

Nógrádi Béla: EGYETEM (1966-71)

A katonaságból való leszerelés után az egyetem kezdéséig még volt majdnem egy hónap. Visszamentem a Kismotor és Gépgyárba, hiszen innen vonultam be. A közel egy év katonaság után a fizetésem emelkedett, így az órabérem már 6 Ft, 60 fillérre lett, azaz havonta 200-210 Ft-tal több lett, mint bevonulás előtt, összesen valamivel több, mint 1.300 Ft havonta.



Az egyhónapos munkához kiváltott villamosbérlet a katonai igazolványból kivett egyenruhás arcképpel

1966. szeptember elején kiléptem a Kismotor és Gépgyárból, majd szeptember közepén megkezdtem az egyetemi tanulmányaimat. A tanévnyitón nem teljesen ismeretlen környezetet tapasztaltam, hiszen a katonatársak közül több mint harmincunkat erre a karra (ÉKME, vagyis az Építőipari- és Közlekedési Műszaki Egyetem, Közlekedésmérnöki Kar) vettek fel. Az évfolyamunkon 4 szak indult (vasúti üzem mérnöki szak, gépjármű üzem mérnöki szak, építőgépész szak és anyagmozgató gépész szak). A katonatársak egyharmada a vasúti szakon-, a kétharmada a gépjármű szakon kezdte meg tanulmányait. Én a gépjármű szakra jelentkeztem és itt kezdtem meg 30-ad magammal az egyetemi tanulmányaimat.

A Közlekedésmérnöki Kar Ferencvárosban (Bp. IX. ker.) a Lónyay utca – Zsil utca – Közraktár utca és a Kinizsi utca által határolt ingatlanon működött. Az épületet a két világháború között a református egyház építette gimnáziumnak (Lónyay Református Gimnázium), 1943-ban került átadásra, amit az 52-ben elvettek az egyháztól és 1955-ben a Közlekedésmérnöki Kar kapta meg. Az épületet az 1970-es évek elején a Közgazdaságtudományi Egyetem kapta meg, majd a rendszerváltás után az ezredforduló előtt a református egyház újra visszakapta. Az épület köveit több ismerős is koptatta, így az eredeti funkciójabeli időből (1949-50) Csapó Jóska barátom és Bécsi úti szomszédunk, 1955-60 között a Közlekedésmérnök karra járt Dr. Csaba Attila barátom (Kata lányom keresztapja), 1966-71 évek között én magam és tovább nem részletezve az ott töltött idővel csúcsot döntve 2003-2009 évek között Kata lányom ide járt gimnáziumba.



A Lónyay Gimnázium 1943-ban átadott épülete ma, amelyet ideiglenesen 1955 – 1973 között a ÉKME, illetve BME **Közlekedési Kara**, 1973 – 2000 között a Közgazdaságtudomány Egyetem használta.

Az ÉKME 1967-68-as tanévben már megszűnt, azaz beleolvadt a **Budapesti Műszaki Egyetem**be (BME), így a diplomát a BME pecséttel kaptam meg. A BME valamennyi kara Budán volt, csak a Közlekedésmérnöki Kar maradt Pesten. Mi még a Kinizsi utcába jártunk mind az öt éven keresztül, de volt néhány tantárgy, mint a kémia, fizika, ábrázoló geometria, amely előadások a budai oldalon a központi épületben voltak megtartva.



Budapesti Műszaki Egyetem Központi Épülete



A Budapesti Műszaki Egyetem épületei (műholdról)

Ma már nem tudnám felidézni, hogy hányan kezdtük meg az egyetemet a tankörünkben, de a végzetekhez képest legalább 20-25%-kal többen. Kemény volt a kezdet, az első évben sokan elvéreztek, nem bírták felvenni a tempót. Nekem sem volt könnyű, de sikerült megbirkózni a nehézségekkel.



Az első autós szakkönyv, amellyel találkoztam még gyerekkoromban „A gépköcsi” (1959) címet viselte, amit nem más, mint Dr. Ternai Zoltán tanár úr írt és az egyetemen Ő lett a tankör vezetőnk (azaz gimis fogalomkörben „osztályfőnökünk”). Többször tartott tankörvezetői órákat, ahol saját élményeiről mesélt.

Ezek az órák rendkívül érdekesek voltak, melyek fő témái a szakma és az utazás volt. Ternai tanár úr abban az időben az ország leghíresebb műszaki igazságügyi szakértője volt és ebbéli munkája kapcsán rengeteg érdekes történetet mesélt nekünk, amit mi tátott szájjal hallgattunk. Abban az időben nem volt ritkaság a halálbüntetés és igazságügyi szakértői

