



XLI. ÉVFOLYAM

2. SZÁM

MOZGÁSBAN



MISS BKV 2009

RAJTAD IS MÚLIK – RAJTUNK MÚLIK
TEREPJÁRÓ – ÉJSZAKAI MŰSZAK
NŐNAP – HÖLGYEK FÉRFIAS SZAKMÁKBAN
TÁVLATI KONCEPCIÓ 2020-IG

MEGÉRKEZETT AZ ÚJ FORMARUHA

Mostanra készültek el a BKV új formaruhái, a dolgozók a napokban vehetik át először a téli, majd a tavaszi kollekciót. Az új ruhát a járművezetők és a jegypénztárosok kívánságait figyelembe véve alakították ki, több pamutot és lent használtak fel, a műszalas anyagokat mellőzték.

A *Makány Márta* által tervezett ruhák megtartották az elegáns, visszafogott külsőt, és színben is illeszkednek a BKV arculatához, ezért továbbra is domináns a sötétkék, de a kiegészítőkben megjelent az élénkzöld is. A cégnek a ruhákat az EMEF Zrt. szállítja, amellyel a közbeszerzési eljárás eredményes lezárása után tavaly szeptemberben kötöttek szerződést. Az eddigi uniformisok – kisebb-nagyobb változtatásokkal – a 80-as évek elejétől voltak használatban. A ruhák kiosztását is az EMEF Zrt. munkatársai végzik. A cég úgynevezett mobil kiszolgálást végez a főbb telephelyeken, emellett a saját üzletében is átvehetik a ruhákat azok, akiknek a mobil kiszolgálás alkalmával nem jutott valamely termékből, vagy nem egy meghatározott telephelyen kell felvenniük a ruhát. A ruhakiadás feltétele a Ruhaellátási Szabályzatban meghatározott érvényes ruhajegy átadása.



Elegáns, visszafogott, kényelmes

ITT AZ ELSŐ METROPOLIS

Az Alstom Transport leszállította Budapestre a prototípus METROPOLIS metrószerelvényt. Az M2 metróvonalra összesen 22, egyenként 5 kocsiból álló szerelvény érkezik majd.

Az új METROPOLIS metrószerelvényt az Alstom Transport *Demszky Gábor*, főpolgármester és *Hagyo Miklós*, főpolgármester-helyettes jelenlétében mutatta be a Fővárosi Önkormányzat, valamint a BKV és a DBR vezetőinek és szakembereinek. A prototípus jármű tesztelése a BKV próbapályáján történik, annak érdekében, hogy az megkaphassa a végleges típusengedélyt, és minél előbb utasokat is szállíthasson.

– Ahhoz, hogy társaságunk hosszú távon is a régió vezető közösségi közlekedési szolgáltatója maradjon, elengedhetetlen a mára előregedett járműpark folyamatos fiatalítása – mondta el az átadáson *Dr. Kocsis István*. – Örömmel álltam a kelet-nyugati metró vonalára érkező modern, európai, kényelmes, akadálymentes és környezetkímélő szerelvények ügye mellé, és bár ezek a járművek még önmagukban nem jelentenek teljes megoldást, mégis megmutatják, hogy milyen az az új közlekedési minőség, amit meg szeretnénk teremteni a fővárosiak számára az elkövetkezendő években.



Arculatát a budapestiek szavazták meg

MEGVANNAK A LEGSZEBBEK



A vezérigazgatói púsi mindenkinek járt

A magazinunk által szervezett szépségverseny nagy sikert aratott – nemcsak a kollégák, de a sajtó körében is, hisz az eredményhirdetésre rengetegen voltak kíváncsiak. Február 12-én *Dr. Kocsis István* ünnepélyes keretek között adta át a jutalmakat az olvasóink által legszebbnek ítélt három hölgynek. A „királynő”, *Bak Erzsébet* az 1100 szavazatból 218-at kapott, de „udvarhölgyei”, *Fejes Erika* és *Tóth Helga* sem sokkal maradtak le tőle. Ahogy ígértük, győztes kolléganőinket a 12. oldalon bemutatjuk Önöknek is.

NYUGDÍJAS-BÚCSÚZTATÓ

Tisztelettel és szeretettel köszöntjük búcsúzó kollégáinkat, akik január végétől a BKV nyugdíjasként jól megérdemelt pihenésüket töltik. Bár közvetlen munkatársaik biztosan személyesen mondanak majd köszönetet nekik sokéves munkájukért, a magazin lapjain keresztül is kívánnunk nekik sok örömet, nyugalmat és jó egészséget még hosszú, hosszú évekig!

Marsl István, autóbuszvezető (Cinkota); Csonka László, autóbuszvezető (Cinkota); Vona János, autóbuszvezető (Cinkota); Lerchner Gábor Károly, autóbuszvezető (Cinkota); Hingyi László, autóbuszvezető (Dél Pest); Pataki Béla, autóbuszvezető (Dél Pest); Jelen László, autóbuszvezető (Dél Pest); Harangi Gyula János, autóbuszvezető (Dél Pest); Lengyel István, autóbuszvezető (Kelenföld); Felföldi István, autóbuszvezető (Kelenföld); Wágner Ferenc, autóbuszvezető (Kelenföld); Kiss Géza, autóbuszvezető (Óbuda); Mácsik László, autóbuszvezető (Óbuda)

PANORÁMAABLAK	2
TARTÓZKODÓ – Nőnapra szeretettel	3
BELSŐ KOMMUNIKÁCIÓ – Rajtad is múlik – rajtunk múlik	4-5
VEZETŐFÜLKE – Interjú Fuzik Zsolt, informatikai igazgatóval	6
JÖVŐKÉP – Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve	7

A BKV nélkül persze az egész rendszer elképzelhetetlen. Ez nem is lehet kérdés, hiszen cégünk a legnagyobb közlekedési szolgáltató, így stratégiai szerepe van a fejlesztésekben – mondja Molnár László, a FŐMTERV elnök-vezérigazgatója.



TEREPJÁRÓ – Éjszakai műszak 8-9



Éjszakába alapvetően menetrendi okoknál fogva jelentkeznek kevesebben, de a fegyelem és a felelősség is nagyobb, mint nappal. Ezt 40 százalékos éjszakai pótlékkal igyekszik kompenzálni a cég, ami jelentős plusz.

POSZTER 10-11.

MISS BKV – Bemutatjuk a legszembetűnőbbeket 12.

VISSZAPILLANTÓ – Az első női buszvezetők 13.

HÖLGYVILÁG – Nők a HÉV-fülkében és a metróépítkezésen 14.



A BKV életében a nők már évtizedek óta tevékenyen részt vesznek. Kiváló busz-, villamos-, metró-, trolivezetők kerültek ki közülük, mostanáig azonban nem láthattuk őket a HÉV-vezetőfülkében...

UTAZNI JÓ! – Válság és közlekedés egy női közgazdász szemével 15.

TESTEDZÉS 16.

REJTVÉNY 17.

APRÓHIRDETÉS – Keres-kínál 18.

KITEKINTŐ – Double deckerek Londonban 19.



NŐNAPRA SZERETETTEL

New York utcáin 1857. március 8-án emberibb munkafeltételeket és magasabb fizetést követelő textilipari nődolgozók tüntettek. 1910-ben a második internacionálé kongresszusán döntöttek el, hogy ezentúl minden év március 8-a a nők ünnepe lesz. Ezt az ünnepnapot éppen úgy, ahogy az anyák napját, nem volt képes kisajátítani soha a politika. Talán éppen azért, mert a nők ennél többet jelentenek életünkben...

Feleségek, anyák és nagyanyák szerepe több annál, mint amit bármilyen karrier biztosítani tud. Ennek ellenére sem a feminista mozgalmak, sem a különböző politikai áramlatok máig nem tudták elérni, hogy a nők – akik egyre több férfias munkakörben állnak helyt – ugyanolyan megbecsülést élvezzenek ugyanazokért a munkákért.

Társaságunknál is több ezer nő dolgozik, akik közül sokat igyekeztünk bemutatni Önöknek is nőnapra számunkban. Ezen a napon cikkeinkkel tisztelgünk a HÉV-vezetők és a metróépítkezésen dolgozók előtt (14. oldal), bemutatjuk a legszembetűnőbb talált jegypénztáros, diszpécser és villamosvezető kolléganőnket (12. old.), megismerjük a BKV első női buszvezetőjét (13. old.), és az ország egyik legismertebb női közigazdását (15. old.). Rajtuk kívül azonban tisztelettel köszöntjük összes kolléganőnket, akik teljes jogú munkatársként naponta segítik a kétmillió metropolisz közlekedését!

Közhely, de igaz: női dolgozóink számára nem akkor ér véget a műszak, amikor kijönnek munkahelyükről. Tudjuk, hogy nem kevésbé nehéz helytállni feleségként, anyaként vagy nagyanyaként a családban, amelynek ezekben a nehéz napokban is legtöbbször a nő az összetartója. Egy meghatározott dátum, egy kipécézett ünnepnap nem válthatja ki azt a szeretet és gondoskodást, amit ők az év többi napján is megérdemelnek. Mégis, ma külön is szóljon nekik a köszönet mindezt. Imre Sándor kollégánk saját versét, mi pedig írásainkat nyújtjuk ajándékol mindannyiuknak!

HA NAGYON-NAGYON

Ha nagyon nagyon akarom,
tudom, hogy lesz még tavaszom,
s ismét tűrkiz szépet üzenek,
hogy feloldjam szívedet,
s száz mázsás bilincset
leszerelve róla,
úgy bírom még egyszer
boldogságunk szóra.

Ha nagyon nagyon akarom,
amíg csak élek utamon
te jössz velem messze messze:
hajóimon tengerekre;
hajóimon tengerekre,
hintóimon királyságba,
azt még bánat sose látta
vagy talán csak gyalogszerrel:
újra együtt, végleg egyszer.

Ha nagyon nagyon akarod,
gyöngéd kezddel megfogod
kissé már eltompult ujjaim,
s én életnyi céltom útjain...
hajnalál küzdöm minden
alkonyod
ha nagyon, de nagyon akarod.

RAJTAD IS MÚLIK — RAJTUNK MÚLIK

Tisztelt Munkatársak! Kedves Kollégák!

Önök - jegypénztárostól a járművezetőig -, akik személyes kapcsolatban vannak utasainkkal, a budapestiekkel, sűrűn érezhetik saját bőrükön a problémát; de mi is, akik kommunikációval foglalkozunk, nap mint nap tapasztalhatjuk: társaságunk megítélése sajnálatos módon nem egészen pozitív.

A rossz vélemény átforgatása, a pozitív folyamatok elindítása tehát közös érdekünk. Ezért úgy gondoljuk, mindenkinek tenni lehetne, tenni kellene érte – a maga módján, a maga helyén. Fontos, hogy mindenki érezze, hogy rajta is múlik társaságunk jó híre! Mindannyiunk szívügye kell, hogy legyen egy szerethető BKV megteremtése; hogy közösen, együtt az emberek szemében pozitív képet alakítsunk ki vállalatunkról és az általunk végzett munkáról.

A BKV minden egyes külső vagy belső megnyilvánulása ezt a szellemiséget szeretné követni a jövőben. Ennek érdekében kérjük minden kedves munkavállalónkat, hogy amennyiben akár társaságunkkal, akár közvetlen munkaszervezővel kapcsolatban olyan pozitív személyes tapasztalata van, amelyet szívesen megosztana – nem csak velünk, hanem – dolgozóinkkal, esetleg a közvéleménnyel; jutassa el hozzánk az epasztor@bkv.hu, illetve a belso.kommunikacio@bkv.hu e-mail címekre. Esetleg keressen minket az (1) 4616500/11553-as és a 12061-es telefonszámokon, valamint személyesen a BKV Zrt. székház 500-as irodájában (1072 Budapest, Akácfa u. 15.).

