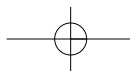


XIX. évf. XI. sz.

2009.

November



TARTALOM

Válságaink	4.
Tankolás nyolcszáz forintért	5.
Ismét lopkodják a sárga rendszámokat!	9.
Fékezett habzású önvédelem	10.
Adó- és tb-információk	11.
Számolnak a taxisok	11.
Tájékoztató a gépjármű-értékesítés jelenéről	12.
Autós Nagykoalíció alakul	12.
Egységes szabályozás, különböző költségek	15.
Taxi 2000	16.
Ismét eltűnt egy kolléga	16.
10 éve történt	18.
Tudod vagy tippelsz?	19.
Fék utcai köztársaság	21.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	22.
Budapest közlekedéséről	26.
Morfondáriák	26.
Intézkedtek	27.
Találtunk egy verset	28.
Újabb magyar taxis külföldi börtönben	31.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	35.
Ötvenkettő	38.
Újabb rendőrautó a tilosban...	38.
További szigorítások várhatók	39.
A gépkocsik hibrid és villamos hajtása 3. rész	40.
Csak rendőrnek tudj látszani 2. rész	42.
Ki kicsoda a budapesti utcanévtáblákon?	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Ittas fiatalok támadtak a taxisra Pécsen

AGYRÁZKÓDÁS ÉS ORRCSONTTÖRÉS

Négy, magáról meglepedkezett ittas fiatal 2009. október 25-én éjjel után pár perccel taxit rendelt Pécsen, majd mikor botrányos viselkedésük miatt a sofőr megállt és kiszállította őket, összeverték fuvarozójukat, aki agyrázkódást és orrcsonttörést szenvedett. A súlyosabb sérülésektől az mentette meg, hogy kollégája arra járt és segítségére sietett, mire a támadók elszaladtak.

Közfeladatot ellátó személy elleni erőszak miatt indult eljárás a Pécsi Városi Rendőrkapitányságon azok ellen a fiatalok ellen, akik 2009. október 25-én éjjel után pár perccel összeverték a helyi Volán Taxi munkatársát. Mint azt magazinunk megtudta, az egyik helyi szórakozóhelyről rendelték az autót, majd a négy erősen ittas fiatal ember beszállt a kocsiba. Egyikük előre ült, míg hárman hátul érezték igen vidáman magukat. A jó hangulat nem zavarta volna a sofőrt, ám amikor a hangos üvöltés közepette már a műszerfalat és az utasteret is összevissza ütlegelték a magukról meglepedkezett ifjak, a taxi megállt, majd közölte: kiszállás, eddig tartott a fuvar. A hátsó ülésről a fiúk távoztak is, ám az anyósülésen helyet foglaló társuk, úgy tűnt, nem hallotta a felszólítást. A sofőr azt hitte, hogy az alkoholtól bódult utasa elaludt, ezért megkerülve az autót próbált segítségére lenni a távozásban. Az addig kábának tűnő ifjú, ahogy kinyitl az ajtó, hatalmas erővel megütötte a taxist, aki megszedült és a földre került. Ott az ütlegelést tovább folytatták volna, ki tudja meddig, ha nem érkezik az Athinai-Huszár utca kereszteződésébe a kolléga, aki látva a támadást, bajban lévő társa segítségére sietett. A fiatal, hangtól és erőből duzzadó csapat erre a helyszínről elfutott.

Az időközben riasztott rendőrök a helyszín közelében elfogták az egyik utast, aki annyira ittas volt, hogy elszaladni sem bírt. Őt a kapitányságra előállították, de ebben az állapotában kihallgatni sem tudták.

Mint azt Bojtor Bernadett, a Pécsi Városi Rendőrkapitányság sajtószóvivője magazinunknak elmondta: – Közfeladatot ellátó személy elleni erőszak büntetvények alapos gyanúja miatt indított eljárást hatóságunk, ám időközben a sértett hozott egy látleletet, amelyből kiderült, hogy a bántalmazás során agyrázkódása mellett, az orrcsontja is eltört, ami nyolc napon túl gyógyuló sérülés, így súlyos testi sértésben nyomozunk. A négy utas közül egyiküket még a helyszín közelében elfogtuk, a társa viszont másnap önként jelentkezett a rendőrkapitányságon. Az eddig beszerzett adatok alapján két gyanúsítottal szemben járunk el. Ugy tűnik, a sértett bántalmazásában ők vettek részt, de az eljárásban még további nyomozati cselekményeket kell elvégeznünk ahhoz, hogy pontosan tisztázódjon, kinek, mi volt a szerepe a bűncselekmény elkövetésében – tudtuk meg a szóvivőtől.

A súlyos testi sértésért a Büntető Törvénykönyv alapján három évig terjedő szabadságvesztés adható, ám a közfeladatot ellátó személynek fokozott jogi védelmet biztosít a törvény. Így ha az is kiderül, hogy nem ketten társtettesként, hanem hárman követték el a bűncselekményt, az már csoportosan elkövetetté válik ami újabb súlyosbító körülményként értékelendő.

k.z.t.

BTI-hírek

Tájékoztatjuk a kollégákat, hogy a BTI iroda az eddigi évekhez hasonlóan az év végi ünnepek alatt és között zárva tart. Ez évi utolsó nyitva tartásunk **december 22., kedd 10–17 óráig. Az új évben január 4-én, hétfőn nyitunk.**

* * *

Kérjük a könyvelési és bevallási díjakkal elmaradt kollégákat, hogy hátralékukat még ebben az évben rendezzék. A negyedik negyedéves munkadíjak fizetése január 12-ig esedékes.

ecometer

Ecometer taxióra hőnyomtatóval

20.000.-Ft

kezdőbefizetéssel, beszerelve, hitelesítve, taxióra beszámítással üzemképesen elvihető! Havi törlesztő részletek megállapodás szerint fizethetők!

Új óra vásárlása esetén - a beszerelés ideje alatt - vendégünk egy finom ebédre büfékben!

Mobil és ügyeleti szám:**06-20-9344-529**Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.
Tel./Fax: 06-1-240-9479E-mail: szalai@ecometer.comWeblap: www.ecometer.com

Senki sem tudja elkerülni, mert már a csapból is ez folyik: válság van! Tudjuk, látjuk a híradóban, olvassuk az újságban, érezzük a saját bőrünkön. Sőt, ma már nemcsak válság, hanem válságok! Vagy magunkra vonatkoztatva: válságaink...

Családi gazdaságunk válsága

Az utóbbi időben többeknek is megroggyant a családi kasszája. Hiába az éjt nappallá tévő munka, a görcsölés az utcán, a pénz mégis egyre kevesebb. A fuvarszám visszaesett, egyes becslések szerint legalább 20-30 százalékkal, néhol akár 50 százalékkal is. Legrosszabb esetben kevesebb mint feleannyi pénzből kell megélnünk, mint akár néhány hónappal ezelőtt. Na de ez így nem működik, hiszen már régebben is borotvaélen táncolt a családi költségvetés! Már nem nagyon van miből elvenni, hiszen a tartalékok lassan felemészthetők (már akinek volt egyáltalán). Ma egy komolyabb javítás a taxin nem csak nadrágszíjmeghúzással jár, hanem egyenesen katasztrófa! Ma a társasági tagdíjak befizetése már nem azért esik az utolsó nap utolsó órájára mert lusták vagyunk vagy felelőtlenek, hanem azért, mert a legvégső pillanatig próbáljuk meg azt kétségbeesetten kitermelni bevételünk-

Válságaink

ből. Ma már egyre több a „sorbánálló” sárga csekk, egyre több az adó- és járulékhátralek. Már nem megyünk színházba, moziba. Nincs rá pénz, meg különben is dolgozni kell. Ma már nincs csoki a gyerekeknek, sör a papának, diétás kóla a mamának. Ma már nincs reggelire kakaós csiga, csak zsömlé. Holnap már zsömlé sincs, csak kenyér. Holnapután meg... – hová jutunk így? Mi rontottunk el valamit? Csak rajtunk múlik a keresetünk, vagy más tényezők is közrejátszanak? Mi van a csapatokkal, amelyektől a fuvarokat kapjuk? Nyilván azok is bajban vannak...

Taxitársaságok válsága

Vajon milyen rejtélyes oka lehet annak, hogy manapság gombamód szaporodnak a taxitársaságok? Miért röpködnek a taxisok virágról virágra – bocsánat: társaságról társaságra? Talán a fuvarigény nőtt meg ugrásszerűen? A „nagyok” már nem képesek kielégíteni ezeket az igényeket? Attól tartok, hogy éppen az ellenkezője történik. A megrendelő egyre kevesebb, a taxitársaság azonos létszám (és tagdíj) mellett kevesebb fuvar tud biztosítani alvállalkozójának. A taxis tehát továbbáll, keres egy másik csapatot.

Ahol állítólag jobb. Ha nem talál ilyet, akkor alapít egyet. Ő majd jobban csinálja, mint ezek a „taxisnyúzó” nagyok. Tervez, szervez, bizakodik. De nem kell hozzá sok idő, hogy rájöjjön, nem találta fel a meleg vizet. A torta ugyanakkora marad, akárhány részre is osztjuk fel. Manapság még inkább zsugorodik is. A kisebb-nagyobb taxitársaságok ezért aztán – észelve hogy baj van – kétségbeesett kapkodásba kezdenek, hogy megtartsák pozícióikat. Tarifát csökkentenek, trükkös szerződéseket kötnek, létszámkorlátozást vezetnek be, vagy éppen ellenkezőleg, felvesznek boldog-boldogtalant. A túlélésre játszanak, mert most csak ez lehet a cél. És reménykednek, hogy a rendkívül sok egymásnak ellentmondó vélemény közül azoknak a közgazdászoknak lesz igaza, akik szerint már túl vagyunk a gazdasági mélypontra, lassan-lassan megszűnik az, ami ezt az egész zavaros helyzetet okozta, mégpedig a...

Gazdasági világválság

Érdekel ez minket? Érint ez minket? Amerikában csődbe ment néhány bank? Teszek rá! Csak-hogy sajnos ez nem ilyen egyszerű. A globális gazdaság már annyira körülfonta a világot, hogy nincs élő ember, legyen bármilyen képzett, üljön bármilyen magas pozícióban, aki teljes egészében átlátja a helyzetet. (Egyes összeesküvés-elméletek kivételével, amelyek szerint nemcsak hogy átlátja ezt valaki, hanem

egyenesen ő irányítja...) A gazdasági világválság tehát tényleg világszintű, abban kisebb-nagyobb mértékben mindenki érintett. A gond ott kezdődik, ha a válság felkészületlenül, vagy egyenesen pénzügyileg legyengült állapotban ér valakit, magánembert, céget, vagy akár egy egész országot. Azt hiszem, mindháromban vastagon benne vagyunk. Az ország is, a cégeink is (taxitársaságunk és céges megrendelőink egyaránt), és mi magunk is, mint vállalkozók, önfoglalkoztatók, vagy magánemberek. Teljesen felkészületlenül, kiszolgáltatva, tartalékok nélkül, szinte belezuhanunk, mint galambszar a szivarzsebbe. Mármost abba a helyzetbe, aminek a kiindulópontja nem más, mint a...

Hitelválság

Neked is van hitelkártyád? Esetleg több is? Te is jelzáloggal terhelted a lakásodat? Te is hiteltől vásárolt autótól taxizol? Jól átverték minket néhány hónappal, évvel ezelőtt, amikor arra biztattak: vegyél fel hitelt! Vásároljál most, ha nem is engedheted meg magadnak! Majd később kifizeted! Adunk hitelt lakásra! Adunk hitelt autóra! Adunk hitelt tévére, mosógépre, bútorra, bármire! Aztán, ha már mindeged megvan, adunk hitelt akár konkrét cél nélkül, pénzre! Arra költöd, amire akarod! Ma már tudjuk: igen drága hiszékenységek áldozatai lettünk. A forint romlik, a törlesztőrészeket magasabban, míg a bevétel egyre kevesebb. Az a havi kocsi részlet, ami-

Kérelem a taxiállomással kapcsolatban

A XI. kerületi Fehérvári út – Kondorosi út melletti taxiállomást egy autókereskedő „privatizálta”. Jó lenne a kocsikat eltávolítani a járdáról, mert most az utasok nem tudnak beülni a taxikba.



Három autó egymás mögött, mindegyik ablakában a cetli: ELADÓ. A taxiállomáshoz tartozó járdán, hosszú hetek óta, következmények nélkül

Ausztráliában egy nő elvált, és új férjet keres. A feladott újsághirdetésben egyetlen feltételt szab, hogy a jelentkező szűz legyen.

Kisvártatva akad egy vállalkozó, összeismerkednek, kölcsönös a szimpátia. A nő többször rákérdez, hogy biztosan szűz-e a fickó, a férfi meg váltig állítja, hogy soha nem volt nővel. Össze is házasodnak. A nászéjszakán az újdonsült férj izonyatos rendezkedésbe kezd a hálószobában: a székeket a falhoz tolja, az asztalokat is, mindent elpakol a szoba közepéről.

– De hát mit csinálsz, szívem? – kérdi elképedve a nő.

– Tudod, ahogy mondtam, én még soha nem voltam nővel. De ha olyan, mint a kenguruval, akkor itt minden helyre szükségszerű lesz!

nek kifizetése pár hónappal ezelőtt nem okozott semmi gondot, most alapjaiban rázza meg költségvetésünket. Nemrég kaptam egy SMS-t egy kollégától, akinek könyvelését végzem, válaszul az elmaradt könyvelési díj kifizetését firtató kérdésemre a következőt írta: „e héten lakás, majd a kocsi, utána a tagdíj, de aztán már tényleg neked gyűjtök!” Huszadikán kaptam meg a díjat. Húsz napig tehát gyakorlatilag nem keresett egy vasat sem, csak a költségeit tudta – részben – kifizetni. Akkor kezdi a megélhetésére, adóra és TB-re, esetleges autójavításra megkeresni a pénzt. Hacsak nem jön közbe valami nagyobb kiadás. A taxis vállalkozók igen jelentős része hasonló cipőben jár. Ha pedig nem tud eleget keresni vállalkozása fenntartására, és magának, családjának a napi megélhetéséhez, akkor jön a...