tevékenysége folytán részese volt nézője lenni kivégzésnek, amiről nekünk is beszámolt és elmesélte azt is, hogy a hóhér miután kivégzést elvégezte hivatalosan a törvény előtt gyilkosnak számított és a kivégzést követően egy rutinszerű tárgyalás lefolytatásával felmentették. Számos olyan történetet mesélt, ahol a műszaki szakértőként be tudta bizonyítani vétlenségét az érintett járművezetőnek, vagy a véltlen önjelöltre bebizonyította, hogy nem műszaki hiba okozta a balesetet. A másik nagy téma volt az utazás. Abban az időben nem sokan büszkélkedhettek külföldi utazási élményekkel, Ternai tanár úr hivatalból is, de magánemberként is sokat utazott és sokat is fényképezett. Nagyon jó képeket készített diára és ezekből vetített is nekünk. A mai napig emlékszem a spanyolországi élménybeszámolójára, a bikaviadalokra és minden képet rendkívül érdekes előadással tudta kommentálni. Spanyolország akkor számunkra olyan messzinek tűnt, mint a föld a naptól, mert sokunk számára elérhetetlennek számított.



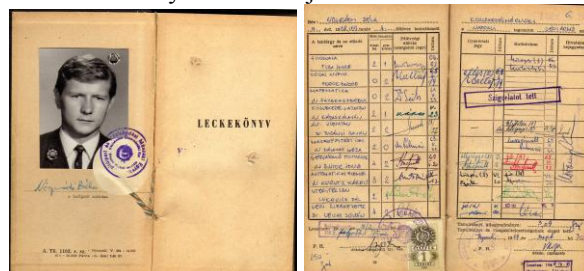
Képek az egyetemi évekből:



Emlékeim szerint harmadik évtől a tankör vezető tanárunk Dr. Lévai Zoltán a gépjárművek tanszék tanszékvezetője volt. Lévai tanár úr mielőtt megismertük volna több évet töltött az USA-ban ösztöndíjjal. Az előbbieken említettem Ternai tanár úr utazásait, de ahhoz képest Amerika az aztán még elérhetlenebbnek tűnt számunkra. Lévai tanár úr is szívesen mesélt az amerikai élményeiről. A tanár úr diák barát volt, különféle reformokat vezetett be az oktatásba, többek között előszeretettel alkalmazta a teszt vizsgákat, azaz írásban vizsgáztunk, előre legyártott teszt lapok kitöltésével. Lévai tanár úr az egyetem után is tartotta velünk a kapcsolatot és mindig eljött a tankör találkozóinkra, a tanszéken nyomon követi a tanszék és a diákok életét, a tanszéki weboldalra feltette a karon végzetek tablóját, a különféle találkozók és rendezvények fényképeit, hírlevél formájában rendszeresen tájékoztat bennünket az aktuális eseményekről. Amikor ezt a részt írom (2009. február) már a 80. évét tölti és korát meghazudtolóan fiatalos.



Az egyetem első évfolyamára való beiratkozáskor megkaptuk az „index”-ünket, amely mint az iskolai bizonyítvány ide kerültek be a jegyeink. Vizsgák alkalmával vittük magunkkal és a vizsga végén a tanár beírta a jegyet, alább látható az indexem harmadik évfolyam II. féléves eredményeimet mutatja.













Alább felsoroltam mindazokat a tanárokat és tantárgyait, akik öt év alatt tanítottak. Ebből a táblázatból látható, hogy közel száz tanár tartott előadásokat, illetve vezetett gyakorlati foglalkozásokat. A tantárgyakból látható, hogy milyen széleskörű ismereteket kaptunk, amely megalapozta azt, hogy egyetemi társaim több esetben ezen tantárgyak ismeretében a közlekedési szakterületől távolabbi szakterületen helyezkedtek el, amelyet megalapoztak ezek az egy féléves tantárgyak.

Tanáraim voltak az egyetemen:

név	tantárgy	félévek száma
Dr. Radó Judit	politikai gazdaságtan	4
P. Kovács Ferencné	filozófia	1
Tiba Tibor	filozófia	1
Dr. Mikó János	jogi ismertek	1
 Fodor Endre	orosz nyelv	8
Dr. Dusza János	statisztika	1
Dr. Horváth Miklós	tudományos szocializmus	2
 Dr. Héberger János	irodalomkutatás	1
 Dr. Fazekas Ferenc	matematika	3
 Dr. Seitz Károly	matematika	4
Dr. Bucsy Iván	kémia	3
Dr. Szabó Imre	kémia	
 Dr. Bíró Gábor	fizika	2
Dr. Petrik Géza	ábrázoló geometria	2
 Dr. Silbersdorff László	mechanika	1
 Dr. Kiscelli László	mechanika	1
Dr. Pósfalvi Ödön	mechanika	2
Tornai László	mechanika	2

 Zsáry Árpád	gépelemek	2
Dr. Fekete Tibor	mechanika/tartószerkezetek	1
 Bándy Alajos	géprajz	2
 Nándori Ernő	géprajz	2
 Dr. Kelemen Tibor	elektrotechnika	2
 Dr. Kohut Mátyás	elektrotechnika	2
 Sárközy Sándor	elektrotechnika	1
 Dr. Tarnai Géza	számítógépek	1
Ágoston Attila	számítógépek	1
Dr. Juba József	számvitel és üggy. gépesítés	1
 Sólyomvári Károly		1
Dr. Keszler Gyula	anyagismeret	2
 Dr. Tóth Lajos	anyagismeret	1
 Dr. Lipovszky György	anyagismeret	2