Várjuk levelét, hívását! Minden egyes pozitív hírrel egy lépéssel közelebb leszünk célunkhoz!

Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet
Kommunikációs igazgató

LEBUKTAK

Azonnali hatállyal elbocsátotta a BKV azokat az ellenőröket, akiknél a bíróság megalapozottnak találta a gyanút vesztegetés ügyében. 2009. február 14-én a rendőrség állomásról állomásra követte a négy ellenőrt, akik hatezer forintért bírságoltak meg turistákat, akkor is, ha volt érvényes jegyük, vagy 400 forintért adtak el használt jegyeket. Egyik esetben sem adtak számlát vagy csekket.

A BKV-nál jelenleg 406 jegyellenőr dolgozik, ők évente 20 millió utas jegyét és bérletét vizsgálják meg. A mostani eset kapcsán a vezetőség úgy döntött, hogy azonnali intézkedésként szigorít a belső ellenőrzés szabályain. Míg az ellenőrök tevékenységét eddig a főellenőrök és a csoportvezetők felügyelték, a továbbiakban külső próbavásárlókat is alkalmaznak majd az esetleges visszaélések kiszűrése érdekében. Amennyiben az ellenőrzés bármelyik dolgozóval kapcsolatban visszaélést állapít meg, a BKV azonnali hatállyal elbocsátja az érintetteket. Az intézkedésekről rendkívüli állománygyűlésen is tájékoztatták az ellenőröket.

A szigorúság természetesen nem meglepő és érthető. A cél ugyanis az, hogy az utasok olyan (nem csak ellenőr) kollégákkal találkozzanak, akik munkájukat szabályosan és kulturáltan végzik. Ráadásul az ilyen esetek általánosan rontják a társaság megítélését, és a többi tisztességesen dolgozó alkalmazott jó hírét is. Éppen ezért mindannyiunk elsődleges érdeke az, hogy az ilyen eseteket megelőzzük, kiszűrjük!

AKTUÁLIS ÁLLÁSÁJÁNLATAINK

A BKV Zrt. Műszaki Igazgatóságának Óbudai Autóbusz Szolgálat autóbusz-javításhoz, gyakorlattal rendelkező autószerelő és autóvillamossági szerelő szakmunkásokat keres.

Elvárás: legalább középfokú, szakirányú műszaki végzettség; hasonló munkakörben szerzett gyakorlat; egészségügyi alkalmasság

Előny: érettségi, autóbusz javítási tapasztalat, budapesti bejelentett állandó lakcím, fényképes szakmai önéletrajz, emelőgép-kezelői engedély, targoncavezetői engedély, felhasználói szintű számítógépes ismeret.

Bérezés: megegyezés szerint

Juttatás: BKV utazási igazolvány (családtagok részére is), étkezési utalvány, üdülési, sportolási és továbbképzési lehetőség

A munkakörökkel kapcsolatos további felvilágosítást ad **Rakovszky Zoltán**, telefon: 461-6500/28555, továbbá a Személyügyi Osztályon **Ajpek Péterné**, telefon: 4616-500/11944, e-mail: ajpekp@bkv.hu.

Jelentkezés: Az alábbi címen, postán, személyesen vagy e-mailen lehet:

Cím: 1037 Budapest, Pomázi út 15.

e-mail: rakovszky@bkv.hu

A BKV Zrt. Jegy- és Bérletértékesítési Szakszolgálat munkatársakat keres jegy- és bérletpénztáros munkakör betöltésére (változó munkahelyen, egyenlőtlen munkaidő beosztásban, minden nap nyitva tartó pénztárakban).

Felvételi követelmények: egészségügyi alkalmasság; érettségi; erkölcsi bizonyítvány; jó kommunikációs készség

Előny: számítástechnikai ismeret; angol és/vagy német nyelvismeret

Bérezés: megegyezés szerint

Juttatások: formaruha járandóság; étkezési utalvány; üdülési és sportolási lehetőség; utazási igazolvány (családtagok részére is)

Jelentkezés: magyar nyelvű önéletrajzzal, amely beküldhető postai úton, illetve faxon.

BKV Zrt. Jegy- és bérletértékesítési Szakszolgálat
1072 Budapest, Akácfa u. 15. III. 311. szoba.

Fax: 461-6500/12040

Jelentkezési határidő: folyamatos

MIRE JÓ AZ ÖTLETLÁDA?

13/VU/2008. vezérigazgatói utasítás elfogadásával minden olyan munkavállalói ötlet jutalmazható, amely a Társaság számára hatékonyságnövelést, illetve költségcsökkentést eredményez.

Amennyiben a vállalat életéhez, működéséhez, illetve hatékonyságának növeléséhez kapcsolódó ötlete, javaslata van, kérjük, hogy nevével, a BKV-nál használt azonosító számával, szolgálati helyének feltüntetésével, valamint az ötlet tárgyának és az általa elérni kívánt eredmény felvázolásával dobja be a telephelyén kihelyezett ÖTLET-LÁDÁBA. Elküldheti e-mailen az otletlada@bkv.hu, vagy a belso.kommunikacio@bkv.hu e-mail címekre, valamint személyesen, illetve postai úton a Közösségkapcsolati Főosztályhoz az 1072 Bp. Akácfa u. 15. címre. Az eddig beérkezett ötletek megtekinthetőek az intraneten a témakörök között az Ötletláda címszó alatt.

DICSÉRTESSEK...

Az ügyfélszolgálatra érkező levelek között napról-napra akadnak elismerő, köszönő sorok is. Olyan levelek, amelyekben az utasok nemcsak észreveszik, de rögzítik is kollégáink és a társaságunk igyekezetét arra, hogy Budapest közlekedése minél színvonalasabbá váljon. Mi rendszeresen szemezgetünk majd ezekből, hogy megmutassuk: valóban rajtunk múlik társaságunk jó híre!

ÜDVÖZLÖM A BKV ZRT MUNKATÁRSAIT!

Szeretném megköszönni a BKV-nak, hogy manapság odafigyelnek arra, hogy nemcsak jól vezetni tudó sofőröket alkalmaznak, hanem az emberiesség és udvariasság szempontok alapján választják dolgozóikat. Köszönetnyilvánításom egyik okaként a következőket szeretném megemlíteni. Idős édesapámmal vártuk a 149-es buszt péntek kora reggel. Egy fiatal, kedves, szőke hölgy vezette a pontosan érkező járművet. Mikor észrevette, hogy édesapám alig tud felszállni a buszra, gyorsan kiugrott a vezetőfülkéjéből, és nagyon kedvesen, előzékenyen felsegítette a járműre. A nevét sajnos nem tudom, de felírtam a busz rendszámát és a pontos időpontot: rendszáma: **BTO 738 Időpont: 2009.01.30. reggel 7 óra 5 perc Gondozási Központ**. Remélem, köszönetnyilvánításom eljut a kis hölgyhöz. Tisztelettel: *Dr. Sárvári Ilona*

TISZTELT BKV ZRT.!

Ma (2009. február 11.) kellemes meglepetés ért! A **BPI-518-as frsz-ú 5-ös busz** sofőrje kiválóan vezetett, a menetidőt tartotta, minden megállót bemondott, és egy-két kedves és vicces szóval megmosolyogtatta az utasokat. A Keletinél szálltam fel erre a buszra kb.18:05-kor, és 18:25-kor szálltam le róla. Ez a húsz perc nagyon kellemes volt, köszönöm a buszvezetőnek!

Én is BKV dolgozó vagyok, ha lehet, említsék meg a vállalati újságban, hogy mindenki hasonlóképpen dolgozzon! Szerintem az utasok elégedettsége és jókedve is kell ahhoz, hogy kevesebb bliccelő legyen!

TISZTELT BKV!

Kérem, hogy a tegnap este, **január 15-én 22:15 körül a Király utcától a Boráros tér felé haladó 2015 pályaszámú Combino** vezetőjének adják át üdvözetem, és dicséretem, amelyet azért érdemelt ki, mert a szelektív ajtónyitást és visszazárást a késő esti hidegben maximálisan kihasználta, és az ajtókat még a szabad jelzésére történő várakozás ideje alatt is visszazárta. Hasonló dicséret illeti a 160/260-as buszok vezetőinek egy részét, akik a megállóban a két középső ajtó zárva tartásával biztosították az utasoknak a kellemesebb komfortot.

Üdvözzel:

Szilágyi Tibor

TISZTELT BKV VEZETŐSÉG!

Külföldi szállóvendégeim tapasztalatát tolmácsolnám Önöknek: **2009. január 12-én a Fehérvári úti végállomásra 21:37-kor induló 2020-as számú, 4-es villamossal** utaztak dortmundi vendégeim. Utazásuk előtt a vezetőtől kértek segítséget, útbaigazítást tájékoztatásuk miatt. Meglepetésükre a villamossofőr folyékony német nyelvtudással rendelkezett, és udvariasan, készségesen tájékoztatta őket az utazási lehetőségekről. Leszálláskor pedig a kedvükért németül bement, hogy itt kell leszállniuk. Vendégeim elmondása szerint többször jártak már Budapesten, de ilyen segítőkész vezetővel még nem találkoztak. Szállóvendégeim kifejezett kérése, hogy ezt a levelet juttassák el a sofőr felettesének, és részesítsék őt kedvességéért dicséretben!

Stella Neugebauer és Martin Heimann nevében tisztelettel:

Schwarz Gábor Tamás

JÁTÉKOS ÖTLETPÁLYÁZAT

A Studio Metropolitana Kht. a futurbia projekt keretében játékos ötleteket vár az alábbi témákban:

ÉRINTSD MEG A DUNÁT!

A városhasználók számára a folyó egy leküzdendő akadály, egy betonozott csatorna, amihez közel menni veszélyes, kellemetlen; ami nem nyújt szórakozási és kapcsolódási lehetőséget, sőt, kifejezetten zavaró a jelenléte. Manapság a baráti közös ségek a szabadtéri összejöveteleikre inkább a szűkös belvárosi közterületeket, a zsebkendőnyi parkokat és zöldterületeket, és természetesen némi ellenszolgáltatás fejében a sportlétesítményeket veszik igénybe. Közben Európa második leghosszabb folyója a lábunk előtt hömpölyög, szinte példátlan lehetőségeket rejtve kapcsolódásra, sportra, találkozássokra. A mottó: érintsd meg a Dunát!

GREENNOVÁCIÓ

„Zöld” BKV Mitől „zöld” egy város? Vajon Budapest „zöldváros”? Budapest „legzöldebb” pontjai (fotók, rajzok, festmények) Mit jelentenek, mit adnak Neked Budapest zöldterületei? Élmények, történetek, személyes tapasztalatok

Zöldpolgárok: mit tehetünk mi Budapest zöldváros jellegének javításáért, a zöldterületekért környezettudatos életvitel Budapesten történetek, praktikák, receptek a zöld léthez

Hogyan zöldüljön tovább Budapest? lehetőségek, elképzelések, vágyak, álmok

VIVÁT! BUDAPEST

Kedvenc helyek Budapesten és környékén: hol szeretek lenni, hol vannak jó helyek? Egy egy utca, tér, piac, park.

Milyennek képelem Budapest jövőjét?