Családi válság

Sokszor hallunk olyan esetekről, amikor a taxis magánélete anyagiak miatt ment tönkre. Az ugyanis nem járható hosszú távon, hogy a vállalkozó hét napból hetet dolgozik, folyamatosan ideges és feszült, hazaérkezve belerúg a macskába és rámondul a feleségére (jó esetben nem fordítva...), hullafáradtan lerogy a fotelbe, semmivel sincs kedve foglalkozni. Pedig a feleség talán várna néhány kedves szót, a gyerekek némi érdeklődést az iskolai dolgai iránt, egyáltalán: elvárnak valami olyan hangulatot, amelyet békés, rendezett családi életnek hívnak.

Ehhez képest a családi beszélgetések ma nagyrészt a pénz körül forognak. (Valahol olvastam, és nagyon megfogott: éjjeliőrök, portások és taxiförök többet beszélnek a pénzről, mint a vállalatigazgatók és bankelnökök.) Mire telik, miből telik, de leginkább, hogy mire nem telik. A feleség ideges, mert üres a hűtő, és nincs a gyerekeknek téli cipője, a gyerek frusztrált, mert veszekedésnek éli meg ezeket a beszélgetéseket, a családfőben meg egyre erősödik a düh és az értelmetlenség érzése, ami aztán egyenesen elvezet a következő válsághoz, amit úgy nevezünk, hogy...

Csak három mondat

Tankolás nyolcszáz forintért

Elképesztő mélységbe süllyedt a szakma! Három taxis is hallotta, amikor kollégánk 800 forintért tankolt a VIII. kerületi Teleki téren.

Kávégattunk, beszélgettünk, amikor tankolt a fiatalember. A pénztáros hangosan jegyezte meg, hármast kút, nyolcszáz forint. Természetesen felkaptuk fejünket és néztünk a távozó fiatalember után. Naná, hogy egy taxiba ült be, nincs jelentősége, de társaságbeli taxiba.

800 forint tankolás: három liter benzin, 30-40 kilométer. Egy repülőtéren, oda-vissza. Döbbenet. Mennyi maradt a tárcában? Kétszáz forint? Ezer forint? Mi van, ha az utas ötezzrel fizet? Vagy tízezzrel? A húszezret a taxis úgysem ismeri...

Szörnyű információkat hallok, bármerre figyelek. Összeszedtem egy kicsi TB tartozást, pedig én 30 napból 30 napot dolgozom. Kollégákkal beszélgetek, ki hogyan áll a tartozásokkal? Jó néhányuk már több százézes TB tartozást halmozott fel. Sőt! Vannak milliós tartozások is.

Es ez nem csak az egyénekre vonatkozik, hanem bizonyos társaságokra is. Rohamosan csökken a bevétel, a létszám, a fuvar. Minden társaság szigorúan titkolja az üzleti adatokat, de a taxisok érzik a lényegét! Kevesebb az utas, kevesebb a bevétel.

Mi lehet a megoldás? Mindenki tudja, vagy sejti, ám aki tehetne a célért annak nem érdeke. Aki meg szeretné elérni a szükséges reformokat, annak meg nincs hátsköre. Az irodisták ott ülnek a jól fűtött, vagy jól fűtött szobában és tartják a markukat...

Tehát fel kellene vállalni a népszerűtlen döntéseket. De ki lesz az, aki meghallja könyörgésünket?

Pedig csak három rövid mondat:

Sokan vagyunk! Maximálni kellene az adott településen a taxisok számát!

Egységes viteldíj kell, azaz FIX tarifa!

A nem idevalókat pedig ki kell penderíteni!

Ennyi! Három mondat és majdnem minden megoldódna!

Ferenczy P. Károly

Egészségügyi válság

Szoktad olvasni az utolsó oldalt a lapban? Szinte minden hónapra jut egy-két nekrológ. Persze halandók vagyunk mindannyian, na de alig hatvanévesen? Vagy 55-56 évesen? Esetleg még fiatalabban? A bizonytalanság, a stressz ö!l! A rosszindulatú betegségek, a szívbetegségek igen nagy százaléka ma már a szakemberek szerint is a stressz hatásának „köszönhető”. Dolgozunk látástól vakulásig, feszültek vagyunk, kezünk az URH mikrofonja felett remeg, hogy azonnal „lecsaphassunk” egy érkező fuvarra. Aztán megyünk ezerrel, hogy a válalt időhatáron belül odaérjünk. Sebességkorlátozás? Elsőbbségadási kötelezettség? Másodlagos dolgok amellet, hogy időben érkezzünk. Ennek következménye aztán egy másik gyilkos, a félelem. Féltünk, hogy nem érünk oda, féltünk, hogy megbüntetnek, féltünk, hogy lefotóznak és fizetni

kell. Fizetni, fizetni, fizetni. Miből? Aggódunk, stresszelünk, megbetegszünk. Ja, és persze attól is félünk, hogy megbetegszünk. Majd nem tudunk dolgozni,

nem tudunk pénzt keresni. Akkor mi lesz? Tartalék ugyanis nincsen, legtöbbször még néhány napra sem. Pedig már jó lenne egy új mosógép, egy új hűtő, ja és elsősorban egy új kocsi, lehetőleg kifestővel, hiszen az üzemanyag ára lassan az egekbe nő, vagyis itt van az...

Energiaválság

Fogyó olajkészletek, emelkedő árak, gázellátási problémák, satöbbi, satöbbi. Naponta halljuk a hírekben hogy itt az energiaválság. A Föld népességének egyre nagyobb százaléka – főleg a „fejlődő világból” – szeretne jobban élni, bármit is jelentsen számára ez, ezért aztán úgy gondolja, több energiára van szüksége. Autót akar és autópályát, villanykályhát, plazmatévé és légkondicionálót. A fosszilis energiaforrások – vagyis az olaj, gáz, szén – azonban kimerülően vannak, újabb tele-

SMS-ek buli után

- A fű sem segített. Szarabb a kedvem, de legalább félek a felhőktől és a tücsköktől.
- Tegnap megint buliztam, megint a budiban ébredtem... Szerintem átrakom az ágyam.
- Mielőtt mondhattam volna „nem az a fajta lány vagyok”, az voltam.
- Az előbb megköszöntem a bankautomatának, hogy adott pénzt
- Kijöttünk Hollandiába, hogy a budiban elbújva fűvezzünk...
- A rossz jel, ha kifújom az orrom és vodkaszaga van?
- Azt mondtad neki, hogy a nyakára tekered a farkad, aztán berántod, mint egy fűnyírót. Ezért ment haza.
- Nem látta valaki a kalapom a sálam és a pulcsim?? Amúgy hogy jutottunk haza???
- Aztán elkezdte nyalogatni az anyajegyem, mert azt hitte, az a mellbimbóm.
- Hogy milyen? Mint egy nagy Q betű. Nagy test, kis pöcs.
- Hazaérve bemutatkoztam a kutyának.
- Szeva, Zotya, intéztem az esti jakuzzihoz egy punct. Ha mákod van mindketten megránthatjuk. Kieg: Mindezt a „jó kis puncinak” küldte el.
- Mindjárt írjuk a matekot. Csak a Pitagorasz-tételt tudom, meg az orált... szorítsatok!
- Szia, Te a szőke lány vagy, aki megvolt, vagy a barána, akit szerettem volna?

SOKAN VAGYUNK

Dübörög a jalkiáltás a szakmából: nagyon sokan vagyunk! Nézzünk szét a városban. Világító szabadjelzős taxik mindenfelé. Már nem csak a drosztkon, de a mellékutcákban, az egyébként elhagyatott helyeken is, hátha odatéved egy utas. Nem az a gond, hogy újabb taxitársaságok jelentek meg. Bár ezeket már lassan követni sem lehet, annyiféle van belőlük. Nézzünk egyet-kettőt a teljesség igénye nélkül: Travel Taxi, Police Taxi, Jobb Taxi, Lady Taxi, Plus Taxi, Fix Taxi, S Taxi és így tovább, és így tovább. Ők többnyire a mezítlásosokból alakulnak, bár azért a nagy cégektől is sokan váltottak, hátha ott jobb. Egyre többen rájönnek, szabadúszóként nincs tovább. Kített a becsület. A tisztességes, becsületes szabadúszó többség ellehetetlenült egy nagyon kártékony kisebbség, a hiénák, a maffiózók miatt. A mezítlásosok megpróbálnak több munkát szerezni, ezért alakítanak maguknak céget, vagy lépnek be új társaságokhoz. Azért ezekhez, mert a legtöbb „rég”i társaság igyekszik maximálni a létszámot, igazítva azt a fuvarszámmal. Nincs más út tehát, újabb taxitársaságokat kell alapítani.

Szerintünk meg az a baj, hogy sokan vagyunk. Ez a város nem tud eltartani ennyi taxit. Természetesen nagy kérdés: ki hagyja abba? Önként senki sem válik meg kenyérkeresetétől. De nem csak a taxizásból lehet kenyeret keresni! Nagyon sokan megtalálják számításukat az élet más területén is. Egyik – volt – kollégánk a Csatornázási Művek sofőre lett. Vannak taxisok a Közterület-felügyeletnél is. Van, aki parkoló-ellenőr lett. Láttam volt kollégát építkezésen is.

A munka nem szégyen, csak legyen. Meg kell barátkozni a gondolattal, van élet a taxin kívül is.

Tasnádi Áron

pek feltárására egyre kisebb az esély, illetve egyre nehezebb, tehát egyre drágább a kitermelés. Számítanunk kell arra, hogy a mi foglalkozásunkban alapvetően fontos üzemanyagok ára hol lassabban, hol gyorsabban, de hosszú távon folyamatosan emelkedni fog. Alkalmazkodnunk kell tehát ehhez is, kisértésű autót, netán hibridautó beállításával vállalkozásunkba. Ez azonban pénzbe, sok pénzbe kerül. A gépkocsicserénél szinte kizárólag az ár számít (meg esetleg taxitársaságunk elvárásai), és szinte teljesen érdektelen, hogy hátul, a csövön mi jön ki, pedig állítólag elsősorban a közlekedés az, aminek következtében újabb válsággal kell szembenéznünk, ez pedig nem más, mint a...

Környezeti válság

Globális felmelegedés, üvegházhatás, sarki jégtakaró olvadás. Ma már nem csak a szakemberek számára ismerős kifejezések. Mindannyian tapasztaljuk, hogy időjárásunk szinte megbolondult. Hosszú aszályos időszakokat özvízszzerű esőzések váltanak. A folyók és patakok ott is ki-

lépnek medrükéből, ahol eddig még soha nem tapasztaltak ilyet. Vad viharok, orkánszerű szelek tépnek szét háztetőket. Szinte naponta látjuk, halljuk, olvassuk ezeket, szerencsétlen esetben a saját bőrünkön érezzük. Jeles meteorológusunk egyik előadásában hangsúlyosan kiemelte, hogy fel kell készülnünk időjárásunk extrémitásának további fokozódására. Vajon mi történik? Tényleg az emberi tevékenység okozza ezeket a furcsa és egyre veszélyesebb jelenségeket? Egyes tudósok szerint igen. Azzal érvelnek, hogy amit a természet évmilliók alatt létrehozott szén, olaj, gáz formájában, azt mi gyakorlatilag nem egészen kétszáz év alatt teljesen kibányásztuk és elhasználtuk, műanyagot gyártottunk – ebből aztán később szeméthegeket képeztünk, energiát nyertünk, elégettük. A melléktermékeket pedig a levegőbe ergettük. Hát persze, hogy felborul a Föld egyensúlya. Mások szerint ciklikus tevékenység zajlik, a földtörténetben felmelegedések és jégkorszakok váltják egymást. Nem tudunk ebben állást foglal-

ni, hiszen nem vagyunk szakemberek. De mindannyian meg tudjuk különböztetni a friss vidéki, hegyi, erdei levegőt a nagyvárosi szmogtól. Valami igazság tehát valóban lehet abban, hogy az emberi tevékenység befolyásolja az időjárást, meg még sok minden más is bolygónk életében.

Van-e kiút?

Röviden: van! Kicsit hosszabban: van, de nem mindenkinek, nem mindenre, nem mindig és nem mindenhol. Vagyis szinte semmi...

Azért, ha megvizsgálod, hogy mi mindent tudsz te személyesen tenni legalább a saját válságod csökkentésére, találsz lehetőséget. Reggel kilenctől délután ötig akarsz dolgozni? Akkor azt ajánlom, keress valami irodai elfoglaltságot, mert a taxizás nem így működik. Az utas nem feltétlenül akkor akar utazni, amikor te az utcán vagy. Az utas esetleg

hajnalban menne repülőtérre, késő este menne szórakozni, késő éjjel menne haza. Ha éppen kint vagy, akkor esetleg veled, ha nem, hát mással. Szombaton meg vásárnap szabadnapot tartasz? Ha pénzt akarsz keresni ebben a szakmában, akkor ne tedd! Tarts szabadnapot hétfőn! A hétvégén az emberek többsége nem dolgozik, moziba, színházba, szórakozóhelyre készül, családi programot szervez, megy ide-oda. Jó esetben taxival. Ezt a lehetőséget nem hagyhatod ki, ha pénzt akarsz keresni. Kérdezd meg társaságod diszpécserét, melyek azok az időpontok, amikor a legtöbb fuvarát kell vinni más cégekhez, mert nincs rá jelentkező. Ezekben az időszakokban dolgozz. Ha tudsz, maradj kint egy kicsit tovább, de csak annyira, hogy az ne menjen egészséged rovására.