 Kiss Gyula	anyagismeret	
Vajda József	műszaki hőtan	2
 Kiss Iván	áramlástechnika	2
Dr. Simonyi Alfréd	általános géptan	
 Gyulai Géza	közlekedési ismeretek	
 Dr. Pálmai Géza	magasépítési ismeretek	1
Bernhardt György	munkavédelem	1
 Dr. Kurucz Károly	automatika elemei	1
Lukovich Pál	útépítéstan	1
 Hodvögner László	gépjármű villamosság	1
 Dr. Rozgonyi László	gépjármű ker. ism.	1
 Dr. Kádas Kálmán	közlekedésgazdaságtan/statisz- tika	5
 Dr. Táncos Lászlóné	közlekedésgazdaságtan	2
 Dr. Legeza Enikő	közlekedésgazdaságtan	1
Dr. Varga Sándor	közlekedésgazdaságtan	1

 Dr. Magyar István	közlekedésgazdaságtan	1
 Dr. Turányi István	általános üzem- tan/személyközl. üz.tan	2
 Dr. Tarnai Júlia	általános üzem- tan/személyközl. üz.tan	2
 Dr. Orosz József	autóközl. üzemtan	1
 Dr. Prezenszky József	anyagmozgatási technológia	1
 Dr. Felföldi László	anyagmozgatási technológia	1
Dr. Bujtor Jenő	gépjármű motorok	2
 Józsa László	gépjármű motorok	1
 Dr. Lévai Zoltán	gépjárműszerkezetek/gj. mechanika	2/1
 Dr. Ilosvai Lajos	gépjárműszerkezetek	1
 Dr. Ternai Zoltán	gépjármű segédberendezé- sei/karbantartás-jav./gépjármű vizsgálat	2/2/ 1
Dr. Betley Sándor	gépjárművizsgálat	1

Az egyetem nem volt könnyű számomra, nem voltam az élmezőnyben, de a szorgalmam sem volt a maximumon.

Arra azért büszke vagyok, hogy az öt évfolyamot öt év alatt elvégeztem, nem kellett évfolyamot ismételnem. 1971-ben az államvizsgám gépjárművizsgálatok tantárgyból nem sikerült, így a pótállamvizsgámra 1971 decemberében került sor.



A mérnöki diplomám



Fénykép a ballagásomról

Igazolványok

Az „Omega együttes” az élvonalban volt. Az általunk rendezett „Omega Klub”-ba klubtagsággal lehetett belépni, amit minden évben meg kellett újítani és a renitenskedők nem kaptak klubtagsági igazolványt. A klubtagok száma lényegesen meghaladta a terem befogadó képességét, ezért a kezdés előtt órákkal már sorba álltak a kapu előtt.

Valamennyi élvonalbeli zenekarnak volt klubja, ahol a hét azonos napján, szombaton, vagy vasárnap zenét szolgáltattak. Mi rendezők kaphattunk klubközi igazolványt, amivel elmehettünk bármelyik társklubba díjmentesen. Még be tudtam másolni a klubtagsági igazolványomat, de a klubközi igazolvány már elveszett.



„Omega” klubigazolvány

Az igazolvány kapcsán említettem meg, hogy 18 éven felül, amikor már megszűnt az iskolakötelezettség a különféle kedvezmények igénybevételére való jogosultságot igazolni kellett, erre szolgált a diák igazolvány, amit fél-évenként meg kellett újítani. Ugyanis aki félévkor meg-

bukott és a harmadik utóvizsgán sem sikerült eredményes vizsgát tenni, annak ki kellett hagyni egy félévet és a megkezdett félévét újra kellett kezdeni. Erre az időszakra nem érvényesítették a diákigazolványt és ekkor nem lehetett igénybe venni a diákkedvezményeket (nem szerencsém volt, nem kellett soha félévet ismételnem).



A diákigazolványom az utolsó évfolyami érvényességével (érdekesség a nyomtatvány ára 5 fillér volt)

Az egyetemi évekből megmaradtak a közlekedési bérlet, amely már más volt, mint az inasévekbeli igazolvány, mert, akkor külön volt villamos bérlet és autóbusz bérlet. Az alábbiakban látható bérletek közül az első kettőn olyan háromszögletű pecsét van, amelyen látható a Fővárosi Autóbuszüzem, Fővárosi Villamos Vasutak és Budapesti Helyiérdekű Vasút emblémája, azaz ez már valamennyi felsorolt járműre használható volt (minden évben új bérletet kellett csináltatni). A harmadik bérleten pedig a Budapesti Közlekedési vállalat szerepel, azaz ebben az évben egyesülhetett a három cég és kapott új elnevezést (a BKV bérletet a hátulján kellett érvényesíteni, így 1968-tól 1971-ig egy bérletigazolvány volt).