KÖZLEKÖTLÉT

A közlekedés, mint azt maga a szó is mutatja, közügy. A közlekedésmérnökök rendszeresen előállnak különböző ötletekkel, tervekkel, javaslatokkal, ám ezek nagyrészt nem, vagy alig valósulnak meg leginkább a túlzott költségigényük miatt. Mindenki van a közlekedésről véleménye, és bárkinek lehet javaslata, ötlete is. Lehet javítani Budapest közlekedésén, és az intézkedések nem feltétlenül többmilliárdos beruházások.

A várt pályázatok: Grafika, látványterv, térképrészlet, fotó, festmény, montázs, esszé, novella, film, blog, weblap, video stb.

A pályázatokat a marton@studiometropolitana.hu e mail címre kérjük megküldeni.

A beadási határidő: 2009. március 31. kedd 12:00 óra. A pályázatokat szakmai zsűri értékeli.

A nyeremények: Megjelenés a futurbia kiadványában (2009. május); megjelenés a futurbia kiállításán (2009. május); a program szponzorának tárgyi ajándékai

További információ: Marton Miklós, marton@studiometropolitana.hu

„NAGY TERVEINK VANNAK”

Bemutatjuk Fuzik Zsolt, informatikai igazgatót

A BKV Zrt. informatikai rendszere jelenleg két lábon áll. A technikát külső cég biztosítja, 2009 januárjától a Synergion Rt., és Fuzik Zsolt, informatikai igazgató vezetése alatt pedig harminc fő dolgozik azon, hogy vállalatunkról mihamarabb elmondható legyen, hogy igazi 21. századi részvénytársaság.



Az Ön egyik elődje úgy fogalmazott, hogy lehangolónak tartja, hogy a 21. században a BKV Akácfa utcai székházában levelek keringenek, és papíron folyik az ügyintézés.

Sajnos a megállapítás ma is igaz. Működik az emberekben egy rossz beidegződés: feltétlen bizalom a papíralapú kommunikációban. Az informatikai technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi, hogy szinte a teljes ügyintézés elektronikusan történjen. Ennek érdekében már ebben az évben bevezetünk egy új dokumentumkezelési rendszert, amelynek része egy, a dokumentumok digitalizált képét is tároló elektronikus iktatási rendszer. A fejlesztés keretében a teljes körű iktatórendszer mellett megvalósul a szerződéstár és a tárgyalás-nyilvánlító, hasonló dokumentumtárolással. Tisztában vagyok vele, hogy a papíralapú levelezés nem csak korszerűtlen, de rettenetesen drága is. Gondoljon bele, hogy egy-egy ügy levelezési anyaga sok példányban készül, és az elvesztegetett időhöz hozzáadódik a nyomtatás nem kis költsége. Az elektronikus ügyintézés technikájának megújításával mind a társaság menedzsmentje, mind a tulajdonos egyetért, ezért bírjuk támogatásukat.

Ön szerint mennyire biztonságos a BKV informatikai rendszere?

Informatikai rendszerünk technikájáról elmondható, hogy már ma sokkal magasabb színvonalú, mint néhány évvel ezelőtt. Ter-

mészetesen nincs a világon olyan informatikai rendszer, amelyik ne lenne sebezhető. Ebből következik, hogy olyan rendszer sem létezik, amit ne kellene állandóan fejleszteni, javítani. A 2009-es évben a társaság informatikai rendszerének biztonsági részét mindenképp megerősítjük, további biztonsági szinteket vezetünk be.

Mik a tervei az informatika területén, különös tekintettel az „örökzöldnek” tekinthető elektronikus jegyrendszer (E-ticketing) bevezetésére?

Az elektronikus jegyrendszer bevezetésének munkája új lendületet kapott. Egy ilyen átfogó újítás nem egy év feladata, de az alapokat már 2009-ben lerakjuk. Legalább ilyen fontosnak tartom azt, hogy folyamatban van egy utasforgalmi tájékoztató rendszert megújító pályázatunk. A megvalósítandó rendszer forradalmasítja mind az utastájékoztatót, mind a közösségi közlekedés forgalmi irányítását, szervezését. A beruházáshoz elegendő anyagi forrás birtokában tervezzük megújítani a diszpécserközpontot, a forgalomirányítást, a forgalomtervezést, -szervezést és az utastájékoztatót. A járműveken korszerű kijelzőket telepítünk, amelyeken egy központi szoftver segítségével a mostaninál sokkal több, pontosabb információ jelenik meg. Egy egyszerű hétköznapi példán bemutatva: az autóbuszon a megállóhoz közeledve leolvasható lesz, hogy a hálózaton milyen csatlakozó járműre számíthat az utas, arra

mennyit kell várnia. Ugyanez a rendszer képes lesz arra, hogy a járművezető a diszpécser-központot informálja: melyik viszonylaton célszerű sűríteni, illetve érdemes ritkítani a járatokat. Terveink szerint a rendszer kivitelezésének indulása már idén nyáron megkezdődhet, a teljes rendszer kiépítésére pedig harminchat hónapot számunk. Ez a rendszer képes lesz arra is, hogy a kijelölt kereszteződésekben a közeledő jármű lehetőleg zöld jelzést kapjon. Ennek pedig egyenes következménye lesz, hogy javulni fog a járműpark kihasználtsága. Fontosnak tartom azt is, hogy új weboldalt létesítsünk. Ennek egyenes következménye, hogy a cég belső és külső kommunikációs rendszere is megújul. Az oldalak frissítése sűrűbb lesz, és egyszerűsödik a hírlevelek rendszere is. Itt említeném meg, hogy a házban folyamatos az informatikai képzés. Mindazok számára, akik felhasználóként ezzel a rendszerrel fognak dolgozni, állandóan biztosítunk továbbképzést. Komoly költségmegtakarítást remélünk a tervezett nyomtatási és fénymásolási eszköz-konszolidációtól, amelynek során optimalizáljuk a használatban levő berendezések számát és növeljük műszaki színvonalát. A társaságnál számos szoftverterméket használunk, amelyek vizsgálata befejezés előtt áll, a megkezdett egységes platformra helyezés során csökken az alkalmazások fejlesztési, üzemeltetési, fenntartási költsége, és emellett az informatikai biztonság is nő. –sg–

névjegy

Fuzik Zsolt két diplomával rendelkezik, az egyiket a Rendőrtisztviselői Főiskolán, a másikat a Kandó Kálmán Műszaki Főiskolán szerezte. Jelenleg a Budapesti Műszaki Egyetem MBA mesterképzését végzi. A 32 éves informatikai szakember pályáját az Axel-Springer kiadói vállalatnál kezdte, ahol az informatikai üzemeltetési osztályt vezette. Ezt követően a CBA kereskedelmi vállalatnál informatikai igazgatóként tevékenykedett, és tavaly november 12-én pályázat útján nyerte el a BKV Zrt. informatikai igazgatói posztját. Nős, két gyermek apja.

TÁVLATI KONCEPCIÓ

Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve

Bátor ember az, aki a mai gazdasági körülmények között hosszú távra tervez, és emellett közlekedési kérdésekben egy szakmailag fajsúlyos anyagot is készít. **Molnár Lászlót**, a FŐMTERV elnöke-vezérigazgatóját valószínűleg ilyen típusú kihívások vonzzák, mert kollégáival, szakértőkkel együtt tavaly év végén összeállították Budapest közlekedési rendszerének távlati koncepcióját, és 2020-ig javasolt fejlesztési tervét. A terv nem csak a civilek, de a politikusok elismerését is kivívta.

A szakértői csapat 2008 áprilisában kezdte meg a munkát, vagyis meglehetősen dinamikus munkavégzésre volt szükség, hiszen mindössze kilenc hónap állt rendelkezésükre. A közbeszerzési eljárás így szólt, ez ellen nem nagyon tudtak tenni, de aztán augusztusra összeállt a koncepció lényege, szeptember végén meghatározták a prioritásokat, december végén pedig elkészült a végleges anyag.

– Hatalmas munka volt valóban – mondja Molnár László –, és ennek elvégzése nem csak a mi eredményünk, hanem mindazoké, akik részt vettek a terv kidolgozásban, vagy éppen megírásában. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a fővárosnak már volt egy 2001-ben elfogadott fejlesztési terve, amit akkor jóvá is hagyott a Fővárosi Közgyűlés. A közelmúltban pedig elkészültek koncepciók a teherforgalom csökkentéséről, illetve kiszorításáról a belső kerületekből, a parkolásról, az elővárosi közlekedésről, vagyis az S-Bahn koncepcióról.

A minőség meghozza az utast

A BKV nélkül persze az egész rendszer elképzelhetetlen. Ez nem is lehet kérdés, hiszen cégünk a legnagyobb közlekedési szolgáltató, így stratégiai szerepe van a fejlesztésekben. A terv szempontjából fontos elem még a Budapest Szíve program, amely éppen a belső kerületekből igyekszik kiszorítani a teherforgalmat, és amennyire lehet, a személyautókat is a környűrékre és az autópályákra. Egyvalamiről azonban nem lehet elfeledkezni: rendet, fegyelmet, szabályos közlekedést csak jó körülmények között lehet megkövetelni az autósoktól. Ha körülnézünk Európa nagyvárosaiban, ugyanezt látjuk: Bécs, Berlin, Madrid is a minőségi fejlesztésekkel nyert utasokat a közösségi közlekedésnek. A minőség mindig meghozza az utast, így sikerül kicsalogatni az autójából azt is, aki korábban nem szállt járműre. Érdekes megfigyelni azt is, hogy önmagában a parkolás drágasága, a kerékbilincsek, a büntetés nem hoz

megoldást, az indulatot ugyanakkor erősíti az autósokban, de nem fognak automatikusan buszra, vagy metróra ülni. Ehhez például a P+R parkolók is kellenek. Az agresszív büntetés kétélű fegyver, inkább azt kell megakadályozni, hogy az utas ne tudjon biliccelni.

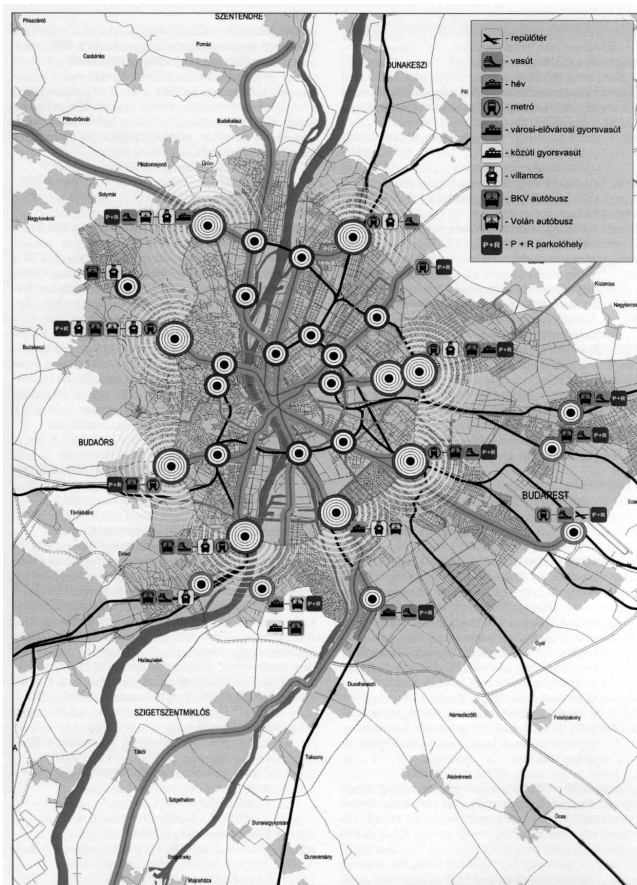
– Sajnos hosszú idő, amíg az utasok is átérzik annak a felelősségét, hogy a jegyvásárlással ők maguk is támogatják a kö-

Kooperáció, integráció

Az anyagban két szó szerepel talán a legtöbbet: kooperáció, integráció, ez kulcsfontosságú. Van a tervben egy mondat, vagy egy bekezdés, ami így kezdődik, ezzel a néhány szóval, amelyek ugyanakkor egy másik oldalát világítja meg a budapesti ambícióknak. Azt, hogy Budapest egy regionális nemzetközi európai nagyvárosi szerepkörre tör, ami dinamikát jelent. Minden-

képpen azt jelenti ez, hogy a városnak – túl a lakhatóságon – versenyképesnek is kell lennie, és az elővárosi, városi rendszerek integrálásával a városba érkező forgalmat, ha lehet, minél nagyobb mértékben megpróbáljuk a közösségi közlekedésre terelni. Egy jól szervezett közlekedési láncra van szükség, ami összehangoltan működik. Ezt nagyon sok európai nagyvárosban megvalósították, nincs benne semmi rejtély, ahol a városi és elővárosi közlekedés együtt és nem egymás vetélytársaként működik. Ehhez persze erős politikai elszántságra is szükség van.