Bevételedet oszd meg, vállalkozásod pénzét kezeld külön, kvázi adj magadnak fizetést. Nagyon nehéz megcsinálni, de megéri! A cég pénze, az a cég pénze (ha egyéni vállalkozó vagy, akkor is így kezeld)! Aztán: csökkentsd költségeidet! De sokszor leirtuk már! Van olcsóbb telefon, olcsóbb internet, olcsóbb sör. Nézz utána, változtass! Ha családi házában laksz és lehetőség van rá, vegyél egy kályhát vagy kazánt! Időnként fűts fával, hulladékkal! Komoly ezresekkel csökkentheted a gázszámlát! Kerted van? Ültess gyümölcsfákat, termelj zöldséget! Összehasonlíthatatlanul jobb ízű például a saját magad által megtermelt érett paradicsom, mint a boltban kapható lelketlen, felfújt termékek.

Ha társasági taxis vagy, és némi halvány bizonytalanságerzésen kívül nincs több gondod, ak-

Folytatás a 9. oldalon

Egyszerű orvosi tanács H1N1 esetére:

– Beteg? Hágyenegy almát...!

- Miért akar válni? – kérdi a bíró az asszonyt.
- Mert a férjem mindig csak szeretkezni akar!
- A legtöbb nő örülne ennek!
- Hát igen, a barátnői is ezt szeretik benne!

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Folytatás a 6. oldalról

kor tarts ki csapatodnál. Igaz, hogy kilépéskor több száz-ezer forint kauciót is visszakaphatsz, de vigyázz, az hamar elfogy. És ha napról napra élsz, akkor soha, de soha nem tudsz mégegyszer összegyűjteni annyit, hogy egy nagyobb társaságba belépj. Persze ha nagyon rossz a helyzeted, akkor változtass bátran, de ne vaktában. A változás ugyanis csak akkor ijesztő, ha nem célirányos. Ha minden körülményt megvizsgáltál, minden számítást elvégeztél, minden illetékesel beszéltél, akkor dönts és menj, de döntésedet ezután már ne kérdőjelezd meg.

Legyen tartalékod. Na persze, könnyű azt mondani! Mégis azt javasolom, tegyél szert némi, akár minimális tartalékra vész esetére. Az elmúlt csaknem harminc év során rengeteg taxis vállalkozó ügyes-bajos dolgát volt alkalom megismerni. Legtöbbször közülük egy váratlan betegség vagy baleset kapcsán azt sem tudták, hova kapjanak. Amikor

dolgoztak, mindennap adtak az asszonyoknak néhány százast, ez rest, mikor hogy, a bevételből helyel-közzel befizették a csekkeket, részleteket. Ha aztán összetört a kocsi, ha ágynak döntött a betegség, jött a hirtelen felismerés: Te jó Isten, holnap is enni kell! Jövő héten is kell fizetni a számlákat! Miből? Elengedhetetlenül fontos tehát a tartalék, legalább annyi, hogy néhány hétig kitarts. És hidd el, ma ugyanolyan könnyű vagy nehéz félretenni mondjuk tíz százalékot, mint holnap. Hiheted, hogy majd e nehéz időszak után több pénz lesz, és majd akkor spórolsz. Hiheted, de nem lesz több. Életviteled, igényeid ugyanis jövedelmeddel együtt nőnek. Nem attól leszel gazdagabb (ha ez a kifejezés ebben a helyzetben kissé nevétségesen hangzik is), amit megkeresel, hanem attól amit félretesz a nehezebb időkre.

Ezzel párhuzamosan azt javasolom, szabadulj meg hitelkártyáidtól. Ha nincs elég akaraterőd

ahhoz, hogy ne használd, akkor válassz drasztikusabb megoldást: törd ketté!

A hitel törlesztéséhez úgy sincs rá szükséged, csak a hitelre vásárláshoz. A legjobb és legszívhezszerűbb reklámok elenére is azt tanácsolom, hogy hiteleidet ne próbáld meg kiváltani másik hitellel, ezzel biztos, hogy nem jársz jól (hozzáteszem: néhány igazán extrém eset kivételével). Viszont bátran tárgyalj bankokkal átutemelésről, futamidőről, részletcsökkentésekről, ha lakásodról, házadról van szó, amit jelzálog terhel. A napokban mesélte egy kedves ismerősöm („száz éve” taxizik), hogy állt az útkeresztezéskor előtt, várta a zöld jelzést, amikor odabicegett hozzá egy az autók között kéregető hajléktalan. Mindennap találkozik ilyen emberekkel, de ez a helyzet valahogy más volt; az em-

Milliomos férj a feleségének:

– Drágám, az utóbbi időben nem megy túl jól az üzlet. Meg kell tanulnod főzni, így el tudnánk bocsátani a szakácsnőt.

– Persze, édesem! Brillióz ötlet. De ha te meg megtanulnál rendesen dugni, akkor elbocsáthatnánk a sofőrt is!

ber nem tűnt ápolatlannak, nem volt agresszív, lesütött szemmel közeledett és szinte félénken, szégyenkezve nyújtotta a kezét alimizsnáért. Látszott rajta, hogy nem túl régen él az utcán. Kollégám megszánta, adott neki némi aprót, és ekkor szinte belényillalt a felismerés: szinte csak egy hajszálnyival választja el attól, hogy ő is ebbe a helyzetbe kerüljön. A házhoz hatmillió jelzálog, a kocsin még kétféle hátralék, az adókkal és járulékokkal többéves elmaradásban van, egészsége már kezd megrendülni, és hát otthon sincs minden rendben. Nem sok kell a végleges lecsúszáshoz...

Családi életed és munkádat tartsd egyensúlyban. Ugyanígy egészségedet és munkádat is. Persze ez megint egy olyan dolog, amit könnyebb mondani, mint megcsinálni. Dolgozz többet, hogy legyen pénzed, de dolgozz kevesebbet, hogy több időt tölts a családdal. Dolgozz többet, de ne menjen egészséged rovására. Ellentmondásos kijelentések, de valószínűleg, mint minden másra, erre is érvényes az örökérvényű tanács: az egészséges közeputat kell megtalálni.

A környezeti meg energiaváltságról, illetve ezek csökkentéséről oldalakat lehetne írni, de ezt megteszik az ezzel foglalkozó szaklapok, továbbá az internet és bizonyos televízióműsorok is tele vannak jobbnál jobb tanácsokkal: oltsd le a villanyt, használj energiatakarékos gépeket, szelektíven gyűjtsd a hulladékot, tudatosan vásárolj, légy vegetáriánus. Mindenki annyit fogadjon meg ezekből a tanácsokból, amennyit életvitelébe beilleszthető. De azért lehetőleg minél többet...

Nagy Zoltán

Három férfi beszélget. Első: én a feleségemet havonta egyszer teszem a magamévá. Második: én havonta kétszer. Harmadik: én hetente kétszer. Első a harmadikhoz: – Neked nincs is feleséged! Harmadik: – Ja, nem a tiéd-ről volt szó?

Ismét lopkodják a sárga rendszámokat!

Vigyázzatok, ismét lopkodják a sárga rendszámokat! Egyszer már volt egy ilyen periódus, több mint egy évtizeddel ezelőtt, amikor bevezették a sárga rendszámokat. Ez jó eszköz volt a taxis szakma megtisztításának egyik fejezetében az azonosító-, az igazoló lappal és sok más feltétellel együtt.

Azok közül, akik nem tudtak megfelelni a követelményeknek, például a köztartozások miatt, többen elkezdtek lopkodni a sárga rendszámokat. Most hasonló folyamatnak vagyunk részesei. Napjainkban a gazdasági válság sodorta a taxistársadalmat nehéz helyzetbe, hasonlóan a lakosság nagy részéhez. Sajnos a „megoldás” most is ugyanaz. Sokan befejezik a vállalkozást és leadják a sárga rendszámot. Majd, miután így megszabadulnak a felesleges ellenőrzésektől, piszkálódásoktól, gyorsan szereznek maguknak egyet és taxiznak azal tovább. Jogos a felvetés, ilyen esetben nem egyezik a taxaméter nyugtán levő rendszám az

autón levő rendszámmal. De tapasztalatból tudom, az utasok ezt figyelik legkevésbé.

Ha már előre lebeszélte a viteldíj, akkor nincs nyugta sem. Vagy „ketyeg” az óra, de az esetek 90 százalékában az utasok nem kérik a nyugtát. Ha meg gond van, akkor viheti akár a cetlit is, azokkal az adatokkal sokat nem tud kezdeni... A taxis egy esetleges ellenőrzésnél lehet gondban, de akkor is mi történik? Megbüntetik a sárga rendszám eltulajdonításáért. Következő nap meglop egy másikat... Akiét leszerelte, az

meg rohangálhat a Közlekedési Hatósághoz, a taxióra hitelesítőkhöz, az autót vizsgáztatókhoz. Ugyanis ez esetben új rendszámot kap és minden papírmunkát előről kell kezdeni. Vigyázzunk tehát a rendszámokra. Bár nem szabályos, de célszerű felcsavarozni őket,

de olyan csavarokkal, amit nem lehet könnyen kihajítani.

Á.T.



Gáz- és paprikaspray is csak feltételekkel

FÉKEZETT HABZÁSÚ ÖNVÉDELEM

Kormányrendelet nevesíti a közbiztonságra különös veszélyt jelentő eszközöket, és ezek között megtalálható a gáz-, illetve paprikaspray is. Igaz, ez alól létezik kivétel, amely hatóanyag-tartalom és mennyiség alapján tesz különbséget. Az Országos Rendőr-főkapitányság Igazgatásrendészeti Főosztályától ezen jogszabály értelmezését kérjük.

A taxi volánjánál helyet foglaló sofőrnek nincs egyszerű dolga, ha támadás éri. Márpedig a rendőrségi híradásokat figyelve, szinte nem telik el úgy hét, hogy az ország valamely pontján ne érné fizikai atrocitás a személyi fuvarozókat. Kézelfogható megoldásnak tűnne, hogy valamilyen eszközzel a taxis is védekezessen, ám ez nem is olyan egyszerű. A legkönnyebben beszerezhető kellékeket ugyanis a közbiztonságra veszélyes eszközök tárába sorolja egy kormányrendelet, amely azt is tiltja, hogy ezeket tulajdonosuk a gépkocsi csomagtartójában vagy annak utasterében tartsa. Akinél ezt megtalálják, az eszközt elkobozzák, és szabálysértési eljárást kezdeményeznek vele szemben. Szóba jöhetne az elektromos sokkoló, de a civileknek az is tiltott, illetve a gáz-, valamint paprikaspray. Az ORFK Igazgatásrendészeti Főosztályán Dr. Hubay Krisztina rendőr százados megkeresésünkre a következőkről tájékoztatott: - A 175/2005. (X.28.) Kormányrendelet 3.§. (1) bekezdése szerint tilos a közbiztonságra különösen veszélyes eszközt közterületen, nyilvános helyen – ideértve az ott lévő járművek belső tereit is –, valamint közforgalmú közlekedési eszközön birtokolni. A (2) bekezdés szerint azonban ez a tilalom nem vonatkozik a pelargonsav-vanillilamid és az olajosgyanta-tartalmú kapszaicin hatóanyagot nem tartalmazó, legfeljebb 20 gramm töltőanyag tömegű gázsprayre, kivéve a közterületen vagy nyilvános helyen szervezett rendezvényeket – ismertük meg a jogszabály szabta lehetőségeket a kiemelt főelőadótól.

Ez alapján a legfeljebb 20 gramm töltőanyag tömegű gázspray önvédelmi célból megvásárolható. Arra azonban rögvest felhívta figyelmünket a százados, miszerint ennek

interneten történő kereskedelme, az ügynökön vagy csomagküldő szolgálat útján történő forgalmazása is jogszabályba ütközik, úgyhogy célszerű olyan üzletekben utána nézni, amelyek fegyverek értékesítésével, milítáns árucikkek forgalmazására engedéllyel rendelkeznek. S ha már a kötelező kémiai vegyületek neveit mindenki álmából fölkelve, betéve ismeri, akkor megvásárlás előtt ellenőrizze a hatóanyag-tartalom mellett azt is, nehogy 20 grammnál nagyobb töltőtömegű sprayt vásároljon, mert az is tiltott. E jogszabályi előírásnak megfelelő gáz-, illetve paprikaspray tokban, dobozban, zárt tárolóeszközben, vagy a ruházat alá rejtve szállítható, illetve tartható. Tehát a taxi utasterében sem lehet ez kéznél, elől, hogy egy váratlan támadás

lyen veszélyeket is rejthet még a gázspray. A paprikasprayről korábban az a hír terjedt el, azért korszerűbb, mint a gáz, mert az alapanyagát képző természetes csili, amelyet kifúj, pusztán arra hat, akit ér, és nem annak közvetlen környezetére. Ergo, a csilis kiszérelés azért a taxisra nézve biztonságosabb.

A kiemelt főreferens a beszerzéssel kapcsolatosan megjegyezte: - *Vásárláskor nem csak a hatóanyag-tartalmat és töltőtömeget célszerű megvizsgálni, hanem a flakonon szereplő szavatossági időt is, ugyanis ezen eszközöknek is idővel csökken a hatásfokuk, így nem biztos, hogy egy lejárt szavatosságú termék a kívánt vagy elvárt hatást váltja ki használatakor* - hangzik a praktikus és megszívlelendő tanács.