Az 1967/1968/1969-71 évi tanuló bérleteim

Szintén egy fontos igazolvány kiváltására volt lehetőségünk, ez pedig a nemzetközi diákigazolvány volt. Ez a külföldi utazásokhoz biztosított kedvezményeket, ezt egy nemzetközi diákszervezet koordinálta, amelynek a központja Prágában volt. Az alább látható igazolvány három nyelven tartalmazta a fontosabb információkat (angol, orosz, francia), évente kellett megújítani és amint látható, 10 cseh korona volt az éves díj. Az érvényességi bélyegből látható, hogy az első bélyeg 1968-ból datálódik, ami azt jelenti, hogy ez év nyarán mentünk el egy kisebb csoport magán szervezésben az akkori NDK-ba vonattal.



Kirándulások

Az egyetemi évek alatt módunk volt különféle kirándulásokra. Ezeknek három félé változata volt:

- kirándulások magán szervezésben,
- kirándulások az egyetem szervezésében,
- kirándulások (csillagtúrák) a mozgalmi szervezetek (KISZ) szervezésében

Kirándulások magán szervezésben

Az egyetemi évek alatt a tankörünkből nagyon jó barátságban voltam Farkas Tamással, de a vasutas tankörből több barátom volt, így többnyire velük voltam különféle rendezvényeken. A vasutas tanköri barátok között Havas Péter volt a fő szervező, aki barlangász is volt, ezért nagy rutinja volt a kirándulások szervezésében. A legnevezetesebb kirándulásunk 1968 nyarán volt, amikor két hétre az Német Demokratikus Köztársaságba utaztunk. A kis csapat többnyire a vasutas tankörből tevődött össze és ők szervezték meg az utat. Amennyiben jól emlékszem a kis csapat tagjai az alábbiak voltak:

- Havas Péter,
- Győrvári Sándor,
- Hrivnák Sándor,
- Fodor István,
- Nógrádi Béla,
- Rác Ilona

Ez volt az első utam, amikor átléptem a magyar határt, az utazás során az alábbi városokat kerestük fel:

- Prága,
- Drezda,
- Lipcse,
- Buchenwald,
- Weimár,
- Erfurt,
- Königstein

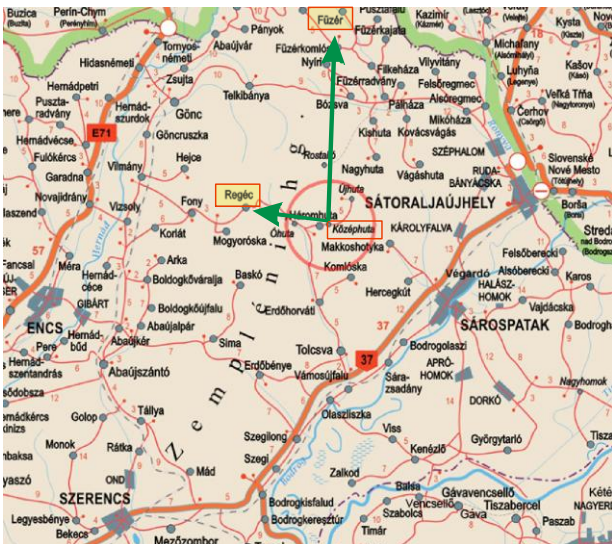
Rendkívül szép út volt, kedvező időjárásban nagyon sok szép helyen megfordultunk és kalandos élményekkel teli érkeztünk haza.



Eletem első külföldi utazásom útvonala

Emlékezetes volt számomra egy honi 3-4 napos kirándulás a Zemplén hegységbe, amit szintén Havas Péter szervezett. Középhután egy postás kulcsos turistaházban szálltunk meg, nekünk kellett befűteni, főzni, takarítani és a ház elhagyása előtt a következő csoportnak a tüzelőt bekészíteni. Közép huta egy kis falu a Zemplén hegység közel geometriai középpontjában található. Ez a kirándulás az első féléves vizsgaidőszak végén, azaz január végén volt, téli időszakban. A turistaházból csillagtúra-szerűen tettünk kirándulásokat, többnyire gyalogosan, így többek között felmáztunk a romos regéci várhoz, elmentünk Kókapura és a füzéri várhoz is.





Regéci vár

Kirándulások az egyetem szervezésében

Az egyetem alatt többször mentünk szakmai kirándulásra, az alábbi kép a Moszkva téren készült, amikor Gyulai tanár úr (közlekedési ismeretek tantárgy) mutatta meg a főváros közlekedési rendszerét.



Úgy emlékszem, hogy valamennyi tanévben volt egy-egy vidéki kirándulás, ahol meglátogattunk egy-egy vidéki közlekedési vállalatot, de megismertük az adott könyvek nevezetességeit is.