– Pontosan – fejezi be az elnök-vezérigazgató –, nekiállunk a



A városi elővárosi integrált közlekedési rendszer struktúrája

zösségi közlekedést – mondja Molnár László –, de ez egy piszkos buszon, vagy egy régi járművön nem érdekli őket. Kettős szemléletváltásra van szükség, növelni kell a szolgáltatás színvonalát, és fejleszteni a BKV járműparkját is. Ehhez persze idő kell és rengeteg pénz. Ma nincs rend a közlekedésben, pedig enélkül nem lehet igazi eredményeket elérni a fejlesztésekkel sem.

cselekvési terv kidolgozásának, ütemezés, költségek, prioritások meghatározásának. A legfontosabb, hogy a terv kézzelfogható legyen, ne csak elméletek halmaza, amiből végül nem valósul meg semmi. Ezt a közlekedési koncepciót nagyon jó lenne végigvinni a megvalósításban is.

gm

19.30 Kollégám indulás előtt még rám szól, hogy öltözzek jól fel, mert az év leghidegebb éjszakája várható mára. Míg a metróval a Dél-pesti garázs felé tartok, két tizenéves szoknyában, tornacipőben, kesztyű nélkül (kint már most mínusz hat fok van!), pezsgősüveget szorongatva az esti bulira készül. Mellettük egy hölgy csukott szemmel pihen a heti munka után. Szatyorban a vacsorának valóval a Pöttyös utcánál leszáll. Az ő napja véget ért – a miénk most kezdődik.

21.00 Balázs Gellért – az éjszakások csoportvezetője a Dél-pesti forgalmi szolgálatnál – a mi kedvünkért korábban érkezik a szokottnál. Ma vele, és a 914-es járatral fogunk ingázni. Mielőtt azonban „terepre” mennénk, nem árt egy kis elméleti továbbképzés.

– Velem harmincnégy ember dolgozik, akik közül minden éjszaka huszonnégyen vannak szolgálatban, folyamatos műszakban – mondja Gellért. – A mi időbeosztásunkat a menetrend határozza meg, ami a Paraméterkönyv változása miatt számunkra hátrányos helyzetet teremt. Az éjszakai járatok tizenegyötől ötig közlekednek, a fennmaradó órákat a nappalos vonalakon töltjük el. Ez fizikailag is megterhelő, és közlekedésbiztonsági szempontból sem ideális. Fáradtan ugyanis nehéz átállni a hajnali közlekedési viszonyokra, ahol a sűrűsödő forgalomban még jobban kell figyelni. Ha korábban kezdenénk, könnyebb lenne, ám akkor meg a végállomásra indulnánk, és két kocsival kellene dolgozni. Ez különösen a téli időszakban kellemtelen: hideg buszból ki, a másikba be...

A másik „specialitása” az éjszakázásnak, hogy – a szolgálati járatokkal, garázsmenetekkel és átszerelési útvonalakkal együtt – rengeteg viszonylatot kell ismerni. Ehhez a járművezetők különböző anyagokat (útvonalleírás, térképek) kapnak, és Gellért az újakkal mindig kimegy vonalbejárásra.

Erre általában munkaidőn kívül jut csak idő, amit a cég természetesen kifizet, ha tud róla. Akinek ennél is több kell, az a kollégák mellé ülve tanulhatja meg az útvonalak sajátosságait.

22.00 Bár Gellért hivatalosan negyvenöt perccel később kezd, már most felveszi a forgalmi munkalapot, az indítási jegyzéket és a választható buszok listáját. Közben a délutánosok fáradtan búcsúzkodnak egymástól. Jó éjszakát kívánunk nekik, mielőtt kimennénk. „Jó éjszakát? – kérdi egyikük. – Mire lefekszem, egy óra lesz.”

22.41 Lassan fél órája „halászunk” a buszok között eredménytelenül. A kocsiátvételt hivatalosan szánt húsz perc nappal sem elég, éjszaka pedig az nehezíti a járművezetők helyzetét, hogy a beérkező járművek jelentős részét még nem takarították ki, nem vizsgálták át és nem javították. Gellért az elején még bizakodó volt – „Ha meglátunk egy jópofa 435-öst, abba beleülünk!” –, de a helyzet egyre sürgetőbbé válik. Közben engem majdnem elütnek a garázsban cikázó szerelők, garázsszofőrök, jelezve, hogy itt éjszaka sem áll meg az élet. „Ez rosszabb, mint a Deák tér” – kacsint rám Gellért, majd int, hogy megvan a busz.



Jó utat!

23.01 Most még a buszban is látszik a lehetem, idő kell a rendszernek, míg bemelegszik. Másodpercre pontosan indulunk, ugyanis itt a követési időközök helyett a pontosság az arany szabály – és a szolgáltatás része. Ez különösen az indulásnál és a csatlakozási pontokon fontos. Ez utóbbi

biaknál a járművezetőknek bevárásai kötelezettségük van, ha pedig a csatlakozás valamilyen ok miatt elmarad, jelenteni kell a forgalomirányításnak. Érthető, hisz kinek van kedve harminc percet állni a következő buszig? Nyáron még csak hagyján, de mínusz tizenöt fokban?

23.31 A Nyugatinál egy időre elbúcsúzunk a 914-estől, és átszállunk a még közlekedő 6-os villamosra, ahol egy fiatal társaság tele torokból énekl: „A világon mindenki, részeg akar lenni...” Eszembe jut Gellért, aki azt mondta, nem érti, mikor ta-

ÉJSZAKAI

A BKV éjszakai közlekedése 2005-ös megújulása óta - a kisebb finomhangolásoktól eltekintve - változatlanul, 444 kilométeres átmérős hálózattal, 29 járatral és 120 járművezetővel működik. S bár régen „kihalásos alapon” cserélődött a gárda, ma – ha nincs is emberhiány – ügyesen kell sakkozni a beosztással: kevesen akarnak az éjszakában dolgozni. Hogy miért? Az éjszakás kollégák akkor veszik fel a szolgálatot, amikor mi magunkra húzzuk otthon a takarót, vagy szórakozni indulunk. Bár ez önmagában magyarázat lenne a kérdésre, azért mi belekóstoltunk az éjszakai műszakba.

nulnak a mai fiatalok, hisz hétköznap is tele vannak az éjszakai járatok a buliba igyekvőkkel. Hát hogy nem éjjel, az biztos...

00.10 A Moszkva téri tartózkodóban Nagy II János, a Kelenföld telephely forgalmi szolgálat tartalékos járművezetője Murphys emlegeti, bár én örülök, hogy itt találtuk őket. Budán és Pesten is egy-egy csuklós és szóló busz várakozik, hogy műszaki vagy egyéb hiba esetén a kieső jármű helyébe lépjen. János az elmúlt két évben már megszokta az éjszakai életmódot, igaz, négy óránál többet azóta a szabadnapokon sem tud aludni...

– Közösön döntöttük el a családdal, hogy elvállaljam-e az éjszakázást – mondja. – Így délutánonként sokat tudok velük lenni. Ezt az életet azonban nem mindenki bírja. Bár nyugodt a forgalom, és a balhék sem olyan gyakoriak, mint híresztelik, nehezen áll át az ember szervezete.

Éjszakába alapvetően menetrendi okoknál fogva jelentkeznek kevesebben, de a fegyelem és a felelősség is nagyobb, mint nappal. Ezt 40 százalékos éjszakai pótlékkal igyekszik kompenzálni a cég, ami jelentős plusz. Emellett az sem elhanyagolható, hogy sokan tudnak így másodállást vállalni. Persze a választásban leginkább a család hatása a döntő.

0.45 A 906-ossal visszazötyögünk a Nyugatihoz, hogy ismét csatlakozzunk Gel-

MŰSZAK



lérthez. Induláskor szinte a semmiből tűnik elő a zöld mellényes csapat. A biztonsági őrök udvariasan ellenőrzik a jegyeket, akiknek pedig nincs, azt az ellenőrhöz irányítják. Két srácnál se jegy, se pénz, a balhé azonban elmarad. Megértik és elfogadják a szabályokat, úgyhogy gyalognak...

01.25 ...egészen a Deák térig, ahol utolérnek bennünket. Egy kissé kapatos utas ugyanis rosszul lesz, úgyhogy Gellért kénytelen kiállni a forgalomból. A tartózkodóból vödört, vizet, felmosórongót kér, és nekiáll takarítani. Ez persze nem lenne kötelessége. Visszatérhetett volna buszcserére a garázsba, ám az utasok akkor fagyoskodhattak volna a következő járatig. A két fiú hitetlenkedve áll meg a látványra. „Mossák a buszt? Hát ez marha jó! Ilyen van?” Van.

Meg persze van más is. Ha nem is mindennap, de elég gyakran ahhoz, hogy az éjszakázás inkább pszichikailag terhelje meg a járművezetőt. Ha ugyanis egy nappalos járművön probléma akad, az utasok legalább egy része mellette áll. Éjszakában azonban teljesen egyedül van. Persze, ha baj történik, azonnal riasztja AVM-en vagy DIR-en keresztül (esetleg mobilon) a rendőrséget vagy a polgárőrséget, de kérésükig neki kell tartania a frontot. Ha balhé van, meg kell próbálnia szóval lecsillapítani a kedélyeket, de tettelegességgel nem léphet fel, sőt! Jobb, ha benn

marad a fülkében, és az ajtót is bezárja. Bár még így is előfordult, hogy Gellértet pisztollyal fenyegették meg...

02.05 Annak ellenére, hogy kilenc percet késtünk, marad még húsz perc pihenni. A TV-ben késői akciófilm megy, mi pedig iszunk egy forró kávét a repkedő mínuszok után. Pihenőidőben a járművezetők esznek, olvasnak, vagy elvégeztetik a szükséges javításokat, de Gellért ilyenkor szokta elkészíteni a következő havi beosztás előtervét is.

02.25 Nekünk itt ér véget az éjszaka, ám Gellért ismét útnak indul. Nagyjából akkor lesz Káposztásmegyeren, amikor én kinyitom a lakásajtót. A teljes műszak pedig hajnali 5.58-kor ér véget...

hb



A BKV nál éjszaka sem áll meg az élet





BUSZOK AZ ÉJSZAKÁBAN



Miss BKV szépségverseny

„ANYA VAN AZ ÚJSÁGBAN! ÉS MILYEN SZÉP...”