Végül még egy szankcióról nem árt tudni-

A közbiztonságra különösen veszélyes eszköz:

- az olyan szűrő- vagy vágóeszköz, amelynek szűrőhosszúsága vagy vágóéle a 8 cm-t meghaladja, továbbá a szűrőhosszúság vagy a vágóél méretétől függetlenül a dobócsillag, a rugóskés és a szűrő-, vágóeszközt vagy testi sérülés okozására alkalmas egyéb tárgyat kilövő készülék (különösen: íj, számszerű, francia kés, szigonypuska, parittyá, csúzli);
- a jellegzetesen ütős céljára használható és az ütős erejét, hatását növelő eszköz (különösen: ólmosbot, boxer);
- a láncsal vagy egyéb hajlékony anyaggal összekapcsolt botok, nehezékek;
- az olyan eszköz, melyből a szem és a nyálkahár-

tyák, illetve a bőrfelület ingerlésével támadásra képtelen állapotot előidéző anyag permetezhető ki (gázspray);

- az olyan eszköz, amely az utánzás jellege és méretarányos kivitelezése miatt megtevesztésre alkalmas módon hasonlít a lőfegyverre (lőfegyverutánzat);
- az olyan eszköz, amely elektromos feszültség útján védekezésre képtelen állapot előidézésére alkalmas (elektromos sokkoló);
- az olyan eszköz, amely a zárszerkezetek illegális kinyitására vagy feltörésére szolgál (különösen: álkulcsok, mechanikus vagy elektromos elven működő zárnyitó szerkezetek).

esetén az ember önvédelemre használhassa. Elképzelem a következő szituációt: Vita alakul ki a sofőr és utasa között. A kuncsaft fizetés helyett az öklét emeli a magasba, amikor a taxinak eszébe jut, az anyósülés előtti kesztyűtartóban a gázspray. Felszisszen, időt kér, majd kinyitva a kesztyűtartót, előveszi a tokban, dobozban netán nejlonzacskóval és gumikarikával lezárt önvédelmi eszközét, majd int, folytatható a támadás, mert már bevetésre kész a spray. No, ez lássuk be, humoros, de életszerűtlen.

Dr. Hubay Krisztina arra is felhívta a figyelmünket, hogy a gázspray zárt térben nem csak a támadóra, de megtámadottra is veszélyt jelenthet, hiszen a nyálkahártyát, szaglóhámot, könnyzacskót irritáló vegyi anyagot, nemcsak az agresszív utas szívhatja be, hanem a sofőr is, ha nem menekül ki kellő gyorsasággal – hangzott az újabb információ, mi-

uk, akik mégis a paprika- vagy a gázspray mellett döntenek. A jogszabály arról is rendelkezik, amennyiben az eszköz peralgonsav-vanillilamidot, illetve olajosgyanta-tartalmú kapszaicin hatóanyagot tartalmaz, akkor annak országhatáron történő behozatala, közterületen, nyilvános helyen, közforgalmú tömegközlekedési eszközön történő birtoklása, szállítása szabálysértési eljárást von maga után. A büntetés összege pedig elérheti akár az ötvenezer forintot is.

Természetesen a jogszabályi feltételeknek megfelelő gáz- és paprikasprayt a taxis is használhat önvédelmi céllal, ám annak körülményeit, indokoltságát a hatóság vizsgálat tárgyává teszi, s ha nem állapítja meg a jogos védelmi helyzetet, akkor – adott esetben – az indokolatlanul fújkaló sofőr is felelőségre vonható.

k.z.t.

Kétéves tengerentúli szolgálat után hazatér a katona, s feleségét egy újszülött gyermekkel találja a házában.

– **Melyik szemét barátom volt az? – kérdezi őrjöngve. – Biztosan Alex, nem?**

– **Ugyan, hogy gondolod! – tiltakozik az asszony.**

– **Akkor az a rohadt Steve...**

– **Dehogy!**

– **Fogadok, más nem lehetett, csak az a szemét Brian...**

– **Nem, drágám. De arra nem gondolsz, hogy talán nekem is lehetnek barátaim...?**

Adó- és tb-információk

(Ha könyvelőd van, az alábbi három információt – ha még nem tudná – továbbítsd neki. Ha pedig magad bajlódasz bevállásaid elkészítésével, akkor feltétlenül tanulmányozd át, mert fontos információkat tartalmaz!)

2009. október 1-jétől az elektronikus bevallók az interneten tájékozódhatnak a 2008. évre felszámított késedelmi pótlékról

Tisztelt Adózók!

Az adóhatóság – mint azt a korábbi tájékoztatónkban már jeleztük – ez évtől az elektronikus bevallóknak nem küld sem folyószámla kivonatot, sem a 2008. évre felszámított késedelmi pótlékról értesítőt. Annak érdekében viszont, hogy ezek az adózók is pontos képet kaphassanak pótlékkötelezettségükről, a pótlék alapjáról és a számítási módjáról, lehetővé tettük – a folyószámla-lekérdezés mellett – a késedelmi pótlék megtekintését is.

A 2008. évi pótlékkal érintettséget kétféle módon lehet megtekinteni.

– A folyószámla lekérdezése során, 2009. november 16-i végdatum megadásával. Aki érintett 2008. évre pótlékkötelezettséggel, a megállapított összeg előírását a folyószámla késedelmi pótlék adónemén (magányos nyugdíjpenztárazak késedelmi pótlék adónemén) 2009. november 16-i dátummal láthatja.

– A „Pótlék levezetés” /Lekérdezés” menüpont megnyitásával. (A menüpont felhasználói leírása az eBEV felületen olvasható.)

Aki nem érintett 2008. évre késedelmi pótlékkal, úgy erről szöveges üzenet megjelenésével kap tájékoztatást.

Aki érintett, annak a pótlékkezelése jelenik meg a képernyőn. A pótlékkezelés végén a „Megfizetendő pótlék” mezőben szereplő összeg előírása pedig a folyószámlán, a megfelelő késedelmi pótlékadónemen 2009. november 16-i dátummal található.

Amennyiben eltérést tapasztalnak a saját nyilvántartásuk és a pótlékkezelés adatai között, úgy kifogással élhetnek. Észrevételüket – illetékmentesen és lehetőleg írásban – a folyószámlát vezető illetékes igazgatóságához kell benyújtani.

Végezetül – lejárt esedékességű tartozás elkerülése érdekében – felhívjuk figyelmüket a késedelmi pótlék befizetési határidejére, ami 2009. november 16.

2009. október elsejétől az AbevJava elnevezésű informatikai támogatás ÁNYK (Általános Nyomtatványkitöltő) néven érhető el

Ez az egységes – ÁNYK – informatikai támogatás az APEH által eddig alkalmazott AbevJava keretprogram továbbfejlesztésével jött létre. A www.magyarorszag.hu internetes honlapról is elérhető informatikai támogatás a központi államigazgatási szervek eljárásaiban rendszeresített nyomtatványok kitöltésére is alkalmas.

Fontos tudni, hogy a névváltozás az adóhivatal által készített nyomtatványkitöltő programok használatában nem okoz változást!

Ezt is megértük

Számolnak a taxisok

Kollégával beszélgetek, meséli, ennyi meg ennyi volt a bevétele, de ment rá 150 kilométert. Először nem is kapcsoltam. Másnap megint megy a diskurzus, hiába, rengeteg a szabadidő. Ugyanannyi volt a „lé”, de most csak 130 kilométerre. Ekkor esett le a tantusz: már ismét számolnak a taxisok. Vagy fogalmazzunk finomabban, egyre több taxis számol.

Valamikor a szakma kulcsszava volt a „guruló”. Azaz, az utaskilométerek és az üres kilométerek aránya. Mert nem csak a bevétel a lényeg, hanem a kiadás is. Pedig akkor 3 forint 30 fillér volt egy liter benzin! A FŐTAXI kökeményen örködött a guruló, vagyis a gazdaságos üzemeltetés betartásán. Ha nem volt jó a teljesítmény – a szorzó – nem volt prémium.

Talán a korábban ezzel nem törődő kollégák is rájöttek, érdemes számolni! Bár nem mindenki, mert még mindig nagyon sokan „kályháznak”. Ha még belterületen teszik ezt, az magyarázható, de külterületen már életveszély! A napokban Hidegkútról volt egy „repterem”. Jattal együtt „6 forint”. Szépen hangzik. De Hidegkútról 35 kilométer a II. repülőtér. Oda-vissza 70. Tehát a bevételből csak a benzin több mint 2000 forint. Már annak, aki kályházik... Ismerek kollégát, aki a Belvárosban lakik, és minden reggel kirohan kezdésként Hidegkútra. Mennyi benzinpénz megy mindennap a levegőbe? Természetesen nem lehet minden fuvar végén megállni mozdulatlanul és várni, hogy valaki majd csak odatéved... Valamennyit kell gurulni az első taxiállomásig, vagy az első „tuti”-ig., de nem szabad a fél városban átszáguldozni utas nélkül ilyen benzinárak mellett. Szerintem...

F. P.

néven – bevezetett keretprogram használatát támogató dokumentációkban a megváltozott nevű programra való hivatkozás cseréje folyamatosan történik.

Az új informatikai támogatás bővített szolgáltatásai, illetőleg technikai változásai az apeh.hu oldalon, „E-bevallás, Java/ÁNYK-A b e v J a v a kitöltőprogram” menüpont választásával, [Információk az Általános Nyomtatványkitöltőhöz \(ÁNYK - AbevJava\)](#) link alatt, továbbá a keretprogram 2.0.0

számú verzióváltásra vonatkozó tájékoztatókból ismerhetők meg.

Információk az Általános Nyomtatványkitöltőhöz (ÁNYK - AbevJava)

A Java-alapú programok használatához ajánlott legkényelmesebb út a WebStart-os verzió választása.

Használatához szükséges feltételek – A számítógép rendelkezzen internetes kapcsolattal.

– A számítógépre legyen telepítve a Java Runtime Environment – JRE 1.5 vagy ennél frissebb verziója.

A telepítés főbb lépései

– Az Általános Nyomtatványkitöltő (ÁNYK - AbevJava) keretprogram letöltésre felkínált lehetőségei közül válassza az 'AbevJava Java WebStart – kattintson ide a telepítéshez' verziót.

Ha nincsenek speciális igényei, minden feltett kérdésre fogadja el a felkínált választ.

– A kiválasztott nyomtatványkitöltő program esetén szintén válassza az első helyen felkínált WebStart lehetőséget, s ha tartozik hozzá aktív sűgő Java WebStart, akkor azt is telepítse.

Újabb nyomtatványkitöltők esetén csak a 2. lépést kell ismételni. A keretprogram ismételt telepítésére csak verzióváltás esetén lehet szükség – erre alkalmanként külön felhívjuk a figyelmet.

Az elektronikus bevallás (ügyfélkapus kapcsolat) ellenőrzéséhez használja a [09teszt](#) programot.

FONTOS! A v1.1.1 (vagy ennél magasabb verziójú) keretprogram csak a 2008. december 20. után letöltött Java-alapú programokkal működik helyesen, mert ezek – technikai okok miatt – verzióváltás nélkül lettek újrafordítva a WebStart-os funkcionalitás biztosítása érdekében.



Az adóhivatalhoz benyújtandó bevallások és adatszolgáltatások platformfüggetlenségének biztosítása érdekében 2009 elejétől újonnan bevezetett, korszerűbb és több szolgáltatást nyújtó programjaink kizárólag Java-környezetben futtathatóak. A 2009. október 1-jétől új – ÁNYK

Jövőre jobb lehet

TÁJÉKOZTATÓ A GÉPJÁRMŰ-ÉRTÉKESÍTÉS JELENÉRŐL

A 2009. év első háromnegyed éves gépjármű-értékesítési eredményei egyértelműen tükrözik a magyar autópiacot érintő összetett válságjelenségeket. Ezek a világgazdasági válság hatásai mellett

- a korábbi évek reális vásárlóerőt meghaladó értékesítési eredményeinek korrekciója,
- a devizafinanszírozásban rejlő árfolyamkockázat markáns megjelenése főként az év elején,
- valamint az ágazatot érintő PSZÁF ajánlás 2009. januári bevezetése, amelyet a szakma egyébként indokoltnak tartott – hangzott el a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete tájékoztatóján.

A 2009. évre októberben elkészített MGE előrejelzés szerint 65 000 személygépkocsi és mintegy 10 000 kishasznármű forgalomba helyezése prognosztizálható erre az évre. 2010-re 75 000 személygépkocsi és 12 000 kishasznármű értékesítését látja az egyesület reálisnak.

Véleményük szerint a gépjármű-értékesítési piac kizárólag a szintén súlyos visszaesést elszenvedő finanszírozási piac egyidejű helyreállításával érheti el a magyar piacon reális értékesítési darabszámot. Ezt a nagyságrendet ma a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete 120 és 150 ezer darab személygépkocsi és kishasznármű értékesítésére becsüli. A válság enyhülésével ez a darabszám – az egyesület szerint – 2012-re érhető el.

A tájékoztatón rámutattak arra, hogy a gépjármű-értékesítési piac nem képzelhető el a kereskedők és vevők finanszírozása nélkül. A 2008 őszen kitért világgazdasági válság és ennek hazai hatása jelentős, a kezelhetőnél lényegesen nagyobb forint-leértékelődéshez vezetett, elsősorban a 2009. év első felében, amely sok ügyfélnél fizetési nehézséget, illetve ellehetlenülést eredményezett.

Ezért az MGE egyetért azon törekvésekkel, amelyek elsősorban a magyar fo-

rint alapú finanszírozást kívánják előtérbe helyezni, ellenez viszont minden olyan intézkedést, vagy szabályt, amely a piac további csökkenéséhez vezet.

A forintfinanszírozási piac élénkítéséhez elengedhetetlenek tartják a forintkamatok jelentős közelítését a külföldi devizakamatokhoz, ami egyértelmű ösztönzést jelentene a potenciális ügyfelek számára a forint alapú finanszírozás előtérbe helyezésére. Ameddig viszont a forint kamatszint jelentősen meghaladja az euró kamatot, javasolják megfontolásra a forint kamat állam által történő támogatását, meghatározott környezetterhelésű gépjárművek esetében, akár a támogatható hitelösszeg limitálásával.

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete tagvállalatai minden rendelkezésükre álló eszközzel igyekeznek fenntartani a magyar piac kiváló minőségű szolgáltatási színvonalát és az ehhez szükséges kereskedői és szervizhálózatot. Legfontosabb céljuk az, hogy a gépjárművet vásárolni szándékozó és a gépjárművet üzemeltető ügyfelek a lehető legmagasabb ügyfélelégedtség mellett, lakóhelyükhöz, székhelyükhöz közel legyenek kiszolgálva.