Pécs és környéke

Pécs, ide vonattal utaztunk és az állomáson egy hálócsonkban töltöttük az éjszakát. Napközben meglátogattuk a megyei „Volán” vállalatot, felmentünk a TV adóhoz, délután találkoztunk Polgár Tóni menyasszonyának az leány évfolyamtársaival. Találtam az interneten egy képet erről a kirándulásról, de én nem vagyok látható rajta. Sajnos az időjárás nem nekünk kedvezett, szinte egész kirándulás alatt esett az eső, ami a képen is látható



Sopron és környéke

Emlékezetes kirándulás volt Ternai tanár úrral Sopronba és környékére. Az autóbuzos úton jártunk Fertődön, Fertőrákoson és természetesen megnéztük Sopron nevezetességeit, majd az alpesi étteremben kötöttünk ki, ahol megkóstoltuk a soproni kékfrankost, ami nagyon jó hangulathoz segített minket és még nótázásra is fakadtunk, ami még az utcán a szállás felé is folytatódott.



Fertőrákoson a „Kőfejtőnél”



A fertői „Széchenyi” kastélynál

Eger és környéke

Emlékeim szerint még volt egy kirándulásunk Egerbe, ami azért is emlékezetes, mert még talán október lehetett, Egerbe szintén meglátogattuk a helyi „Volán” telepet, Eger nevezetességeit és itt is esett az eső, majd elindultunk a Mátrába Kékestetőre, ahogy kapaszkodott a busz az emelkedőn az eső folyamatosan ment át havazásba. Mire felértünk Kékestetőre, ott már mintegy 10 cm –es hó volt. Erről a kirándulásról van az alábbi két kép, az elsőt az autóbusz belsejében vagyunk, én a második sorban vagyok látható a jobbszélen, mellettem Farkas Tamás ül, akivel jó barátságban voltam, gyakran voltunk közös bulikon és tanultunk együtt. A második képen látható a havas környezet és én állok az oszlop élén.



A második sorban Farkas Tamással



Nógrádi Béla, Scheiber Ernő, Fonyad Károly, Turcsányi Erzsébet (nem emlékszem a nevére, kiestt tőlünk), Csiki Klári, Schusztér László

Kirándulások a KISZ szervezet szervezésében

Március 21.-e az 1919.-es tanácsköztársaság emlékére az ifjúsági szervezetnek egy mozgalmi napja volt. Ekkor szervezték a budai hegyekben emléktúrát, amely különféle vetélkedőkkel kombinált csillagtúra volt. Az egyik évben Zsíros hegyen volt rendezve. Ezen a programon készült az alábbi fénykép



Zsíros hegyi turista ház előtt (Scheiber Ernő, Nógrádi Béla, Kőfalvi Gyula, Kürtös László, Schusztér László Bakonyi István, Mészáros Katalin, a fűvön ül Polgár Antal)

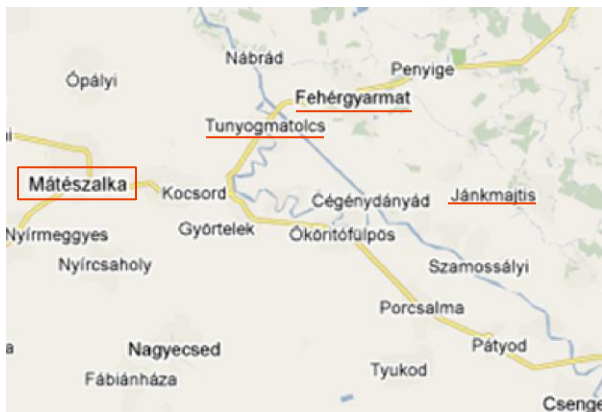
Nyári szakmai gyakorlatok

A nyári tanítási szünet időszakában szakmai gyakorlatokon vettünk részt. Első évfolyam után a nyári gyakorlat a jogosítvány megszerzése volt. Közlekedésmérnöki karon követelmény volt, hogy mindenki tudjon autót vezetni. A kar valamennyi első évfolyamos hallgatóját beiskolázták az Autóközlekedési Tanintézetbe (ATI), és szeptemberig részt kellett venni az elméleti és a gyakorlati foglalkozásokon. Az oktatás kiterjedt a műszaki ismeretekre, a közlekedési szabályokra (KRESZ), elsősegély, stb. Az autószerelői szakmunkás bizonyítványom mentesített a műszaki ismeretek oktatásán és vizsgáján való részvétel alól. A tanfolyam a hallgatóknak díjmentes volt, kivéve, akik motorkerékpárra is szerettek volna jogosítványt. Így nekem, aki motorkerékpárra is megszereztem a jogosítványt emiatt 50 Ft vizsgadíjat kellett fizetnem. Születésnapomon 1967. augusztus 23.-án levizsgáztam és ettől az időtől kezdve hivatásos jogosítvánnyal rendelkezem személygépkocsira, nehéz tehergépkocsira és motorkerékpárra.