Bak Erzsébet igazán profin helytállt a villogó vakuk tűzében, pedig még soha nem szerepelt ehhez hasonló versenyen. Maga sem tudja, miért vágott bele tavaly, de a gyerekei lelkesedése már önmagában jutalom volt neki.

– Mikor megláttak az újságban, nagyon örültek, és dicsértek – mondta Erzsébet a díjátadó után, már egy kávé mellett. – Bár ez is elég lett volna, azért az első helynek is örültem, mert két gyermek után – mint mindenkinek – jól esik a viszszaigazolás, hogy nőként is vonzó tudok lenni. A kollégáim végig nagyon kedvesek voltak, mind biztattak, szurkoltak nekem, és rengetegen hívtak a díjátadó után, hogy „na, mi van?” Mire elértem a férjemet, ő már tudta is, hogy nyertem, mert a nővérem, aki szintén itt dolgozik, hamarabb értesítette róla, mint én.



Erzsébet – bár mindig a társaságnál szeretett volna dolgozni – kalandos úton jutott el a BKV jegypénztáráig. Amikor ugyanis először jelentkezett, elutasították, ezért megpróbálkozott a villamosvezetéssel. Az alkalmasságán aztán kiderült, hogy színtévesztő, így maradt az eredeti terv. A munkáját nagyon élvezi, és mint mondta, a kedvesség, nőiesség számít az utasoknak, és szinte naponta kap bókákat tőlük. S bár sokan először rájuk haragszanak, ha drágának találják a jegyet, egy mosollyal könnyen le lehet fegyverezni őket. Az ajándékba kapott wellness-hétvégének nagyon örül, mert még sosem jutott el ilyen helyre, és bár a férje pont most lepte meg egy utazással, azért a bikali Puchner kastélyba is szívesen megy majd.

CSAK AZÉRT IS!

Fejes Erika már tavaly is indult a versenyen – igaz, akkor még csak „külsősként”. Persze, egyik álmát sem adta fel, így amikor hosszú várakozás után november közepén végre beleülhetett a diszpécseri székbe, még pont volt egy napja, hogy ismét jelentkezzen.

Huszzonegy éves „zöldfülűként” sokat küzd azért, hogy megállja a helyét a munkájában, és még a játékos ugratásokat sem bánja a kollégák részéről. Persze mindez nem lehet komoly, mert telefonja folyamatosan csengett, amikor vége lett a díjátadónak...

Erika is világéletében BKV-s akart lenni, és nagyon boldog volt, amikor sikerült. A távlati tervek között szerepel a villamosvezetés is, ám ahhoz tavaly még túl fiatal volt, így a jogosítvány megszerzése kicsit eltolódott. A vidám lány nem hazudtolta meg magát, amikor a második helyezéssel kapcsolatos érdeklődésről kérdezték az újságírók.

– Persze nagyon örültem, de amikor átvettem a díjat, rögtön az jutott eszembe, miért nem az első – nevetett majd szabadkozva elrohant. – Még próbaidős vagyok, és bár elengedtek erre az időre, nem szeretném, ha a kollégáimnak kellene tartania a frontot helyettem.



KISIKLOTT SZÉPSÉG

Tóth Helgával még a díjátadó előtt viccelődünk azzal, hogy ez az újságcím igazán bulváros lenne, ha nyerne. Persze akkor ő még nem tudta, hogy a harmadik helyezés az övé, ezért gyanútlanul mesélte el baleseteit, amiket villamosvezetőként élt át, mikor még vezetett.

– Két héten belül kétszer is sikerült balesetet szenvednem három évvel ezelőtt – emlékezett Helga. – Egyszer a jég miatt siklott ki a járművem, máskor meg egy autós „nem vette észre” hogy jövök, és már nem tudtam megállni. Ezek nagyon megviseltek. Most, amikor épp visszatérni készülök (Helga eddig GYED-en volt), azért eszembe jutnak ezek az esetek, és tartok egy kicsit attól, hogy újra a vezetőfülkébe kell ülnöm.

Szerencsére Helgát kolléganői lelkesen bátorítják, és nem engedik, hogy túl sokat aggódjon. Az Angyalföld kocsiszínből ugyanis egy férfi kolléga biztatására nemcsak ő, de három másik hölgy is jelentkezett a versenyre. Meg is beszéltek, hogy ha egyikük nyer, az a többieket is elviszi magával wellnessezni. Így azonban „csak” az ajándékcsomagban osztottak testvériesen, amit Helga természetesen nem bánt.



hb

A VÉLETLENEN MÚLT

Nők a volán mögött

A következő oldalon olvashatnak majd arról, hogy a hölgyek immár HÉV-járművezetőnek is jelentkezhetnek. Harminc évvel ezelőtt hasonló "szenzációnak" számított, hogy vizsga előtt álltak az első buszvezető nők. A két dolgot persze nem szabad összemérni. A nők az ötvenes évek elején (amikor a háború következményeként kevesebb férfi volt) már bizonyíthattak az autóbusz volánja mögött, de miután ismét megfelelő számban jelentkeztek "úrvezetők", túl nehéznek nyilvánították e munkakör a számukra.

A hetvenes években azonban ismét fordult a kocka: a BKV oly jelentős buszvezető-hiánnyal küzdött, hogy úgy döntöttek, ismét zöld utat kapnak a hölgyek. Az első csoport 1979-ben szerezte meg D kategóriás jogosítványát, s vált társaságunk alkalmazottjává. Közülük az egyik, **Füzesiné Albrecht Katalin** Kárpátaljáról érkezett az Akácfa utcába, ráadásul fogalma sem volt arról, hogy az első fecskék közé tartozik. Katalin egyszerűen csak buszvezető szeretett volna lenni, így mi sem volt természetesebb a számára, mint hogy a BKV-hoz felvételizzen.



Füzesiné Albrecht Katalin a 324 8673-as számon várja az egykori női buszvezetők jelentkezését

A „HETEDHÉTORSZÁGRA” SZÓLÓ IKARUS

– Addig Huszton éltem és semmi közöm nem volt a járművezetéshez. Arra, hogy autóm legyen, semmi esélyem, az ottani buszok pedig olyan rozogák voltak, hogy komoly bátorság kellett a vezetésükhöz – emlékszik vissza Katalin, aki népművelőként és énektanárként boldogult Beregszászon és szülővárosában. Csakhogy 1976-ban, amikor először látogathatott el Budapestre, nemcsak későbbi férjével ismerkedett meg, de az otthoniakhoz képest "hetedhétországra" szóló, automata sebességváltós Ikarusokkal is, és elhatározta, ha török, ha szakad, ő ilyen buszt akar vezetni. – Az életemet mindig úgy alakítottam, hogy változatos legyen. Akkor hirtelen a buszvezetés lett a legfontosabb, őszintén szólva fogalmam sincs, miért. Főleg, ha abból indulok ki, hogy semmiféle tapasztalatom sem volt. Ennek ellenére én már úgy mentem haza, hogy törődjen bármi, buszvezető leszek Pesten!

Szerencséje volt és minden bizonnyal tehetsége is. Visszatérte után beiratkozott egy kinti tanfolyamra – ez a volt Szovjetunióban kizárólag a honvédségen keresztül volt lehetséges – és félév alatt nemcsak a személy-, de a teherautóra szóló jogosítványt is megszerezte. Ez hatalmas lépés volt célja eléréséhez, és mivel fogalma sem volt arról, hogy nálunk sokáig nem volt "divatban", hogy nőket is alkalmazzanak buszvezetőként, úgy gondolta, most már semmi

sem állhat az útjába. 1978-ban házasodott meg és települt át, ami pedig a munkát illeti, egyenesen a BKV-hoz sietett.

– Nem közölték, hogy ez valami nagy dolog, újdonság lenne. Annyit mondtak, rendben van, honosítani kell a jogosítványomat, aztán irány a tanfolyam. Igaz, hogy a negyven jelentkező közül csak tizenvalahányan feleltünk meg a pályaalkalmassági vizsgán, de azt gondoltam, hogy ez így természetes.

Katalin 1979 januárjában szerezte meg D-kategóriás jogosítványát, februárban pedig munkába állhatott. A ma már bevásárlóközpontként ismert Récsei garázsba került, leggyakrabban az újpesti 20-as járatra.

„ÉLVEZTEM A VEZETÉST...”

– Eleinte minden úgy volt, ahogy elképzeltem. Élveztem a vezetést, nem okozott problémát a helyismeret hiánya, no és természetesen az sem volt mellékes, hogy nagyon jó volt a keresetem, a juttatásokkal együtt háromszor annyit kaptam, mint a férjem. Nem akarok nosztalgiázni, de akkoriban az utasok is mások voltak, mint manapság. Emlékszem, egyszer például elakadtam a jégen, s velük együtt oldottam meg a "zavarelhárítást", de akkortájt elképzelhetetlen volt, hogy egy utas részegen randalírozzon a járművön. Az utasok nem túrték volna.

Feljebb már olvashattuk, hogy Katalin életét a "változatosság" határozta meg. Így hát három és fél év után elbúcsúzott a BKV-

tól. Ám ebben nemcsak az a lehetőség játszott közre, hogy a Május 1. Ruhagyár orosz tolmácsot keresett, hanem egy baleset is, ami, úgy mond, el lett "maszatolva".

– Egy Mini a kanyarban jobbról előzött, én nem láttam semmit, így természetesen ő húzta a rövidebbet. A vizsgálat megállapította a vétlenségem, mégsem úsztam meg: kiderült ugyanis, hogy az autót valamelyik pártfejes fiacskája vezette, így aztán engem hibáztattak, aminek az lett a következménye, hogy jutalmat, prémiumot nem kaphattam. Ekkor elment a kedvem az egésztől. Az első adandó alkalommal váltottam.

Az egészen talán az a legérdekesebb, hogy azóta Katalin egy métert sem vezetett. Nemhogy busszal, de autóval sem, pedig férjének van kocsija.

– Nem csoda, hogy sokan el sem hiszik, hogy valaha buszvezető voltam. A nosztalgia mellett talán ez lehet az oka, hogy szeretném felvenni a kapcsolatot egykori kollégáimmal, már csak azért is, hogy felidézük a régi, szép időket. Egy kísérletet már tettem, hogy február 14-re – ezen a napon lettünk hivatalosan buszvezetők – összehozzak egy találkozót, jelentkeztek is páran, ám rá kellett jönnöm, hogy alkalmasabb lenne egy kevésbé hideg nap, hiszen a többség vidéken él, nem könnyű ilyenkor Pestre utazni, télen nehezebben mozdul ki az ember otthonról. De nem adom fel, továbbra is várom a régi munkatársak jelentkezését, hogy a találkozót egy szép tavaszi, vagy kora nyári napon valóban megtarthassuk. –It-

„LETÖRLÖM A CIPŐMET ÉS MEGYEK TOVÁBB”

A metróépítés kemény munka. Az építkezésen száll a por, nincsenek kiépített utak, ha esik, minden sáros. Pihenésre konténerekben van mód, a papírmunkát egy fémszínű, minden emberit és tartósat nélkülöző fémdobozban lehet csak végezni. A bakancs, a köpeny, a kobak nem a legkényelmesebb viselet. **Hegedűs Mónika**, a leendő Rákóczi téri állomás egyik mérnöke mégis kifejezetten kérte, hogy ne irodai munkára osszák be, hanem terepre, a metróépítkezés közvetlen irányítására. Csupa kemény fizikai munkát végző férfi között dolgozik nap, mint nap.

Milyen fogadtatásban részesült?