Autós Nagykoalíció alakul

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete kezdeményezésére és alapító tagságával folyamatban van az Autós Nagykoalíció bejegyzése. Az egyesületi formában bejegyzésre kerülő szervezet célja az autós szakma magas szintű és átfogó, szigorúan szakmai képviselése, javaslatok és szakmai anyagok kidolgozása a teljes autóéletút követése mentén. Továbbá a legális szféra erősítésére, a feketegazdaság visszaszorítására minden olyan területen, ahol az Autós Nagykoalíciót alkotó szervezetek közös érdekei érvényesítésre van igény és lehetőség.

Balról jobbra: Erdélyi Péter, dr. Gyöző Gábor, Eppel János, Knezsik István



Ifjú házások beszélgetnek az első közös napjukon.

– Drágám – kezdi a férj -, most, hogy összeházasodtunk és együtt fogunk élni, elmondanám, mik az állandó programjaim: hétfőn este, munka után a kollégákkal szoktunk kicsit tekézní, kedden este teremfoci van, szerdán a haverokkal meccset nézünk, csütörtökön kártyaparti a barátá-

imnál, pénteken billiárd, szombat este egy baráti sörözés a fiúkkal, megszéljük a hét eseményeit, lazítunk, vasárnap többnyire becsúszik egy mozi. Hát, kb. ennyi. Ez megfelel neked, drágám?

– Persze, édes. Én is elmondom neked, hogy én hogy osztom be az estéimet: hétfőn, szerdán és szombaton szex, aki itt van, itt van, aki nincs, nincs.

Az Autós Nagykoalíció tagjainak tapasztalata, tudása és képviselt érdekei alapján részt kíván venni jogszabályalkotási és -alkalmazási javaslatok kidolgozásában, vagy ezek véleményezésében, illetve előkészítő szakmai anyagok elkészítésében. Az Autós Nagykoalíció a jogalkotók, a kormányzati szervek, a hatóságok megkerülhetetlen partnere kíván lenni az autós társadalomra érintő kérdések, feladatok és problémák megoldásában.

Az Autós Nagykoalíció rendes tagjai lehetnek az autós szakmában tevékenykedő érdekképviseleti szervezetek, nonprofit szervezetek, oktatási intézmények, kutatóintézetek, illetve olyan gazdasági tevékenységet folytató vállalkozások, amelyek egy-egy speciális, az autós szakmát érintő szakterületen az Autós Nagykoalíció számára értékes és a munkában felhasználó ismeretanyagra, kapcsolatrendszerre tettek szert.

Pártoló, illetve együttműködő tagként szívesen lát az Autós Nagykoalíció minden – az autós szakmában érdekelt, érintett, vagy az iránt érdeklődő – jogi és magánszemélyt.

Értesítenek, várnak, elszállításkor matricáznak

Egységes szabályozás, különböző költségek

November elseje óta hatályos az a jogszabály, amely egységesíti a kerékbilincselés szabályait, ám az ehhez kapcsolódó költségek csak 2011. január elsejétől kötelezőek. Addig azon önkormányzatok, amelyek a jelenlegi szabályozástól eltérő összegekkel dolgoznak, továbbra is a saját tarifájuk szerint számlázhatnak.

Eddig az önkormányzatok saját hatáskörükben szabályozhatták a kerékbilincs használatát, és az ehhez kapcsolódó költségeket is a képviselő-testületek határozták meg. A november elsejétől hatályos szabályozás az egész országban egységesíti ezt. Az önkormányzatoknak 2010. december 31-ig kell áttérniük az új szabályozásra, addig alkalmazhatják saját díjszabásukat. Az egységes tarifatáblázat szerint a kerékbilincs alkalmazása 11 ezer 500 forint, míg az elszállítás költsége – lakosságszámtól függően – 14 ezer 500 és 20 ezer forint között változik. A jogszabály úgy fogalmaz: ha a település lakosságszáma a 200 ezer főt meghaladja, akkor a költség 20 ezer forint. A 10 és 200 ezer közötti lélekszámú települések esetében ez az összeg 17 ezer 250 forint, míg a 10 ezer alattiaknál 14 ezer 500. A díjak áfamentesek.

Az alkalmazás, valamint a jármű elszállításának fő szabályai nem változnak. Továbbra is azokra az autókra lehet bilincset tenni, amelyek megszegik a KRESZ megállásra és várakozásra vonatkozó rendelkezéseit, vagy jegy nélkül parkolnak. Ebben az esetben viszont csak akkor alkalmazható a kerékbilincs, ha ennek lehetőségét külön kiegészítő táblán jelzik. Ha a tulajdonos 48 órán belül nem kéri a kerékbilincs leszerelését, akkor az autót a közterület-felügyelet elszállíthatja.

Kerékbilincs nem alkalmazható:

– a tűzcsapnál vagy tűzcsapszekrénynél álló jármű,

– a tűzoltási felvonulási úton álló jármű,
– a veszélyes anyagot szállító jármű,
– a közúti forgalom folyamatosságát, biztonságát vagy a közbiztonságot veszélyeztető jármű,

– a megkülönböztető fény- és hangjelző készülékkel jogszerűen felszerelt jármű,

– a figyelmeztető fényjelzést jogszerűen alkalmazó jármű,

– a mozgáskorlátozott személy (illetőleg az őt szállító személy) járműve, ha a mozgásában korlátozott személy parkolási igazolványát a gépjármű első szélvédője mögött úgy helyezték el, hogy előlapja a hatályosság és a jogosultság ellenőrzése céljából teljes egészében látható,

– a DT betűjelű különleges rendszám-táblával rendelkező jármű,

– a sürgősségi orvosi szolgálat ellátására utaló, jogszabályban meghatározott jelzéssel ellátott jármű,

– út menti ingatlan autóbekötőjénél elhelyezett járművek esetében.

A szolgáltató jelleget igyekszik a jogalkotó erősíteni azzal a döntésével, miszerint csak a bírság 50 százalékát kell kifizetni, ha a tulajdonos a felszerelés közben érkezik az autójához és a szabálytalanságot megszünteti. Szintén csak a fele díj fizetendő, ha a kerékbilincs leszerelésére jogosult személy az előírt 2 óránál legalább fél órával később érkezik a helyszínre. Ha az időtúllépés meghaladja az egy órát, akkor egyáltalán nem kell a kerékbilincs költséget kifizetni.

2010. január elsejétől a gépjármű üzem-bentartójának lehetősége nyílik arra, hogy a közúti közlekedési nyilvántartásba bekezdüljön az elérhetősége. A közterület-felügyelő ez alapján felhívhatja vagy rövid szöveges üzenetben tájékoztathatja a jármű használatját a bilincselés megkezdéséről. Ha az üzem-bentartó jelzi, hogy 15 percen belül a helyszínre érkezik és megszünteti a szabálysértést, akkor nem szerelik fel a bilincset. Ha valaki vitatja a bilincselés

jogszerűségét, panasszal élhet a területileg illetékes rendőrkapitányságon.

A jármű továbbra is csak akkor szállítható, ha a szabálytalanul várakozó jármű veszélyezteti a közbiztonságot vagy a forgalom biztonságát. A rendszám nélküli közterületen hagyott autók tulajdonosát két-



Taxis kollégákat keresünk!

POLICE TAXI Kft., 2009. augusztustól működő társaság folyamatosan emelkedő címállománya miatt felvételt hirdet taxisoknak!

Tagdíj: **30.000,-Ft/hó**

Érdeklődni lehet:

Police Taxi Kft.

Tel.: 06-1/278-5290; 06-70/419-1123

e-mail: info@policetaxi.hu

web: www.policetaxi.hu

szer figyelmeztetik, ha ez eredménytelen, akkor 30 nap elteltével viszik a gépkocsiját. A jármű tárolásának és őrzésének költsége 1200 forint naponta. Ha az adott gépjármű tulajdonosa fél éven belül nem jelentkezik a gépkocsijáért, akkor a közterület-felügyelet akár használtgépjármű-kereskedő bevonásával is értékesítheti a járművet.

2010. május elsejétől az autót elszállító hatóságnak egy jól látható, öntapadós tájékoztató matricát kell elhelyeznie oda, ahonnan a járművet elvitték. Ennek tartalmaznia kell annak a telephelynek a címét és telefonszámát, ahol a jármű átvehető.

Új szabály, hogy az elszállítástól számított 30 percen belül a közterület-felügyeletnek az önkormányzat honlapján közzé kell tennie a jármű rendszámát és az átvétel helyét, de erről a rendőrségnek és a közterület-felügyeletnek is tudnia kell tájékoztatni az érdeklődőt.

Az egységes szabályozás és tarifarendszer segítségével kiküszöbölhetők azok az eltérő jogszabály-értelmezések és -alkalmazások, amelyek e területen a különböző önkormányzatoknál még tapasztalhatók. Így aki vét az előírások ellen, tudhatja, ugyanarra számíthat Debrecenben, mint mondjuk Szombathelyen.

k.z.t.

Feldúlt vendég ül be a taxiba, bmondja a címet, majd elkezd mesélni a történetét:

– Uram, most jöttem rá, hogy a feleségem megcsal engem, és most is a szeretőjével hentereg a házamban. Megkérhetem, hogy jöjjön be velem, és tanúskodjon? Jól megfizetem!

A taxis gondolkodik kicsit, majd végül

igent mond. Mikor megérkeznek, a férj beront a hálószobába, lerántja a takarót, és ott találja a feleségét egy idegen férfival félreérthetetlen helyzetben. Felordít:

– Tudtam! Ezt mivel magyarázod, te lotyó?

A felesége kicsit félve:

– Tudom, hogy most dühös vagy, de gondold meg: azt a sport-

kocsit, amit a névnapodra kaptál, a tőle származó pénzből vettem neked. Meg a nyaralót is... Meg a vitorlást...

A férj feldúltan kérdi a taxifőrt: – Na, ezek után, maga szerint mit tegyek?

A taxis, némi gondolkodás után:

– Szerintem takarja be az urat, nehogy megfázzon...

A tavasz óta egyre jobban érezhető recesszió nem kerülte el a fővárosi fuvarközvetítőket sem. Ezt sajnos minden taxis a saját bőrén érzi. A bevételek csökkenése miatt sokan elhagyták korábbi cégüket. Egy részük a szakmát is. Voltak, akik csak egy másik társasághoz pártoltak át. Közülük nem kevesen vándoroltak a piacon néhány hónapja nagy számban megjelenő új, néhány tucat taxissal szerződött, ám alacsony tagdíjat számoló vállalkozásokhoz. Ősz végére viszont ez a lufi kidurranni látszik. Ugyanis hiába az alacsony havidíj, ha nincs elegendő munka. Még úgy sem, hogy némelyik új cég már 148 forintos (!) kedvezményes kilométerdíjjal hirdeti magát. Így a taxisok elkezdtek visszaszívárogni korábbi csapatukhoz. Van, ahol ezt nem akadályozza a vezetés, van ahol igen. A Taxi2000-nél nem büntetik a visszatérőket. A részletekről Szenci Szabó János vezérigazgatót kérdeztük.

• *Mielőtt a bevezetőben említett visszatérési lehetőségről beszélünk, kanyarodjunk vissza kicsit az időben. A nyár elején nagyon sokan felháborodtak a 164 Ft-os, „hűsítő” áratokon. Ha ez a kérdés szóba kerül, még mindig ti vagytok a negatív példa. Sokak szerint az olcsó ár bevezetésével a nagy nehezen elért, a normálishoz éppen hogy közelítő tarifát törtétek le. Szükség volt erre a lépésre?*

• Az árpolitikát a piac határozza meg, amiről tudjuk, hogy jelenleg – finoman szólva – nem működik egészségesen. Csak a saját működési területünket nézve, a korábbi egyensúly felborult. A kínálati oldalon tevékenykedő taxisok száma indokolatlanul magas, a keresleti oldalon pedig az igények estek vissza, szinte drámai módon. A fővárosi taxipiacon jelenleg legalább 1500 taxissal több van a szükségesnél. Ezért a megoldás érdekében a valós kereslethez igazodó létszámlimitet szeretnénk elérni a főváros vezetésénél. Sajnos régóta, és ez idáig si-

kertelenül. Amennyiben javaslatunk megvalósulna, úgy nem lennénk rákényszerítve egy, a számunkra sem örömteli, de a piaci részesedés megtartásához elengedhetetlen lépésre. Amennyiben kevesebben lennénk, az egészségesebbé tenné e szolgáltatási szektor teljes működését, beleértve az árképzést is. Ez szerintem a legfontosabb problémakör, aminek megoldása nem a szakembereken múlik, hanem a politikusokon, immár lassan húsz éve. A szakmai szabályozásban eddig elért tényleges eredmények talán magyarázzák az előző mondatban rejlő ironiát. Ám ezen a ponton nem is lenne szabad megállni, mert vissza kellene szerezniünk a szakma megtépzott becsületét is. Például azért, hogy a Margit híd átjárhatósága, vagy a következő hasonló méretű beruházás vezetőinek hozzáállása a taxisokhoz ne azon múljon, hogy szimpatikusak vagyunk-e Budapest lakosságának, vagy sem. Most a döntéshozók figyelmen kívül hagyták a korábbi alkotmánybírói határozatot, mely

Rádióellenőrzés, szigorodó szabályok

Taxi

szerint a taxi kiegészítő eleme a tömegközlekedésnek, vagy ha a ma divatos kifejezéssel akarok élni, a közösségi közlekedésnek. Inkább az utóbbi időben tapasztal-

meg, amit természetesen nem lehetett figyelmen kívül hagyni. Valahogyan erről elfelejtenek szólni a híradások. Mi csak ezt követően, vagyis már reakcióként



Szenci Szabó János: – A korábban bevezetett kedvezményeink ma is elérhetők

ható taxisellenes közhangulatnak engedtek, amivel egy elavult sémának megfelelően, továbbra is kevesek által igénybe vehető luxusnak állítják be e szolgáltatást.