A második év utáni nyáron, talán nem volt üzemi gyakorlat. A harmadik év után a „Teherautójavító Vállalat-hoz” kerültem szakmai gyakorlatra. Ez a hely számomra nem volt ismeretlen, hiszen itt töltöttem az inaséveim első évét.

A negyedik évfolyam után is kellett volna menni üzemi gyakorlatra, de ez volt 1970 nyara, a nagy tiszai árvíz levonulása után közvetlen. Ezen a nyáron üzemi gyakorlat helyett az árvízi károk helyreállítására vezényeltek minket. Mátészalkán egy gimnázium kollégiumában szállásoltak el minket és reggelente innen indultunk a helyi vasútállomásra, ahol építőanyagot raktunk teherautókra, majd a teherautóval együtt utazva az árvízi területeken házépítkezéseknél raktunk le. Egyik alkalommal a vagon mellett álló teherautóval arrébb kellett állni, de

sofőr eltűnt valahova. Fogtam magam beültem a volán mögé és arrébb álltam (akkor már volt jogosítványunk), mikor visszajött a sofőr észrevette a dolgot és felajánlotta, hogy vezethetem is tovább a járművet. Nagy örömmel vettem az ajánlatot és élveztem a lehetőséget, miközben a sofőr mellettem elfeküdt és nagyokat pihent közben. A teherautók az ország minden vidékéről voltak vezényelve, a mi sofőrünk és járműve a lehető legmesszebről jött, Zalaegerszegről.



Az árvízi helyreállítási munkáink helyszínei



Árvízi újjáépítési emléklap

Pénzügyi forrásaim az egyetem ideje alatt

Bevételek az „Omega” klub rendezői tevékenységéből

Az egyetem jelentősköltségekkel nem járt, emlékeim szerint valamennyi jelképes tandíjat kellett fizetni a tanulmányi előmenetel függvényében. Én nem értem el azt a szintet, amely tandíjmentessé tehetett volna, de a fizetendő tandíj félévente nem volt több egy-kétszáz forintnál. A jó tanulók tanulmányi ösztöndíjat kaptak, ehhez a félévi átlagnak legalább 4-es fölött kellett lenni, ez a támogatás szintén nem érintett engem, de részese voltam a szociális ösztöndíjnak, amelyre a családi jövedelem egy főre jutott alacsony összege alapján adott jogosultságot, ennek alapján kaptam havi 250 forintot (havi 50 Ft volt a kollégium díja, amely tartalmazta napi háromszori étkezéseket is). A nyári munkáimmal keresett pénzből tudtam ruhát venni és az egyéb mindennapos kiadásaimra ez az összeg elegendő volt (3 forint volt egy kiló kenyér). Természetesen ahhoz, hogy elmenjünk szórakozni is, ahhoz kevés volt, de voltak különféle pénzszerzési lehetőségek. Az egyik stabil bevételi forrást jelentette az „Omega” klub rendezvényein a rendezői gárda tagja

voltam, ami azt jelentette, hogy minden vasárnap délután az Omega zenekar a Közlekedésmérnöki Kar rendezésében lépett fel az első időkben a Kinizsi utcában, majd később a Budapesti Műszaki Egyetem „E” épületében. Itt a rendezők dolga volt a beléptetések, a klubtagsági igazolványok ellenőrzése, a rendfenntartás, a ruhatár kezelése, a terem berendezése, majd a végén a helyreállítás, stb. Ezért a munkáért vasárnaponként 100 forintot kaptunk fejenként, ami havonta 400-500 forintot jelentett és ha ehhez hozzászámoljuk a 250 forint ösztöndíjat, akkor ez elég szép pénz volt ahhoz, hogy szülői támogatás nélkül elvégezhető volt az egyetem.

Az „Omega” zenekar 1967-ben (Mihály Tamás, Benkő



László, Kóbor János, Somló Tamás, Wittek Mari és Laux József
Az „Omega” zenekar 2005-ben



A díszterem, az „Omega” rendezvények helyszíne 1964-1970 között. (a foto 2009-ben készült, mint a Lónyay Református Gimnázium díszterme)



Az „E” épület, amelynek kétszintes aulájába költözött át az Omega Klub, amikor már kinőtte kinizsi utcai termet.

A hatvanas évek elején indult meg a „beat” korszak, alakultak zenekarok az angol Beatles zenekar mintájára, amelyek fő hangszerei a gitárok, a szintetizátor és a dob, többnyire dinamikus zenét játszottak és vagy volt énekesük, vagy a frontember hangszer mellett énekelt, esetenként énekeltek többen is. Magyarországon a hatvanas



évek vezető zenekarai voltak:

- Illés együttes,
- Metro együttes,
- Omega együttes,
- Scampoló együttes,
- stb.