Ha egy nő lemegy a munkaterületre, akkor megnézik. De ezt nem tartom furcsának, hiszen egész nap csak egy-mást látják a férfiak. Tehát az egész nem kellett bennem megrökönyödést.

Bizonyítani kellett, hogy „keményfából faragták”?

Igen. Azt gondolom, hogy még napjainkban is jobban kell a nőknek bizonyítaniuk. A férfiak sokkal könnyebb helyzetben vannak, mert az elfogadott, ha ők végeznek ilyen munkát.



Hegedűs Mónika

Hogyan kezelik a férfiak?

Előfordult már, hogy több órán át álltam az emberekkel együtt. Egy idő után mondták, hogy nyugodtan üljek le. Bár nagyon fáradt voltam, nem ültem le, mert megtiszteltem őket ezzel.

Vagányabb, keményebb lett, amióta ezt a munkát végzi?

– Eleve azért választottam ezt a feladatot, mert nem igazán szeretek nőkkel együtt dolgozni.

Ha találkozik valahol egy férfival, elmondja neki, mivel foglalkozik?

Inkább azt mondom, hogy fodrász vagyok. Persze van

olyan helyzet is, amikor nem titkolózom. De sajnós azt vettem észre, hogy a férfiak nem tudnak mit kezdeni azzal, hogy ilyen munkát végzek. Egy része értelenül áll a dolog előtt, a másik fele meg kérdezősködik. Én viszont, ha szórakozni megyek, nem óhajtok erről beszélni.

Soha nem akart kényelmesebb munkakörülmények közé kerülni?

Nem. Sokan szeretnek irodában dolgozni, de mint mondtam, én magam választottam a „nehéz terepet”.

A reggel feltett smink estére lekopik. A konténerekben nyilván nem nagy élmény újra sminkelni.

Ilyen az élet. Nyáron még rosszabb, a szálló por miatt. Volt példa rá, hogy az Üllői úton sétáltam a kobakban. Pályakezdőként még zokon vettem, ha sáros lett a ruhám és azt is, ha mínuszban kellett kint dolgozni, de végül ezeket a kényelmetlenségeket legyőzte az a tudat, hogy a tehetségemet a legjobban a terepen tudom fejleszteni. No, és az sem mellékes, hogy ez a munka sokkal érdekesebb. Ha sáros lesz a cipőm, letörölöm és megyek tovább.

EGY LÁNY A HÉV-RŐL

A BKV életében a nők már évtizedek óta tevékenyen részt vesznek. Kiváló busz-, villamos-, metró-, trolivezetők kerültek ki közülük, mostanáig azonban nem láthattuk őket a HÉV-vezetőfülkében: a munkavédelemmel kapcsolatos törvényi háttér nem tette lehetővé, hogy HÉV-et vezethessenek.

Az 1998-as munkavédelmi szabályzat az akkori törvényi környezetnek megfelelően kimondta, hogy nők nem vezethetnek HÉV-et. Ma már mind a jogszabályok változása, mind a motorvonatok vezetése során alkalmazandó technológia – ami nem kíván már olyan erőki-fejtést, amelyre csak férfiak képesek – lehetővé teszi ezt, így a vezérigazgató engedélyezte, hogy nők is vezethessék a helyiérdekű vasutat. Tavaly októberben indult az első tanfolyam ahová hárman jelentkeztek. A vizsga áprilisban lesz. **Heisler Cecília** a „bátrak” egyike, akít oktatója, **Rohonczy Antal** nagyon tehetségesnek tart.

Miért éppen a HÉV?

Igazából mozdonyvezető szerettem volna lenni, mivel apukám és az anyukám is a MÁV-nál. A testvérem pedig a GySEV-nél dolgozik. Magyarországon viszont a nők továbbra sem vezethetnek mozdonyt, munkavédelmi okokból. Így aztán nagyon örültem, amikor kiderült, hogy HÉV-járműveknél feloldották a tilalmat.

Mit gondol, mit szólnak majd a férfi kollégák? Jobban kell bizonyítani tudását?

Igazából már most jobban kell küzdenem, mert sokan furcsán, kételkedve fogadnak, amikor megtudják, hogy én is a tanfolyamra járok. Sokan sajnós úgy gondolják, hogy ez a munka nem nekem való. Azért vannak



Heisler Cecília

Ezek szerint más BKV-járművel meg sem próbálkozott?

Nem. Sőt még közúti jogsim sincs. A HÉV-es lesz az első, amit megszerzek. A többit majd szép sorjában.

olyanok is, akikől kifejezetten pozitív visszajelzéseket kapok.

Az áramszedő lekötés még mindig nehéz feladat lehet egy nő számára. Ön ezzel hogyan boldogult?

Még nem kellett csinálnom, ez majd a hibaelhárításon lesz. De remélem, megbirkózom vele.

Gondolom, fontosnak tartja az öltözködést. Ugyanolyan egyenruhája lesz, mint férfi kollégáinak?

Igen, csak más lesz a szabása, és mi szoknyát is kapunk. De azt biztosan nem fogom hordani, a nadrág szerintem sokkal kényelmesebb és praktikusabb.

TARTALÉKOK VÁLSÁG IDEJÉN

Beszélgetes Petschnig Mária Zita, közgazdással

Középiskolás koromban megfigyeltem, hogy a lányoknak több érzéke van a matematikához, könnyebben és jobban tanulták, mint mi, fiúk. Ennek ellenére egy kezemen meg tudom számolni, hány „jegyzett” női közgazdása van az országnak. **Petschnig Mária Zita** egyike ezeknek.

Hogy került Ön nőként erre a pályára?

Egy férfit általában nem tart vissza a félénkség, biztosak benne, ha elnyernek egy munkát, majd belejönnek valahogy. Egyébként az életpálya-különbözőség is gyakran eltérített lányokat ettől a szakmától. Hozzátenném még, hogy minden sikeres férfi közgazdász mögött dolgozik egy team, amelyben jócskán vannak nők. Ergo, ők biztosítják a sikeres férfiak „ipari hátterét”. Az én pályámnál szerencsének mondhatom azt a támogatást, amit édesanyámtól kaptam. Saját adottságom volt kislányként is, hogy jól osztottam be időmet és energiámat, így soha nem kerültem időzavarba tanulás és háztartás között. Húgommal együtt mindketten tanultunk, ami akkor sem volt olcsó mulatság. Én szerencsére elnyertem egy ösztöndíjat, így biztosított volt az utam a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemen elnyert diplomáig. Ugyanez az ösztöndíj kényszerített arra, hogy a tanulmányaimat finanszírozó Magyar Nemzeti Bank Baranya megyei Igazgatóságán kezdjek el dolgozni, miután magam is pécsi vagyok. Bevallom, azzal együtt, hogy banki munkámat hibátlanul végeztem, engem igazán mindig a tágabb közgazdasági kérdések foglalkoztattak – hogy úgy mondjam, a makrogazdaság érdekelt. Mivel egyetemi tanulmányaimat vörös diplomával végeztem (megfelel a summa cum laude eredménynek), nem volt nehéz bejutnom oktatóként a Közgazdaságtudományi Egyetemre. 1983-ban, miután férjhez mentem, Budapestre költöztem, és már egyetemi docensként ismét a Nemzeti Bank munkatársa lettem. 1983-84 izgalmas év volt a közgazdászok számára. Ekkor kezdődött meg ugyanis a magyar bankrendszer átalakítása, és kaptak szárnyra a gazdasági reformok. Ennek én már részese lehettem. Egy évet kacérokodtam az újságírással is, mert szerkesztőként

„emlékszem, hogy a 32-es számú járat volt az enyém, amelyen szolgálatot teljesített egy gyönyörű szép, magas, kék szemű, fiatal kalauz”

dolgoztam a Közgazdasági Szemlénél. De úgy érzem, valódi helyemet 1988-ban találtam meg, amikor felvettek a Pénzügykutató Intézetbe, amelynek mai napig főmunkatársa vagyok.

Ha most orvossal beszélgetnék, nem tudnám kikerülni az influenzajárványt, így nézze el nekem a következő kérdést! Ha teljhatalmú miniszterelnöke és pénzügyminisztere lenne Magyarországnak, milyen intézkedéseket hozna, amikkel kijöhetnénk a gödörből?

Azzal kezdeném, hogy ilyen mély válságban, mint ez a mostani, még nem voltunk. Téved, aki azt hiszi, hogy ez ma a gazdasági válság mélypontja. Senki nem tudja, hogy az mikor lesz, és ez a krízis meddig tart. Egy ilyen kis ország végképp kiszolgáltatott a világon végigfutó trendnek. A végét nincs ember, aki megjósolhatja. 2008 augusztusában, amikor begyűrűzött hozzánk, egyes közgazdászok 2009 második felére már kiutat jövendöltek. Nézzen körül, hol tartunk ma: csak befelé megyünk az alagútba, és nem lehet megmondani, meddig rosszabodik a helyzet. Mivel ekkora nagy a bizonytalanság, egy ilyen válság közepén tartalékokat kellene képezni, mind az egyénnek, mind az államnak. Amikor tartalékról beszélek, nem csak anyagiakra

gondolok, de egészségre és tudásra is. Tudomásul kell venni, hogy hiába vagyunk jó szakemberek egy szakmában, az a munkahely bármelyik percben kimehet alólunk. Nem kell szégyellni idős korban sem az átképzést, és fel kell készülni állandóan a

pályamódosításra. Ehhez karban kell tartani az elménket és egészségben a fizikumunkat. Csak az az ember számíthat fennmaradásra, akinek van elegendő tudástartaléka. Szüleink még azt mondták, ahány idegen nyelv, annyi ember. Ma ahány szakmához értünk, annyi menekülési útvonalunk lesz egy tartós válságban. Ami az államot illet, nagyon sok a teendő, és még több a restancia. Húsz éve nem mernek meglépni kormányok elkerülhetetlen reformokat. Menthetetlenül hozzájárulnék a nagy rendszerekhez: egészségügy, nyugdírendszer, oktatás és közigazgatás. Ezután pedig igyekeznék úgy konszolidálni a bankokat, hogy ne szűnjenek meg hitelezni a vállalkozásoknak a munkahelyek megőrzése érdekében.

A közösségi közlekedést is közgazdászszemmel nézi?

Sokkal inkább nőként, hisz a közösségi közlekedés számomra a legszebb fiatal koromat jelenti. Pécsi középiskolásként autóbusszal jártam a lakásunktól messzi gimnáziumba. Abban az időben még kalauz volt a buszokon Pécsen is. A 32-es számú járat volt az enyém, amelyen szolgálatot teljesített egy gyönyörű szép, magas, kék szemű, fiatal kalauz. Évfolyamtársnőimmel lestük azt a buszt, amin ő volt szolgálatban, és kizárólag arra szálltunk. Reméltük, hogy szól hozzánk, és titokban mindnyájan azt lestük, kitől kér randevút. Természetesen Lajoska észre se vett minket, és mást választott. Ma csodával határos módon az iwiw-en megtaláltuk egymást, és levelezésben állunk. Találkozni nem tudunk, ő is nagyapa, az én felnőtt gyerekeim is kirepültek, de jobb ez így – megmaradunk egymásnak szépnek és fiatalnak.

–sg–



2008: TAROLTAK AZ AMATŐRFUTÓK ÉS A SÚLYEMELŐK

Sashegyi István szerkesztésében a korábbi évekhez hasonlóan elkészült a klub tavalyi eredményeinek listája (versenysport és szabadidősport), valamint a 2009. évi szabadidősport program. Érdemes ma szólni a két kiadványból.