• *A 165 forintos hűsítő ár szimpatikussá teheti a taxisokat?*

• E kérdésben nincs helye az ironiának. Ahogy azt az előbb vázoltam, az árpolitika a mindenkori piac függvénye. Budapesten először egy 184 Ft-os tarifa jelent

léptünk saját és üzleti partnereink érdekében. Jelzem, jól láthatóan nem egyedül a fővárosban. A kollégák által nem látott pályázati anyagokban már korábban sem a tarifatablákon szereplő összegek szerepeltek.

• *Amikor a februárban megjelent riport készült, a válságból e szakmában még nem nagyon lehetett érezni semmit. Tarifák akkor – ha szabad így fogalmazni – egészséges nyereséget is tartalmazott.*

• Így igaz, akkor még ideális állapotok uralkodtak a jelenlegihez képest. Jó és harmonikus arány volt az itt dolgozó alvállalkozók és a felvehető címek között. A megjelent cikk hatására sokan kerestek meg bennünket belépési szándékkal. Sajnos nem sokkal később a piac szinte kettétört, és a gazdaság máig tartó mélyrepülésbe kezdett. Budapesten pedig megjelent egy taxitársaság, mely az akkori árnál olcsóbban, 184 Ft-os tarifával kezdett el szolgáltatni. Jól jellemzi a piaci reakciókat, hogy egy igen intenzív reklámkampánnyal, mindössze 5 hónap alatt, sikerült magát az egyik meghatározó szolgáltatóvá tenni. A konkurencia pedig meg-

Ismét eltűnt egy kolléga

Lapzártakor még keresik azt a budapesti taxist, aki nek csak a kocsiját találták meg az Árpád hídnál. Utolsó információk szerint napok óta panaszkodott arról, hogy nincs tovább. Felőrölte erejét a küzdelem a be nem fizetett számlahegyekkel. Bízunk benne, nem váltotta be ígéretét és nem ment a Dunának.

Sajnos nem ő lenne az egyetlen kolléga, aki önként választotta a búcsút a földi létből. Emlékszünk még Kónyi László kollégánkra, aki a Parlamentnél gyűjtötte fel magát – a szörnyűséges tűzhalált választva – azért, hogy felfigyeljenek a taxis szakma szabályozatlanságára? Vagy arra a kollégára, aki hasonló okok miatt feküdt a vonatsínekre. De volt olyan taxis, aki felkötötte magát. Volt, aki a kipufogógázt vezette be az utasfülkébe, itt hagyva szeretett családját.

Ujabb és újabb tragédiák, félsz, még nincs vége. Egyre többen érzik kilátástalannak helyzetüket. De lehet ez a megoldás? Itt hagyni a családot a gondokkal, melyek természetesen nem szűnnek meg a mi eltávazásunkkal. Nekünk kell tehát kiutat találni a pénzügyi zsákutcából.

Jó lenne, ha lapunk megjelenésére kollégánk előkerülne. Sokan reméljük, csak egy görbe hétvégét tartott barátaival. Lazított valahol.

Mit tehetünk? Figyeljünk egymásra! Ha valakinél riasztó jeleket találunk, próbáljuk meggyőzni a kitutakról. Beszéljünk vele. Magyarázzuk el, mindig van megoldás. Ha nem vállalkozóként, akkor legfeljebb alkalmazottként. Ha nem taxiként, akkor más foglalkozásúként. Egyedül a halál nem megoldás.

FeKar

2000

lepetésében csak több hónapos reakcióidővel tudott a kihívásra válaszolni. Mi úgy gondoltuk, hogy elég volt a totojásból, tétovázásból és abból, hogy min-



denki csak sír-ri az elvesztett fuvarok miatt. Akármerre né-zünk, bármelyik szolgálta-tási szegmensben nagyon árérzékeny pi-acot találunk. Még a gyártás-sal foglalkozó ipari területe-ken is zuhanni kezdtek az árak, hiszen a kereslet-kíná-lat viszonya máshol is fel-bomlott. Egész Európa re-c e s s z i ó b a esett, amit az árérzékeny pi-ac globálisan negatív árspi-

rállal követett. Ebből a budapesti taxi sem maradhatott ki. Mi erre a kihívásra, illetve a konkurens cég által bevezetett tarifájára reagáltunk a 164 Ft-os tarifával. Is-mételtem: nem mi kezdtük!

• Jó döntés volt?

• Igen, úgy gondolom. Szeptem-berben 70 000 körül volt a címál-lományunk, ami októberre to-vább növekedett. Kezdi közelíteni az ideálisat. Miután sokan el-mentek tőlünk, a korábbihoz ké-pest kevesebb autóra jut ennyi megrendelés. Mi egyébként nyil-vánosan ki is függesztjük ezeket az adatokat a falújságra, vagyis a kollektíva bármikor ellenőrizheti, akár hívószám szerinti bontás-ban is. Így az egyik kódszám tu-lajdonosa rá tud kérdezni a má-sikra, például: „te tényleg 210 cí-met kaptál?” Hamisításnak így nincs ételme. Hamar botrány lenne belőle. Tekintettel arra, hogy a hírek gyorsan terjednek - e mellett a sorokban látják is a kollégák a lepörgő Taxi2000-es autókat - a taxisok elkezdtek visz-szaáramlani hozzánk.

• **Februárban különféle kedvezményeket ígértetek. Változott valami?**

• A kedvezményes belépési díj most 54 125 Ft. A tagdíj bruttó 61 250 Ft. A februári cikkben em-lített féltagdíjas rendszert nyug-díjasoknak és másodállásosok-nak változatlanul fenntartjuk. Vagyis az általuk fizetett tagdíj 30 625 Ft/ hó, 80 cím felvételéig.

• Mi történik azzal, aki ennél többet vesz fel?

• Mielőtt a kolléga a limitet elér-né, egy figyelmeztetőt ír számára a diszpécser, hogy ha nem áll le, úgy teljes tagdíjat kell fizetnie. Tehát vagy nem vesz fel több cí-met az adott hónapban, vagy a normál tagdíjat fizeti. Ha két hó-nap után valamilyen okból visz-szaáll a 80 címre, ismét fél tagdíj-jal dolgozhat. A jelenlegi környe-zetet ideálisnak érzik a kedvez-ményre jogosult kollégák. 10 per-cikkel, vagy negyedórakkal men-nek el a címek, még akár válogat-hatnak is. Abban a kellemes hely-zetben vannak, hogy eldönthetik, melyik megoldást választják. Bár a tapasztalatok szerint nehéz megállni 80 felvett fuvarnál a hó közepén.

• Tudom, hogy elmentek tőletek is jópáran. Sokan meg is bánták. Ha mégis vissza akar-nak jönni, kaphatnak kedvez-ményt belépéskor?

• Kedvezményt csak azok kap-nak, akik még sosem voltak ná-lunk, vagyis a tényle-gesen új belépők. Akik elhagytak ben-nünket, azokat sem büntetjük, miért tennénk? Nekik mindössze a normál belépési és tagdíjat kell kifizetniük.

• **Szinte hihetetlen, de a válság ellenére problémát jelent a csúcsidő. Még min-dig vannak címek, melyeket át kell vinni a konkuren-ciához, ha nem is a korábbi nagyság-rendben. A taxisok jelentős része to-vábbra is a „hagyó-mányos” munká-időben dolgozik.**

• Igen, ez egy olyan probléma, amit a ré-gi és tapasztalt kollé-

gák ismernek. Nekik a csúcsidők-kei nincs is gondjuk. Ezt szokták meg, ehhez alkalmazkodnak. A fiataloknál, kezdőknel már más a helyzet. Nekik meg kell szokni, hogy bizony nem a taxis választja ki az időpontot, amikor dolgozni tud, hanem a megrendelőkhöz kell alkalmazkodni, ha meg akar élni. Ebben a nehéz gazdasági helyzetben meg pláne. Es ha kint kell maradni szombaton akár hajnali 4-ig, amikor a diszpécser 300-as óraáttaggal szórja a meg-rendeléseket, akkor le kell mon-dani az egyéb programot, vagy a pihenést. Lehet, hogy hétfő dél-előtt, amikor sokan vannak az ut-cán, nem nagyon csörög a tele-phon, de ezt pótolják a már emlí-tett jobb időszakok. Aki még em-lékszik az aranyidőkre, a 70-es, 80-as évekre, az tudja, akkor is legalább egy csúcsidőben kint kellett lenni ahhoz, hogy a napi bevétel meglegyen. Pedig akkor még a villanyoszlopok is integet-tek. Az ilyen, százévente előfor-duló világválságban erre hatvá-nyozottan oda kellene figyelni. Szerintem. Ezt meg kell érteni a taxisoknak. Az igények zöme át-helyeződött a hetvégre, mert a legtöbb ember a szórakozást ne-hezebben vonja meg magától. Le-het, hogy hétfőn, kedden, szer-dán, csütörtökön tömegközleke-dési eszközzel megy dolgozni, de pénteken, szombaton, esetleg va-sárnap, ha elmegy szórakozni, ál-talában taxiba ül. Erre pedig le-het építeni. A megváltozott meg-

rendelői igényeknek kell megfe-lelnünk nekünk is. Szolgáltató-sunkat ehhez kell igazítani.

• Mennyire tudjátok ellenőriz-ni, hogy a kollégák valóban 164 Ft-tal mennek?

• A válasz egyszerű: új, és nagyon hatékonyan dolgozó Etikai Bi-zottságot állítottunk fel. Szokták mondani, hogy ha a tulajdonos-nak beleszólási joga van az ilyen testület munkájába, az eleve ku-darcra ítéli a hatékony ellenőr-zést. Vagy hogy érdekellettét van a kemény gazdasági helyzet és a bizottság munkája között, de ez nálunk nem így van. Ha kell, az Etikai Bizottság akár hetente 2-3 ember távozásáról is dönt, példá-ul túlszámlázás miatt. A statisztí-kák ezt egyértelműen bizonyít-ják. Sokan úgy hiszik, hogy a megrendelő úgysem veszi észre, ha kicsit magasabb a végző ár. Té-vednek! Ugyanis utasaink jelen-tős része velünk fuvaroztatta ma-gát az árcsökkentés előtt is. Vagy-is tudja, most a kedvező tarifák miatt olcsóbban utazhat. Ha ész-reveszi, hogy nem az előre kalku-lált árat kapja, akkor bizony tele-phonál. Mi pedig minden panaszt kivizsgálunk, és ha kell, szankcio-nálunk.

• Ezért kellett lecserélni az Etikai Bizottságot?

• Többek között ezért is. Ugyan-akkor szükség volt a friss motiva-cióra is. Továbbá szerepet játszott igényként, hogy fiatalokat von-junk be ebbe a munkába is. Ők nagyon ügyesen, energiájuk leg-

A feleségemmel mindig fogjuk egymás kezét. Ha elengedem, rögtön vásárol valamit.

Csak a szülői értekezleten tudtam meg, hogy nincs is gyerekem.

Egy papban és a karácsonyfá-ban az a közös, hogy a golyók csak dekorációk.

Nem tudom, mit kezdenék a fe-leségem nélkül. De akkor is olyan jó rá gondolni.

Fiatalabb koromban 4 hajlékony tagom volt és 1 merev. Ma négy merev és egy hajlékony tagom van.

Az egyetlen, amit kérek, egy esély, hogy megbizonyosodhassak arról: a pénz nem boldogít.

A Biblia arra tanít, hogy szeresd

felebarátodat. A Káma Szutra pe-dig megmagyarázza, hogyan.

Idős székely házaspár ül kint a teraszon békességben, mikor a né-ni megfogja a seprűnyelet és olyan irgalmatlan nagyot, vág rá az öreg orrnagyere, hogy az fel-bukik székestül. Felordít:

– Asszony, megőrültél? Miért kaptam ezt?

Mire a néni:

– Azon gondolkoztam, hogy öt-ven éve együtt élünk és miattad nem volt még egyszer sem egy jó szexünk!

Szép csendben üldögélnek vagy öt percig, mikor az öreg feláll és kegyetlenül hátbarúgja a nénit, hogy az legurul a teraszról. A néni felül a muskátlík között és rábődül az öregre:

– Hát ezt most miért kaptam?

Mire a bácsi: – Honnan tudod te, hogy milyen a jó szex?!

javát fordítva a feladatra, a kötelezően előírt havi ellenőrzés-számot teljesítik.

• **Hány óra a „kötelező”?**

• Havonta legalább 30-szor ellenőrzést kell végrehajtania mindenkinek. Ennek kontrolljára egy előre gyártott nyomtatványt rendszeresítettünk. Ezzel lépnek oda a taxis mellé, és a feltüntetett összes kérdéseket felteszik. Műszaki, esztétikai és egyéb formulákról van szó, melyeknek természetesen prioritása van a cégnél. Ebben fejlődni szeretnénk, ezért is írtuk elő ezt az ellenőrzési számot a hat etikásnak. Egyben ez a biztosítéka annak is, hogy a taxisok megfelelő személyi és tárgyi feltételek mellett nyújtsák a szolgáltatást nap mint nap.

• **A taxisok többsége nagyon sok gonddal, problémával küzd. Kell e mellé még a csezszegetés is?**

• A taxisok elsődleges igénye, hogy legyen elegendő megrendelés. Ehhez pedig jó szolgáltatást kell nyújtani. Ezek a dolgok szorosan összefüggnek, egymástól nem elválaszthatók. Vagyis szó sincs csezszegetésről!

• **Ugy hallottam, a vezetésben is vannak bizonyosfajta változások.**

• Így igaz. A taxiüzletág vezetését Vértesi Györgyre bíztuk. Neki a taxihoz is van köze, hiszen taxi volt egykor, de az autókereskedelemhez is ért, mert e területen korábban értékesítési vezetőként dolgozott. A próbaidő lejárta után belőle megfelelő taxiüzletág-vezető lehet.

Havi aforizma
A barátok olyan emberek, akik jól ismernek és mégis szeretnek.