Bevételek alkalmoszerű kenyérszállító gépkocsivezetésből

A hivatásos jogosítványunk révén lehetőségünk volt, hogy gépkocsi vezetői munkát vállaljunk. Budapest kenyér ellátásáról abban az időben a Fővárosi Sütőipari Vállalat gondoskodott, a szállításokat pedig a Sütőipari Szállítási Vállalat végezte. Kevés volt a gépkocsivezető és a meglévők között is gyakori volt, hogy néhányan nem jelentkeztek munkára. A Sütőipari Szállítási Vállalat telephelye a Hős utcában volt és ide bármikor lehetett jönni alkalmi munkában gépkocsi vezetőnek. Amikor hiányában voltam a pénznek, vagy valami rendkívüli kiadásom volt, akkor az előző este bejelentkeztem és hajnalba munkára jelentkeztem. Ilyenkor kaptunk egy „Robur” típusú zártfelépítményű kenyérszállító teherautót és egy hozzá tartozó rakodót. A rakodó tudta, hogy hova kell menni. A rakodónak volt egy útvonal terve és ingáztunk a kenyérgyárak és a különféle úti célok között. Az úti célok között a legtöbb ételmezőhely volt, de vittünk pékárut éttermekbe, iskolákba, óvodákba, üzemi étkezdékbe, stb. A körjáratot a rakodó úgy szervezte, hogy reggeli órákba valahol kaptunk reggelit, a déli órákba ebédet és az éttermekben néhány üveg sört. Né-

hányszor a rakodó felajánlotta, hogy ha segítek neki rakodni, akkor azt külön megfizeti, így volt reggelim, ebédem, s amikor végeztem hazavihettem magammal néhány üveg sört és egy kis pénzt is. A munkáért hivatalosan órabért fizettek, amely attól függött, hogy mikor kezdtem és mikor adtam le a garázsba az autót. A rakodó igyekezett minél hamarabb végezni, valószínű ő nem órabért kapott, így viszonylag hamar végeztem, ilyenkor leparkoltam a kollégium közelében és hasznosan eltöltöttem az időt, majd este leadtam a járművet. Ezzel a kis trükkkel a napi fizetett munkaóráim száma meghaladta 12 órát is, azaz 8 Ft/óra bérral számolva egy nap közel 100 Ft-ot is megkereshettem, nem számítva a rakodótól kapott juttatásoktól.



Zárt szekrényű „Robur” típusú jármű

Bevétel nyári autószerelési tevékenységből

Mint már említettem 1968-ban nem volt üzemi gyakorlat a nyáron, így jobb lehetőség nem lévén az 1. számú „Vólán” Vállalatnál helyezkedtem el egy hónapra a szakmában autószerelőként. Ennek a cégnek a telephelye Angyalföldön volt a Rózsa utcában, ahol billenőplátós teherautók voltak, többségében az alább látható szovjet gyártmányú Zil típusok, ezeket javítottuk. Ebből a típusból nagyon sokat gyártottak és a szocialista országokban terítették. Robusztus jármű volt jó strapabíró, de benzin motorral volt szerelve és a fogyasztása 100 kilométerenként meghaladta a 35 litert, miközben az engedélyezett teherbírása alig volt több 4 tonnánál.



Alább látható a határozott idejű munkaszerződése, amiből látható, hogy 8 forintos órabérral vettek fel, amely mintegy 1600 forintot jelentett egy hónapra, vagyis ez az összeg állt rendelkezésemre a tanévkezdésre, amiből tudtam vásárolni ruhát és jegyzeteket, tanszereket.

Munkaszerződés

Amely létrejött az l.sz. Autóközlekedési Vállalat Ol.sz. Üzem-
egysége és Napsodi Béla /
..... szám alatti lakos /
munkavállaló között az alábbi feltételek mellett:

Törzsszám: 11.625
Munkaköre: autószerelő
Besorolása:
Gyak. idő:
Kocsi típus:
Munkahelye: Rózsafa uti Javítóműhely
Szabadsága: 1 nap
Próbaidő: egy havi szerződéssel

Munkaviszonyával kapcsolatban egyébként a Vállalati Kollektív Szerződés előírásai az irányadók.
augusztus
Budapest, 1969. 08. 14.ho 1nap

Napsodi Béla
munkavállaló aláírása

.....
munkügyi csoportvezető

St. szám: 1.642/1960. Ol. Úe.

Bevétel hétvégi és nyári taxisoforködésből

Az 1969-es nyáron volt ugyan üzemi gyakorlat, - amit már korábban említettem – de még maradt annyi szabadidő azon a nyáron, hogy elmehettem dolgozni is. Ezen a nyáron a Fővárosi Autótaxi Vállalathoz (mai jogutódja „Fótaxi”) jelentkeztem taxisoförnek. Ebben az időben még elég nehéz volt ebben a szakmában elhelyezkedni, de sikerült felvételt nyernem. Felvételnél vizsgázmni kellett vezetésből Mivel gépkocsivezetői gyakorlatom nem volt, ezért két hétre beosztottak mindenkit garázs szolgálatra, azaz a telepen belül kellett az autót mozgatni, a javításra váró soron következő autót a szerelőcsarnokba vinni, illetve a kész autót kivinni a tárolóterületre, vagy egy-egy autót átvinni a másik telepre. Emlékszem, hogy az egyik alkalommal, amikor szerelőknára álltam egy Warsawa típusú autóval, véletlenül lecsúszott a lábam a kuplung pedálról és az átlósan szemben lévő kerekek (jobb első, bal hátsó) belecsúszott az aknába, elég problémás volt onnan kiemelni.