Mi – a versenysport eredményeinek ismerése mellett – most inkább a „szabadidősökre” fókuszálunk, mert ahogyan Sashegyi István elmondta, „a legfontosabb, hogy a vállalat dolgozói és családtagjaik részt vegyenek a sporteseményeken”, olyan részvénnyársaság-szintű rendezvényeken, mint a kispályás labdarúgótorna, a BKV juniális, vagy éppen a nyári sporttáborok. A klub koordinátora és szabadidősport bizottságának vezetője örömmel mondta, hogy idén lesz vízi tábor, amely tavaly a Duna-híd építése miatt elmaradt. 2008-ban a maratoni futó- és triatlón klub versenyzői 11 első, 14 második és 13 harmadik helyet szereztek a különböző versenyeken. Ez azért is nagy szó, mert sportolónk amatőrként álltak rajthoz a profik között. Vagy éppen kiemelhetnénk a tekezők Három város (Budapest, Dunaújváros, Tatabánya) Kupája elnevezésű viadalát, s azt se hallgassuk el, hogy kilenc olyan verseny volt, amelyen több mint százan fogtak tekegőlyök.

A versenysportok esetében tavaly sem csupán a részvétel volt a fontos, hanem az eredményesség is. Az olimpiai pontszámítás alapján az egyik legerősebb sportágban, a kajak-kenuban a BKV Előre sportolói a felnőttek között két bronzérmes szereztek, de Sashegyi István kiemelte, hogy a jövőt illetően biztatóbb az utánpótlásmezőnyben elért 10(!) első hely. Egyesületi szinten az egyik „legizmosabb” szakosztály a súlyemelőké, a felnőttek között nyert három bajnoki aranyérmes. A sok pozitívum mellett nem hallgathatjuk el azonban azt sem, hogy tavaly év elején megszűnt a vitorlás szakosztály.

(A szakosztályok tavalyi eredményei és az idei program megtalálható a www.bkveloresc.hu honlapon.)

ÁTÉRTÉKELTE A TEKÉT

Hudák Gábert tavaly februárban választották a BKV Előre ügyvezető igazgatójának. Ahogyan a Nemzeti Sportnak karácsony előtt adott interjújában kifejtette, az elmúlt esztendőben sikerült szebbé és jobbá tenni azt, ami az érkezése előtt szép és jó volt. A sportegyesület első embere a Mozgásban magazinak kicsit bővebben is elmondta, mire gondolt.

Nehéz azzal szembenézni, hogy az anyagi lehetőségek egyre szűkösebbek, és nem mondhatom azt a dolgozóknak, hogy bocsánat, erre vagy arra nincs pénz – kezdi az igazgató. – Már csak azért sem, mert ezek az emberek a cégnél dolgoznak, és a BKV sportlétesítményeiben szeretnék eltölteni a szabadidejüket. Úgy fogalmaznék, nem engedünk a színvonalból, emellett ahol lehetett, emeltünk is. Négy pályás teniszszátrunkat teniszkлубok is megírgyelhetnek. S az sem mellékes, hogy elindultunk pályázatokon, ez is előrelépés, és a további fejlesztésekről se feledkezzünk meg.

Milyen lehetőségek vannak?

Az egyik legközelebbi terv a tribün alatt lévő body building-terem felújítása. Kicsit szeretnénk „nőiesíteni”, azaz olyan gépeket beszerezni, amelyeket a hölgyek jobban szeretnek használni.

Mit tart a múlt év legnagyobb eredményének?

Azt, hogy ebben a közel százéves klubban a versenysport és a szabadidősport is jól működik. Itt az „is” és a „működik” szavakon van a hangsúly.

Mi az, amiben fejlődni kellene?

Tény, hogy tavaly sem sikerült azokat megmozgatni, akik eddig nem mozogtak. Az igaz, hogy mintegy ezer ember látogatja a létesítményeket, s ez a BKV dolgozóinak közel tíz százaléka, de ebben szeretnénk előbbre lépni.

Milyen sportot űz Ön, ha ideje engedi?

A múltamat nem tagadom meg...

...tehát első a jégkorong?

Igen, hetente kétszer a volt fradistákkal döngetjük a palánkot, de emellett egyszer-kétszer teniszezem is.

Nézőként van ideje figyelemmel kísérni a szakosztályok munkáját?

Az NB II-es futbalcsapat bajnokijaira, sőt néhány edzőmeccsre is kijárok. S a márciusi Baczkó-emlékversenyen is ott leszek.

Úgy hallottam, átértékelte magában a tekesportot...

Nem csak magamban! Bevallom, korábban a tekét egyfajta kocsmasportnak tartottam, aztán miután elmagyarázták, mire kell figyelni, nemcsak hogy élveztem, hanem izgultam is. Még az ausztriai világkupaversenyre is a csapat után mentem. Nagyon jó közösségi sport.

Mik a vágyai a jövőt illetően?

Legalább olyan esztendőnk legyen, mint a tavalyi. S még valami: szeretnénk méltóképpen készülni az egyesület 2012-es centenáriuma. Ezekben a zivatáros időkben nem kis dolog a fennmaradás.



-tg-

CÉLRA TARTS!

Joggal állíthatjuk, hogy a lövészet az egyik legnépszerűbb sportág a vállalat dolgozóinak körében. A BKV-TTE összeállította 2009-es programját, amelyből kiderül, hogy a klub közel 10 lövészversenyt rendez (ha a Mikulás Kupa többlépcsős fordulót külön viadalnak számoljuk), s ezen nemcsak a felnőtt sportolók mérhetik össze erejüket, hanem az ifi versenyzők is. A legnépszerűbb és legnépesebb verseny, amelyen elhangzik a „Célra tarts!” vezényszó, idén is minden



a Köztársasági Kupán, és június 4-én, a BKV Budapesti Kupán rognak a fegyverek.

rejtvény

rejtvény

A hatvanas években készült felvételen egy ma is fontos közlekedési csomópontot láthatnak. **Hol készült a felvétel?**

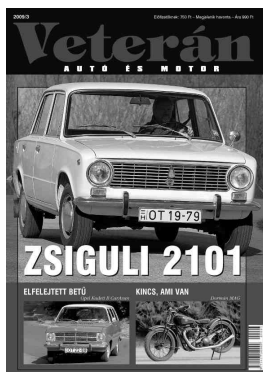
1. Bosnyák tér
2. Fehérvári út – Bocskai út kereszteződése
3. Mester utca – Hámán Kató (ma Haller) utca kereszteződése



A megfejtéseket **március 13-ig** juttassák el a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (**1072 Bp. Akácfa u. 15. V. 521.**), a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre, vagy küldjék be SMS-ben a **06-20/257-50-40**-es telefonszámra! Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: 2. Csörsz utca – Keleti pályaudvar. 1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: **Hideg László** (sms), **Markó Péter** (e-mail), **Bérces Zsolt** (e-mail). A nyeremények szerkesztőségünkben vehetők át! Gratulálunk nyerteseinknek!

Március elsején megjelenik a **Veterán**

oldtimer magazin következő száma



Zsiguli 2101
Hölgyek és csillagok
Ford A
Aston Martin V8
Krupp terepjárók
Opel Kadett B
Caravan
Dormán-MAG
Veteránimport,
vizsga, minősítés 3.
rész
Harley-Davidson
múzeum
Mesélnek a régiek
Tausz Gyula

A BKV ELŐRE PROGRAMJAVASLATA 2009 ELSŐ NEGYEDÉVÉBŐL

Február 28.: Természetbarát szakosztály évzáró – évnvtő (Cinkota garázs); **Március 27.:** Rajtol a kispályás labdarúgó bajnokság (Sport utca, műfüves pályák); **Március 28.:** Túravezős szakosztály évadnyitó (Római parti csónakház); **Március 28.:** a BKV Zrt. Nyugdíjas szakszervezeteinek kirándulása (Jászapáti); **Április 19.:** Vivicitta városvédő futás (Budapest); **Április 21-23.:** Teke VJSZ Kupa

Büszkék

vagyunk rátok!

Flottakezelési szakszolgálat
kitüntettjei:

Lackovics János: Emlékplakett kitüntetés

Imre Zoltán: Elismerő oklevél

Matus Sándor: Elismerő oklevél

Sós István: Elismerő oklevél

A kollégák

KÖSZÖNET- NYILVÁNÍTÁS

Köszönetet mondok
mindazoknak a
kollégáknak a Fürst
garázsából, akik
KORMÁNYOS KÁROLYT
2009. január 12-én az
Újkozmetetőben utolsó
útjára elkísérték.
Élettársa:
Solymosi Márta

<http://budapestjovoje.freeblog.hu>

Tudta? * A BKV-nál éveken át járt egy olyan villamos, aminek Wartburg fényszórói és Zsiguli indexlámpái voltak. * A 2-es metró építésén dolgozott többek között Darvas Iván is. * A 3-as metró északi állomásainak kialakításához szindinimikai tervezőt is igénybe vettek. * Budapest geometriai középpontja a kőbányai Mázsa téren van. * További hírek, épületeleírások, kérdések a Budapest jövője blogon!

Lapunkat rendszeresen szemlézi
Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



»OBSERVER«

HITELEK!

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



benks
a bankvilág idegenvezetője

Hívja partnerünket!

SZÜCS SÁNDOR (busz ágazat)
e mail: sandor.szucs@benkspartner.hu

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

NÓGRÁDI TÜNDE (villamos ágazat)
e mail: tunde.nogradi@benkspartner.hu

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

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

Hány villamosvonal található Szarajevóban?

- a) 7
- b) 10
- c) 12

Az előző rejtvény megfejtése: b. 52. Fél éves Indóház előfizetést nyert
Divinszki Ferenc (e mail) Gratulálunk!

AZ INDÓHÁZ MÁRCIUSI SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

A DR V100 as család; EEP 5, avagy magyar vasútmodellek a monitoron
Nyugat Szibéria vasútja; Szarajevó villamosai; A százéves tátrai
kísasút járművei; Emlékek útjain: a Fehérvár Lovasberény Bicske
vasút vonal

apróhirdetés

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

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

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

ELADÓ üveges beltéri ajtó 210x88cm méretben (vadonat új) 12ezer Ft Tel.:06/20-535-81-62

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

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

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

ELADÓ családi okok miatt hitel-átválással vagy készpénzzért egy Skoda Roomster személygépkocsi. 2007. 01. havi kilométer, két metál, téli-nyári gumik garnitúra, stb. Érd.:30/327-5547

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

ELADÓ Pilisen, Budapesttől 40 km-re ingatlan. Szoba, konyha, víz, villany, gáz, pince, gyümölcsfák, gazdasági udvar van. Ár: 5,3 M Ft. Érd.: 20/985 9027 vagy 20/999 79 32

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ELADÓ Kispesztén a XIX. kerületben 2,5 szobás, 62 m²-es felújított, tehermentes, frissen festett lakás tulajdonostól, tulajdonosnak! A lakás műna.ablakos, redőnyös, szobák laminált parkettákkal, többi helyiség kőves, étkezőkonyhás, 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. Ár: 12,8 mft Érd.: 06/20/23-66-895

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

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

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

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

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

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

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

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

KIADÓ XIV. ker. Gvadányi utcában I. emeleti igényesen felújított, bútorozott garzonlakás hosszú távra. 2 havi ingatlanszükség. T. 06-20-9-513-357

ELADÓ csendes, parkra néző, második emeleti, egyszerűs (másfél szobás) alakítható lakás, Angyalpöld zöldségvezetében, jó közlekedéssel (metró, busz), önálló pincérrel. Érd.: 06-30/397-1777

ELADÓ Bp. XVII. kerületben egy 80 nm-es, összközműves, összkomfortos családi ház. Irányár: 19 millió Ft, illetve értékegyeztetéssel (XVIII. ker.) cserelakás beszámítható. Tel.: 269-07 m vagy 06 20 424-9408

ELADÓ Mátra lábánál, Adácson építési telek. Kiválóan telepített, csodálatos környezetben lévő horgászó 5 percre. Ár: 850 000 Ft. Tel: 06-20-496-9084.