• **Változott a rádiókra vonatkozó előírás is. Miben?**

• Két és fél hónapja lezajlott egy minden kollégát érintő, megbontásos rádióellenőrzéses vizsgálat, melynek keretei között szerződéses partnerünk – Dávid Zoli – az összes URH-t a helyszínen leplombálta. Az ellenőrzést ezt követően negyedévente megismételjük. E mellett folyamatosan dolgozik két rádióellenőrünk is. Aki megfordul a központban, az számíthat rá, hogy ellenőrzik a rádióját. Természetesen nem megoldás a szomszéd utcában

Erről írt a *Taxisok Világa* 10 évvel ezelőtt, 1999 novemberében

10 éve történt

Elfogadták a drosztrendeletet

A Fővárosi Közgyűlés megszavazta a Taxiállomások létesítéséről, használatáról és üzemeltetésének rendjéről szóló határozatot. A fővárosi illetékesek rendkívül elégedetten nyilatkoztak, a taxisok képviselői viszont továbbra is fenntartásukat hangoztatták a – gyakorlatilag ma is változatlan formában érvényes – drosztrendeletéről. Néhány észrevétel a szakmától:

- Az előterjesztés legutóbbi változatát a szakma képviselőivel nem egyeztették.
- A taxiállomások számának és helyének kialakításába az érdekképviseletek és a fővárosi taxis cégek hangsúlyosan beleszólhassanak.
- Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy annak a szolgáltatásnak az árát, amelyet egy város a polgárai részére köteles biztosítani, a taxis vállalkozókkal fizettessek ki.
- Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy az engedélykiadásával kapcsolatban újabb adminisztrációs terhek háruljanak a taxis vállalkozókra.
- A taxis szakma egésze elutasítja, hogy a droszt férőhelyek létesítésére, működtetésére, ellenőrzésére és fenntartására létrehozott szervezet költségeit a taxis vállalkozókra hárítsák át.
- A szabályozás fő indoka a létszám adott területen történő szabályozása kell, hogy legyen. Ennek számdéka nem valósul meg ebben a formában.
- A cél eléréséhez szükségtelen külön szervezet.
- A közterület rendeltetészerű használata esetén a taxiállomásoknak díjmentesnek kell lenniük.

Fenti észrevételek megtárgyalása után kompro-

misszumos megállapodás született a főváros és a taxis szakma képviselői között, amelyre az illetékes bizottság elnöke garanciát vállalt (rövidítve):

- A rendelet hatályba lépését elhalasztják, ha a szükséges számú taxiállomás-férőhely létrehozására bármi ok miatt nem kerül sor.
- A taxiállomás-használati díj kidolgozásában a taxis szakmai szervezetek szakértői is részt vehetnek.
- A taxiállomások létrehozásával kapcsolatos 1999-2000 évi költségek a taxis vállalkozókat nem fogják terhelni.
- A taxiállomások helyének kijelölésében a taxis szakmai szervezetek is részt vehetnek.
- A BKIK a Taxiállomás Kht három fős felügyelő bizottságába mindenkor jelölhet egy személyt. Érdekes (és szokatlan), hogy a megállapodás végleges szövegéhez, aláírás előtt a taxisok képviselői kézzel írt kiegészítést fűztek: „A Kht indokolatlan költségeit a szakma változatlanul nem vállalja magára”.

Ma, tíz év távlatából jól látható, hogy a taxiállomásokról szóló fővárosi közgyűlési rendelet a taxis szakma szempontjából gyakorlatilag teljesen működésképtelen. A frekvenciált drosztokra továbbra sem állhat be „földi halandó”, a drosztok száma eltelegen, a drosztok területi megoszlása nem tükrözi az igényeket, az ellenőrzés hiányos és egyáltalán nem hatékony. Az adminisztráció nőtt, a panaszok száma úgyszintén, ezek kezelése viszont teljesen hatástalan. Mindezt a taxis társadalom immár hosszú évek óta kényszerűen elviseli. És még fizet is érte...

parkolni, mert akkor is megkérjük majd, hogy jöjjön ide az autóval. Szeretnénk, ha a címfelvétel azonos eséllyel, korrekt módon történne. Ne az döntsön, hogy ki mennyit költött segédeszközökre.

• **Szinte hihetetlen a pletyka, de azért rákérdezek: tényleg létszámstop van nálatok?**

• A hír úgy pontos, hogy létszámstopot terveztünk. Ha majd visszapotoltuk azt az alvállalkozói létszámot, ami a közelmúltban elment, és ez arányban áll majd a meglévő, tényleges címállományal. Akkor bezárjuk a kapukat. A kollégák többsége hangoztatja most is, hogy inkább fizetne többet, csak ne vegyünk fel már másokat. Az egészséges arányok megtartása mellett ezt a kérést is figyelembe vesszük majd.

• **Van elképzelésük arra nézve, hogy mennyi legyen az optimális egy főre jutó havi megrendelésszám?**

• Úgy gondolom, hogy ha a je-

lenlegi 226 cím/ fő/ hó arányt fel tudnánk tornáztatni 240-re, akkor az már ideális állapot lenne kollégáinknak és nekünk is. Nagy társaságoknál ez a szám jelenleg

140-160 körül van havonta, taxisonként. Az összefüggéseket mindenki rakja össze magának.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó-

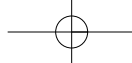
Közös konferenciára utazik vonattal 10 jogász és 10 mérnök. Dacára a mélyen gyökerező ellentétnek, beszélgetni kezdenek, és kiderül, hogy mind a tíz jogász megvette a teljesárú menetjegyét, míg a mérnökök összesen csak egy jegyet vásároltak. Izgulnak hát a jogászok, tenyerüket dörzsölgetve várják, hogy a mérnökök jól lebukjanak. Amikor közeledik a kalauz a mérnökök mind bepréselődnek a WC-be.

A kalauz odaér és dörömböl: – A jegyét, legyen szíves! – mire a mérnökök az ajtó alatt kidugják az egy szem jegyet. A kalauz kezeli, majd visszadugja és további jó utat kíván.

Égnek a jogászok, elhatározzák, hogy majd visszafelé ők is okosak és trükkösek lesznek. Visszaúton úgy tesznek, mint a mérnökök odafelé, csak egy jegyet vesznek, viszont a mérnökök most egyet sem. Megjelenik a kalauz a kocsi végében, ezért elindul a rohanás.

Jogászok az egyik WC-be, mérnökök a másikba. Nyomorg mindenki, mikor az egyik mérnök odaoson a jogászok WC-jéhez, majd bekopog: – A jegyét legyen szíves...

Diszkóban: – Aztaaa, micsoda bicepsz! Mit szedsz? – Beléptő, köcsög.



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez a tábla?

- Zsákutcát, amelyben kerékpárosok részére a továbbhaladás lehetősége biztosított.
- Azt, hogy az út a kerékpárosok részére zsákutca.
- Út melletti kerékpárút végét.



2. Mi a teendője, ha taxijával nagy sebességgel közeledik a táblával jelzett hely felé?

- Szorosan az úttest jobb szélére lehúzóva kell továbbhaladnia.
- Az út kanyarulatában szakaszosan kell a taxit fékezni a biztonságos haladás érdekében.
- A taxi sebességét a biztonságos kanyarvételhez szükséges mértékben csökkentenie kell.



3. Mely járművekre vonatkozik ez a jelzés?

- Csak a személygépkocsikra.
- Csak a gépjárművekre.
- Valamennyi járműre.



4. Ha útburkolati jel másként nem jelzi, hol és milyen távolságot kell más járművel a droszton tartózkodó taxik részére szabadon hagyni?

- A tábla után 20 méter távolságot.
- A tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságot.
- A tábla előtt 5 méter, utána 15 méter távolságot.



5. Taxijával egy ilyen táblához közeledik. Mikor kell a jármű sebességét legalább 20 km/h-ra csökkentenie?

- Csak a tábla vonalában, mert a korlátozás ott kezdődik.
- Már a tábla elérése előtt.
- Az övezetnek minden olyan részén, ahol gyalogos halad át az úttesten.



6. Hogyan kell a taxival áthaladni a táblával megjelölt helyen?

- Megállás nélkül legalább 5 km/h átlagsebességgel.
- Külön-külön kell megállnia a két vagy több sávpár előtt, és ismételten meg kell győződnie a továbbhaladás veszélytelenségéről.
- Legalább 30 km/h sebességgel.

7. Mi az iskolabusz?

- Járművezetők képzését végző vállalkozás oktatói célra használt autóbusza.
- Óvodás gyermek, közoktatási intézmény tanulója szállítására rendszeresített nem menetrend szerint közlekedő autóbusz.
- Önkormányzat, illetve kistérségi tulajdonú autóbusz, amelyet iskolai gyermekszállításra is használnak.

8. Kell-e készenlétben tartani az első és hátsó helyzetjelző lámpában, a tompított fényszóróban, a féklámpában és az irányjelző lámpában használt izzólámpák minden fajtájából a taxin legalább egy-egy darabot?

- Igen.
- Legfeljebb azokon, amelyeken az izzólámpák cseréjéhez a gyártó szakműhely igénybevétele nem írta elő.
- Nincs ilyen kötelezettség, de a tartalékkészlet adott esetben hasznos lehet.

9. Kell-e az olvadóbiztosítókból tartalékot tartani a taxin?

- Igen, a taxin alkalmazott olvadóbiztosítók minden fajtájából legalább egy-egy darabot.
- Csak a helyzetjelző lámpákhoz alkalmazott olvadóbiztosítókból kell tartalékolni, de legalább két darabot.
- Nem kell, de célszerű néhányat.

10. Elegendő-e a taxi ez év októberében tételesen meghatározott összetételű elsősegélynyújtó felszerelésében csak azokat az elemeket cserélni, amelyeknek lejárt a használati idejük?

- Igen.
- Csak 2010. január 1-jét követően.
- Nem.

11. Befolyásolja-e a taxi tisztasága az utasnak a taxitársaságról kialakított képét?

- Igen, ez alapvető fontosságú a társaság megítélésében.
- Legfeljebb a szolgáltatás minőségének a megítélését.
- Nem.

12. Elromlott járművet vontat. Meg kell-e jelölnie a vontatásra használt kötelet?

- Igen.
- Csak akkor, ha a vontatókötél 3 méternél hosszabb.
- Nem.

13. Köteles-e a taxis fényvisszaverő mellényt viselni?

- Igen, ha éjszaka lakott területen kívül vezeti a járművét.
- Legfeljebb akkor, ha lakott területen kívül, éjszaka és korlátozott látási viszonyok között száll ki a taxijából az úttestre, leállósávra vagy útpadkára.
- Nem.

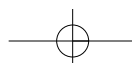
14. Szabályosan közlekedik-e a képen látható kerékpáros?

- Igen.
- Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.



Fék utcai Köztársaság

(Retro novella az 1980-as évek elejéről)

Hatan ültek a Nysa mikrobuszban a MÁV laktanya előtt, az akácfa árnyékában.

Fellegvári – a pallér, Tatám – vagy másképp Tut (mint Ankh Amun) – a sofőr, Taxicar – a taxis (akinek ünneplősebb beceneve Demizson), Gabikao – a néger építész (ő mérnöki végzettséggel a pallér beosztottja építésvezetőként). Hangosan felröhögve kommentálták a rádióban sugárzott kétórás híreket.

Baxi – a rakodó és Hektor hátul beszélgettek. Várták a munkaidő végét.

A pallér közben szertartásosan keverte a kártyát. Az elől ülők negyed háromkor a már szokásossá vált játékba kezdtek.

– Piros negyvenszáz ulti – mondta óvatosan körbenézve Tatám.

– Felőlem mehet – legyintett Taxicar.

– Hohohogy? – makogta Gabikao. Az előbb még tőh-tőhbé volt ugyanaz.

– Na, vezesd elő édes gyerekem! – mosolygott a pallér, aki nagy kártyás volt. – Kontra ulti, kontra száz, én ütsem a végét!

Tut óvatosan indult. Meghúzott néhány pirosat, majd áttért tőkre, az igazi hajtószinére, de hamar kifűjt.

– Csak ennyi volt? – kérdezte Fellegvári, miközben letette

a tők alsót. – Adjál még nekem ilyet, vagy tedd bele a piros nyolcast!

– Ájájáj, meg vágy cipve! – csapkodta térdét nevetve a babasegű fekete építésvezető.

Tut belerakta a pirosat, és fancsali arccal gondolt rá: ebben a játékban sincsen nagyobb szerencséje, vagy elszámítja mindig magát, mint a házasságában. Az asszony válni akar, megismerkedett egy fiatal suhancsal, aki négy évvel volt igazából fiatalabb nála, de szinte a gyerekének nézett ki, mivel ő korán megöszült, kopaszodott, és volt rajta túlsúly is bőven.

– Na, figyelj mán, Ámon, ne álmodozz! – szolt rá Taxicar. – Piros az alja, tedd bele a hetest!

– Mennyi volt az? – kérdezte Tatám melán.

– Hát, na mennyi? – felelt Fellegvári. – Piros negyvenszáz ulti bukva, kontrázva, az három húsz per kopf.

Ámon kényszeredetten lökdöste körbe az aprópénzt, gondolatai visszatértek házasságához. Rádöbent, ő már nem tud asszony nélkül élni, ha otthagya a felesége, akkor gyorsan nézni kell valakit.

Őcci, és Salvatore érkezett meg. A sörgyárban voltak, hoztak két nagytáska csatos kőbányait. Beváltották a maradék sörblokkot.

– Na, erről van itt nagyba szó! – derült fel Taxicar arca. – Hol a pic's-ba voltatok eddig? Mán szomjan halunk itt.

– Figyelj, Demizson, ne tud meg, mennyien voltak! Kinn állt a kapunál a sor vége – felelte Salvatore, miközben már nyomkodta a kezébe az éltető nedűt.

– Látom, vége a munkaidőnek. Szevasztok! – köszönt be Jazz Lali, akit háta mögött csak musicának hívtak, mivel azonnal megérezte a cefreszagot.

– Nem mindég, Lala? – röhögött Salvatore. – A lényeg megérkezett. Kérsz egyet?