A két hét eltelte után beosztottak egy állandó sofőr váltótársának és elkezdődött az igazi taxizás. A munkaszerződésben napi 10 óra munkaidő szerepelt 5-6 Ft/óra (teljesítményfüggő) bér szerepelt. Abban az időben a taxisoförnek mindenki adott borralalót és ez átlagban egy jelentős összeg volt. Az egy napra jutó hivatalos munkabér 50-60 Ft volt, míg a borralaló 200-250 Ft. Ez a kereset havi szinten akkora volt, mint egy igazgatói jövedelem. Ezen a nyáron egy hónap alatt közel 7.000 Ft-ot kerestem.

Amikor megkezdődött az 1969-70-es tanév, a keresetemből jól fél tudtam ruházkodni és meg tudtam venni a jegyzeteket és a szükséges tanszereket. A taxizást nem hagytam abba, hanem mellékfoglalkozású szerződéssel folytattam, azaz csak vasárnapokon dolgoztam.

Természetesen mivel a taxizás is vasárnap volt, így ebben az időszakban az „Omega klub” rendezői szolgálatot nem tudtam csinálni. A taxizást szerettem is csinálni, de ezen túl pedig háromszor több keresetet biztosított.

A Fővárosi Autótaxi vállalattal kötött munkaszerződés

Érdekességként az alábbiakban beillesztettem azokat az autó típusokat, amelyek abban az Autótaxi Vállalatnál voltak használatban, ilyeneket vezettem.

Fővárosi Autótaxi Vállalat

A dolgozó nyilvántartási száma: 1160

Munkaszerződés
mellékfoglalkozású munkaviszony létesítésére,
mely egyrészről a Fővárosi Autótaxi V. mint munkaadó, másrészt
..... Napsodi Béla
mint munkavállaló között az alábbi feltételekkel jött létre:

1./ A Fővárosi Autótaxi B. e főfoglalkozását nyújtó vállalat
..... 1969. 08. 14.
egysége alapján mellékfoglalkozású munkaviszony keretében
alkalmazza nevezett dolgozót

Időmunkaidőben foglalkoztatott taxi gépkocsivezető
munkakörben.

2./a. A munkaviszony
..... 1969. 08. 23.ig terjedő
sugárkörzött időtartamra létezik.

b. A munkaviszony keretében a munka teljesítésének idejét
.....
..... óra munkaidő-keretben állapítjuk meg.

A munkaidő keret a főfoglalkozásában töltött munkaidő-
vel együtt a havi 300 órára nem haladhatja meg.

A munkavégzés tekintetében a dolgozó - fenti keretek figyelembe-
vételével - a szolgáltatás beosztás rendelkezéseit köteles végrehajtani.
Köteles a munkahely változását vállalattal közösen
közvetlenül.

3./a. A munkabér megállapítása - a gyakorlati idő figyelembe-
vételével - a 112/1968./12./ M. M. évi. utasítás alapján
juttatások határában történik.

Az említett rendelkezés alapján az elpótlás az arbevétel-
től függően annak 10 %-a. Ez azonban nem haladhatja meg
a rendelt szerzeti kategóriának elölt bértel felét
határát.

5.24-6,67

.....
.....
.....



Warsawa



Volga M21



Fiat 124



Fiat P125

Abban az időben a mobil telefon még nem létezett, de még rádió sem volt a taxikban. A taxik taxiállomásokon várakoztak (szaknyelven „drosztok”), amelyekből Budapest területén több mint 100 db volt. Minden taxiállomáson volt egy fém szekrény (alább látható), amelyben volt egy speciális telefon, ami a taxi központtal volt összeköttetésben. Amikor a taxi egy fuvarral végzett és nem állították meg útközben, akkor a legközelebbi taxiállomásnál kellett megállni és itt a droszt szekrényben lévő telefonkészülékhez tartozott egy forgó kapcsoló, amin be kellett állítani, hogy hány taxi van az állomáson. A taxi központban a beállított kapcsoló alapján tudták, hogy hány autó van az adott állomáson. Amikor valaki telefonon taxit hívott a taxi központból az aktuális címhez legközelebbi állomásra kicsengettek és a sorban következő sofőr ment az adott címre és ekkor automatikusan csökkent a várakozásra bejelölt taxi szám a jelző kapcsolón. Az utasok tudták, hogy hol vannak taxiállomások, így ha nem telefonon rendeltek kocsit, akkor a taxi állomásra mentek, ha útközben nem tudtak leállítani egy kocsit.. Ebben az időben sokszor volt olyan frekventált hely és csúcsforgalmi idő, hogy az utasok vártak sokat a taxira.



Droszt állomás