KIADÓ lakás a X. kerület Gergely utcában 1 szoba konyha fürdőszoba 40. 000Ft./hó+ rezsi. Tel: 06-20-56-38-750 vagy a 118-19-es mellék

ELADÓ kiskutyák. 2008. november 1-jén született, fajtatiszta magyar vizsla szuka kölykök (3 db) oltási könyvvel eladók. Irányár: 30.000.-Ft/db Érd.: 06-20-4051940

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

ELADÓ családi ház Monor mellett Csepelvárosban 99 nöl telken, két szoba, nappali, konyha, előszoba, fürdőszoba WC egyben, gázkazán vagy vegyes tüzelésű kazán. Garázs, csatorna van. Melléképületek. Irányár: 14 millió Ft. Érd: 06-70/619-48-51

NÉMETTANÍTÁST és korrepetálást vállal általános és középiskolások számára diplomás némettanár. Csepelen és környékén. Tel.: 70/38-78-159

ELADÓ Komlón 54 nm-es, 2 szobás, egyedi gázfűtéses társasház örök lakás. Irányár: 5 M Ft. Érd: 06 30/574 63 92 vagy este 06 72/485 317

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

TÓTH ZOLTÁN AUTÓSISKOLA

ELMÉLET:

15.000 Ft helyett

VEZETÉSI ÓRA:

2.000 Ft helyett

10.000 Ft

1.500 Ft

A tanfolyamok folyamatosan indulnak!

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ:

VII. Wesselényi 73. (Rottenbiller u.- hoz közel)

20/323-4688 (bármikor hívható),

1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)



OKÉV 01-05-66-04

a BKV dolgozói és családtagjaik részére kedvezmény

Cavident

az egészséges fogakért

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

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

Fogászati kedvezmények
BKV dolgozók és hozzátartozóik részére!

Tisztelt Hirdetőink!
Az érdeklődésre való tekintettel október hónapjától nem BKV-s ügyfeleknek, illetve üzleti ajánlatot, szolgáltatást kínálóknak is lehetőségük van apróhirdetésük feladására a

Mozgásban magazinban. Ennek árai a következők:
Lakossági: 10 szőig 500 Ft + ÁFA, 11-20 szőig szavanként + 50 Ft + ÁFA; Üzleti (szolgáltatás): 1500 Ft + ÁFA;

Apróhirdetés-felvétel készpénzfizetéssel a szerkesztőségben: 1072 Bp. Akácfa u. 15. 521. szoba, tel.: 461-65-00/12-024 BKV-dolgozók természetesen továbbra is díjtalanul adhatnak fel lakossági apróhirdetést magazinunkban!

AKCIÓS ÜDÜLÉS

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

Árak:

Utószezon: 2008.08.24. 2009.04.12.

23.900.FT/fő.

Előszezon: 2009.04.13. 2009.05.30.

25.900.FT/fő,

Főszezon: 2009.05.31. 2009.06.27.

29.900.FT/fő,

2009.06.28. 2009.08.29.

35.900.FT/fő,

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

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

HÁJDÚSZOBOSZLÓN

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

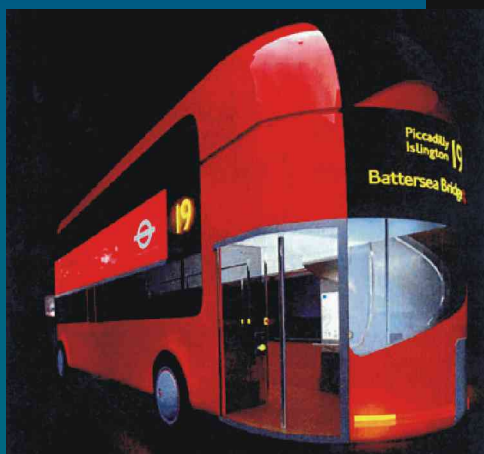
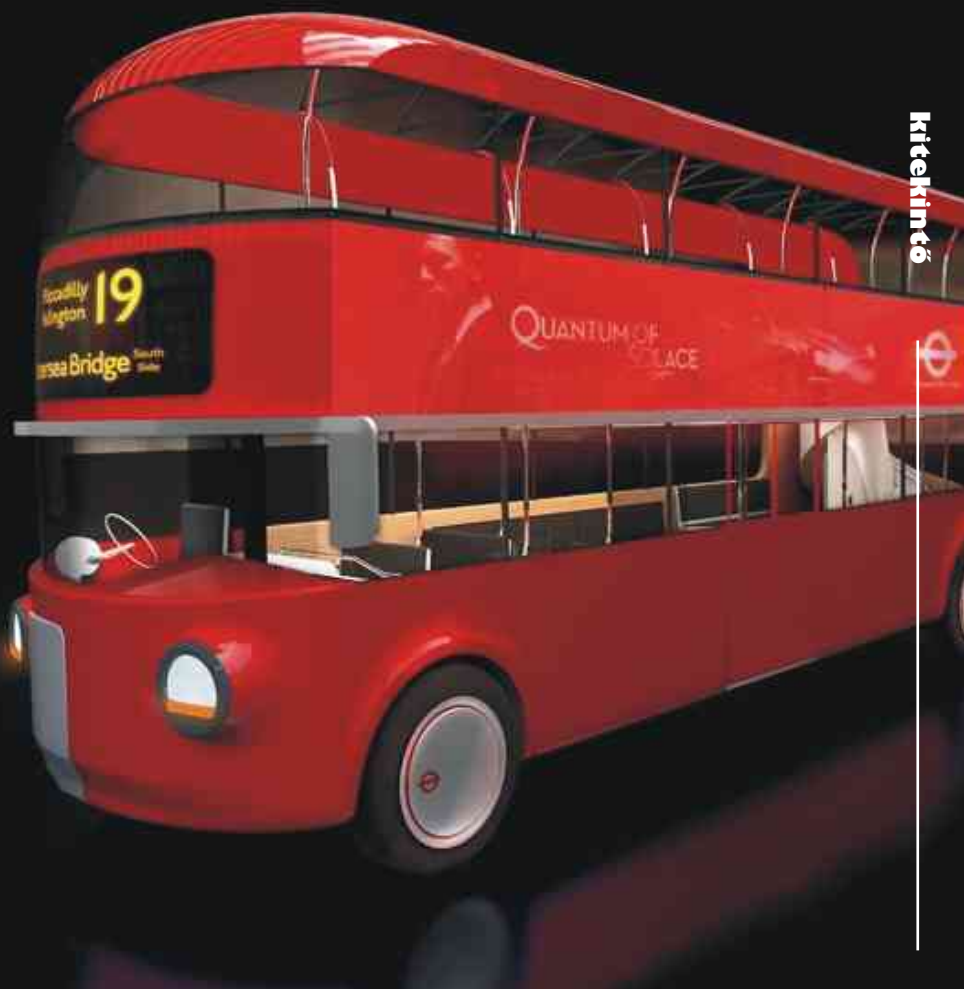
www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu

2009. február • Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Zelenák Tibor • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15. Tel.: 461-6500/mellékalomások: 117-41, 12-024, közvetlen szám 342-7167, SMS-szám 20/257-50-40 • mozgasbanmagazin@bkv.hu

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

Nyomdai munkálatok: Grafika Press Zrt. 1106 Bp. Jászberényi út 55. Felelős vezető: Gampel István vezérigazgató

Új, futurisztikus külsővel folytatódik Londonban az emeletes buszok története. A Routemaster újraterveléséhez kettős céllal írtak ki a pályázatot: hogy leválthassák a londoniak számára megszokhatatlan csuklós buszokat, és egyben megújítsák a double deckerek hagyományát. A nyertes tervek a Foster + Partners, az Aston Martin és a Capaco Design közös munkái.



A JÖVŐ ELKEZDŐDÖTT LONDONBAN

A londoni kétszintes buszok felett is eljárt az idő, de a London egyik jelképének számító buszokat nem lehet csak úgy egyszerűen kivonni a forgalomból. Pedig megpróbálták. 2002-ben *Ken Livingstone* polgármester kezdte a régi Routemastereket lecserélni vadonatúj Mercedes Citaro csuklós buszokra, de sem a járművezetők, sem az utasok nem tudták megszokni a számukra különleges járműveket, és csak „görbe” vagy „hajlós” buszoknak csúfolják őket. Tavaly új polgármestere lett Londonnak, *Boris Johnson* személyében, aki a zsúfolt metropolisz közösségi közlekedésének reformját helyezte kampánya középpontjába. Annyira komolyan gondolta, hogy megválasztása után rögtön ki is írták a formatervező pályázatot.

Az emeletes buszok újratervelésére kiírt pályázat nyertesei olyan könnyen használható, zéró károsanyag-kibocsátású, környezetbarát járművet terveztek, amely irányt mutathat a londoni közösségi közlekedés további fejlesztéseihez.

Az új busz visszahozza a sokak által hiányolt nyitott hátsó peront, belsejét pedig a fapadló és a bőrkárpitok teszik nosztalgikusan otthonossá. A tető hatalmas üveglablakai viszont már a modern design részei, és amellet, hogy tökéletes kilátást biztosítanak, megszűrik a napfényt és szabályozzák a belső hőmérsékletet. A beépített napelemek még energiát is termelnek. Az új külső ellenére természetesen megmarad a tipikus piros szín. Az új Routemasteren a

járművezetőn kívül kalauz is szolgálatot teljesít majd, amittől a megszaporodott bliccelők számának drasztikus csökkenését remélik.

A londoni utak régi-új ura a tervek szerint 2012-ig, a londoni nyári olimpiai játékokig fokozatosan váltaná le a csuklós buszokat.

Az eredeti Routemastert 1956-ban mutatták be a nagyközönségnek, azzal a céllal, hogy lecseréljék a londoni trolikat (amelyek nem sokkal azelőtt váltották ki a megszűnt londoni villamosokat). Az orrmotoros, nyitott hátsó peronú buszok nagyon hamar népszerűek lettek és bár 1968-ban gyártották le az utolsót, egészen 2005-ig voltak szolgálatban Londonban. Ma már csak nosztalgiajáratokként róják a brit főváros utcáit.



Támogassa Ön is adója 1%-ával a
Városi Tömegközlekedés Történeti Egyesületet



Egyesületünkről részletesebben tájékozódhat a **www.vtte.hu** honlapon

Adószámunk: 18058503-1-01

Támogatóink:



NÉPSZERŰ AJÁNDÉKTÁRGYAINK MÁR AZ ALÁBBI METRÓMEGÁLLÓKBAN IS KAPHATÓK

Kossuth tér

Határ út metrómegálló

Mexikói út földalatti végállomás

Lehel tér állomás, galéria szint

Blaha Lujza tér metrómegálló

Klinikák metrómegálló

Batthyány tér aluljáró

Stadionok állomás, Hungária krt. felé

Deák tér, mozgólépcső mellett, az utcaszinten



AZ ÜGYFÉLSZOLGÁLATON, ÉS MÚZEUMAINKBAN
IS FOLYAMATOS AZ AJÁNDÉKTÁRGY ÁRUSÍTÁS