– Hú... nagyon megtisztelsz, Salvatore bátyám – felelte úriasan Lala, pedig ő volt az idősebb néhány évvel.

Medve, a főnök sietett a buszhoz.

– Figyelj, ba... meg Tatám! Miért nem mentek arrébb, itt isztok éppen, ahol mindenki látja? – Főnököm, itt van

az árnyék, meg itt a söröd is. Hogy vagy? El voltál ma túnve, nem is láttalak.

– Ugyan már! Reggel együtt kávéztuk a büfében, nem emlékszel? Mesélted az asszonyt is. Itt van a szatyrom, rakjátok bele a söröm, aztán húzok vissza.

– Főnök, majd beszélünk kell, van egy kis gondom. Holnap bemelegyek hozzád – szólalt meg Hektor, aki eddig csak bambult, kezében a csatos üveggel. – Összejöttem egy csajjal, kéne valami kéro.

– Jó, rendben, valamit kitalálunk! – kiabálta távozóban Medve.

A két nagy sporttáska gyorsan kiürült, még a vén Pujának is kellett adni, neki is volt benne blokkja. Úgy döntött a társaság, hogy átmenetileg a siketekhez, a Birka nevű kocsmába, amit egyesek csak vidám „körül-szarosnak” hívtak.

Jani bá, meg az öreg Vili már foglalták a hosszú, kecskelábú asztalt, és megrendelték a kaját. Legtöbben pacalt kértek, néhányan azonban a veseelőre vagy a pirított májra esküdtek, friss házi kenyérről és kovászos uborkával. „A kaját szét kő csapatni valamivel.” A vén Pujának mindig ez volt a jelszava. Rögtön kért is egy kör szilvapálinkát a társaságnak.

A pálinka megtette hatását, még a „fogtechnikus” Taxicar is kért egy újabb kört bátran (lehet, már berüggött). Jani bá és Salvatore szkan-derezni kezdett. Erre szolt be a kancsal pincér – a Lajos –, hogy „kimehetnétek már a francba a fák alá, ha megkajáltatok, ott lehet csesztetni egymást!”

Úgy is történt, de itt már Salvatore és Jani bá meg is verekedtek. Birkóztak a porban. A kis Salvatore-nem volt pólo, és ledörzsolódott néhol a bőre. Elég rosszul mutatott, amikor végre abbahagyták az állatkodást. Baxi hozott egy deci pálinkát, és lefertőtlenítették Salvatore-t. Nyolc óra tájt már borzasztó részeg volt az egész csapat. Gabikao fennkölt beszédet mondott, és javasolta, hogy alapítsák meg a Fék utcai Köztársaságot, a Közép-Afrikai Köztársaság mintájára.

Ki is jelölte a kormányt. Természetesen az elnök – a főnök – ő lenne. A miniszterek: Salvatore – igazságszolgálati, Taxicar – közlekedési, Tatám – családügyi, a vén Puja (fél lábával, és csapats pálinkájával) – egészségügyi, Baxi – a cigánykisebbségi, Jani bá – sport, Fellegvári – szerencsejáték, Hektor – szerelemügyi, Őcci a pénzügyi (ő gyűjti a sörblokkokat). Jazz Lali (a

muslica) lenne a vámparancsnok, az öreg Vili pedig az élelmezést irányítaná. Ő maga – Gabikao – a fővarázslói posztot is ellátná. Feladata lenne a köztársaság notagjainak elbűvölése. Ennek érdekében minden nap két órát táncolna, és közvetlen utána mesélne hihetetlen történeteket Afrikáról, az őserdőről, emberekről, szellemekről, sosem látott állatokról. Mint általában mindig, rendszeresen csúszott a sör és az idő. Tizenegy körül kizavarták a köztársaságiakat a Birka udvaráról is. Átdüldöngéltek a bázisra, a vasutas laktanyába, ahol hegyén-hátán elfeküdtek, kinek hogy sikeredett.

Reggel csodálkozó szemmel méregették egymást. – Na, tegnap jól megalapítottuk a Fék utcai Köztársaságot!

– Hát meg... muszáj is volt már – motyogták többen.

– De hol az elnök-varázsló, Gabikao? – nézelődtek.

Hektor rüggött be legkevesébe, már beszélt az ügyeletessel, és megrökönyödve közölte:

– Gabikao elutazott hajnalban, kiment a reptérre. Azt üzeni egy cetlin, hogy kicsit előrehozta a franciaországi utazását. Köszöni a támogatást, amit valutában összeszórólunk neki – mi és a kollégánok – annak reményében, hogy meghozza francia honból, amit összeírkáltunk.

A legvalószínűbb azonban, hogy hazautazik. Ennyi pénzzel és tudással otthon biztos kormánytag lesz, ha nem is elnök, de igazi építésügyi miniszter.

Epilógus:
A történet szereplői közül már minimum öten a Túlvilági Köztársaságba távoztak. Hárman azonban még mindig görcsösen taxiznak. Taxicar viszont – érdekes módon – igazi vasutas lett.

Gabikaot pedig... mintha felismerni véltem volna egy Afrikáról szóló National Geographic Channel sorozatban, ahol a nagy vudu varázslókat mutatták be. Varázsszavaiából azt hámoztam ki: Készüljetek, Fék utcaiak, Le Chauffeur de Taxi Pensant Shako-t – a legbölcsebb fiama – elküldtem hozzátok!

tokio170

Barátnők

Két barátnő beszélget. Az egyik büszkén mondja:

– Képzeld, a múlt hónapban nagyobb melleket csináltattam magamnak!

– Aha – méri végig a másik – És miért nem hordod?

BŐSÉGES NAPI MENÜ 900 FT-ÉRT
3DL ÜDÍTŐVEL A BEM SÖRÖZŐBEN
HÉTKÖZNAPONKÉNT 12-15 ÓRÁIG.
TAXISOKNAK A MENÜBŐL 10%
KEDVEZMÉNY, EGYÉB
FOGYASZTÁSBÓL 15% KEDVEZMÉNY.
KÜLÖN TERMÜNKBEN KIVETÍTŐ
MŰKÖDIK, AHOZ NÉZHETŐEK A
SPORTKÖZVETÍTÉSEK, ÉS HOGY
JOBBA HANGULATBAN TELJENEK AZ
ESTÉK, NAPONTA VÁLTOZÓ ITAL-
AKCIÓVAL VÁRUNK MINDENKIT!

BEM SÖRÖZŐ

1027 BEM JÓZSEF TÉR 1.
TELEFON: 212-5738
HONLAP: WWW.BEMSOROZO.HU

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

XIV. Nagy Lajos király útja

Taxisok kérik, hogy szereljék le az újfajta kiegészítő jelzőlámpákat. Ha „zöld” a jelzés, akkor meghessenek a járművek minden irányba. Főleg éjszaka, amikor nincs villamosközlekedés.

• A Nagy Lajos király útján a villamosérzékelő ultrahangos detektorok működése nem megbízható. Emiatt a villamosok részére minden periódusban szabad jelzést kell adni. Ekkor a járműforgalom részére csak a kiegészítő egyenes jelzőnek lehet szabadjelzést adni. Az érzékelők működőképességének javításával a kedvezőtlen helyzet javítható. A Hősök terén a gyalogosok biztonságos úttestre lépése miatt vannak a járművek a két zöld jelzés között néhány másodpercre megállítva.

XIV. Stefánia út – Cserei utca sarok

Tréfás járókelők elforgatták az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát. Kérjük leszerelni a felesleges jelzőtáblát.

• A jelzőtábla visszafordítására intézkedtünk.

IX. Viola utca 25.

Árválkodik egy értelmetlen „Megállni tilos” jelzőtábla a jelzett helyszínen. Kérjük leszerelni a felesleges jelzőtáblát.



A IX. kerületi Viola utca 25. előtt kollégánk szerint egy felesleges tilalmi jelzőtábla van

• A mobil „Megállni tilos” jelzőtáblát nem szüntetjük meg, mivel a szemben lévő ingatlannál építkezés van. A tábla az ideiglenes forgalmi rend része.

XIV. Füredi út



A XIV. kerületi Füredi úton, a SHELL benzinkútnál hiányzik egy Kötelező haladási irány jelzőtábla

Taxis kolléga jelezte, hogy elvittek egy „Kötelező haladási irány” jelzőtáblát a XIV. kerületi Füredi út végénél a Shell benzinkút magas-

ságában. A Rákosszentmihály felől érkezőknek nem szabadna balra fordulni a benzinkútnál, de megteszik, mert a „Behajtani tilos” jelzőtábla nem jól látható.

• A Kötelező haladási irány jelzőtábla ki-helyezésére intézkedtünk.

IX. Üllői út – Vajdahunyad utca sarok

Egy építkezés miatt „Zsákutca”, így kétirányú lett a Vajdahunyad utca, ki lehet hajtani az Üllői útra. Miután elsőbbséget szabályozó jelzőtábla nincs, a jobbkézsabály értelmében a Vajdahunyad utcának van elsőbbsége. Ugyanakkor az Üllői út egyértelműen „Főút”, tehát neki is elsőbbsége van! Kérjük pótolni a hiányzó „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát.

• Az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla pótlására ismételten felkértük az ideiglenes forgalmi rendért felelős kivitelezőt.

X. Gyógyszergyár utca – Fehér út sarok

Taxis kolléga véleménye szerint a Gyógyszergyár utcából két sáv is kanyarodhatna balra. Jobbra pedig elegendő lenne egy kiegészítő jelzőlámpa.

• A BFFH Közlekedési Ügyosztály nem támogatja javaslatukat. A Fehér úton a közeljövőben buszsáv épül, melyhez kapcsolódóan a Gyógyszergyári úti csomópont is átépül.

VIII. Alföldi utca – Kun utca sarok

Vagy öt évvel ezelőtt lebontották a „Koltói” égéssérültek kórházát, az akkori Koltói Anna utcában. Azonban a kórházra utaló jelzőtábla azóta is ott marad, kérjük leszerelni.



VIII. Alföldi utca. 5 éve felejtették ott ezt a jelzőtáblát

• A jelzőtáblát már megszüntettük.

VII. Dob utca – Akácfa utca sarok

Korábban már jeleztük, hogy az út vonalvezetésében (!) helyeztek ki kerékpártárolókat, amiket éjszaka a sötétben nem lehet látni. A közlekedésszervezők szerint nincs gond. Viszont azóta is, hetente döntenek ki a kerékpártárolókat a kanyarban. Kérjük őket át-helyezni.

• A kerékpártárolók műszaki átadás-átvétele még nem történt meg. A forgalomtechnikai kezelői hozzájárulással ellátott terven „Forgalom elől elzárt terület” felfestés is szerepel a kerékpártároló után, amely megvezetné a járműveket. A beruházást végrehajtó VII. kerületi Polgármesteri Hivatalnak jelez-



VII. Akácfa utca – Dob utca sarok. Balesetveszélyes helyzetet teremtett az illetékes

zük, hogy a burkolati jel pótlását és az eljárás lezárását kezdeményezzék.

VII. Dob utca – Rumbach Sebestyén u. sarok

Valaki „hazavitte” az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát a jelzett helyszínről. Kérjük pótolni.



VII. Dob utca – Rumbach Sebestyén u. sarok. Hiányzik egy „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla

Az „Elsőbbségadás kötelező” és „Kötelező haladási irány egyenes és jobb” jelzőtáblák pótlására intézkedtünk.

IX. Kálvin tér



IX. Kálvin tér. Záróvonallal kellene különválasztani a sávokat

Egyszerre kap „zöld” jelzést a Baross utcából jobbra kanyarodó egy sáv, illetve a Vámház körút felől jövő, egyenesen haladó egy sáv. Ezzel nincs is baj, hiszen a Múzeum körút kétsávos. Azonban ezt a két sávot célszerű lenne „Záróvonallal” különválasztani.

A Forgalmtechnikai kezelői hozzájárulással ellátott terv alapján a két sáv közötti záróvonal pótlására felkértük a DBK Eurometro Kft.-t, mint a beruházás lebonyolítóját.

III. Szőlő utca – Kiscelli utca sarok

Sajnos itt is hetek óta hiányzik egy „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla. Kérjük a pótlását.

Az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát már pótolták.

X. Mádi út – Kőrösi Csoma Sándor utca sarok

Taxis kolléga véleménye szerint a Mádi utcából egy „Záróvonal” segítségével lehetne biztosítani a folyamatos kihaladást.

A Kőrösi Csoma út nagy forgalma és a forgalombiztonság miatt nem támogatjuk javaslatát.

II. Árpád fejedelem útja

Korábban már jeleztük, hogy hetente (!) történik súlyos baleset a Komjádi uszoda előtt a balra kanyarodó járművek miatt. A közlekedésszervezők válasza szerint nincs gond. Mi megismételjük ismét: hetente van baleset! Vagy jelzőlámpa kell, vagy meg kell tiltani a balra kanyarodást! A járművek mehetnek az Üstökös utca- Frankel Leó út vonalán is.

A forgalmi rend módosítását nem javasoljuk. A problémát a buszsávot nagy sebességgel, szabálytalanul használók okozzák, ezért levélben kértük fel a rendőrséget a fokozottabb ellenőrzésre.

VII. Király utca – Hársfa utca sarok



VII. Hársfa utca – Király utca sarok. Hiányoznak terelővonalak

Vagy három évvel ezelőtt volt útburkolatcsere a Király utcában, azonban akkor elfeledkeztek a terelővonal felfestéséről a „Záróvonal” mellé. Akkor kértük a pótlást, ezt meg is tették, egy „laza” felfestéssel. Ez az útburkolati jel elkopott, kérjük a végleges jeleket felfesteni.

A terelővonalak (átlépők) felújításáról intézkedtünk.

VIII. Bródy Sándor utca – Szentkirályi utca



VIII. Bródy Sándor utca. Egy tükör, amely már felesleges

Forgalmirend-változás történt a VII. kerületben, többek között „megfordították” a Bródy Sándor utca egyirányúságát. Célzerű lenne a falon lévő tükröt áthelyezni az utca túloldalára.

• A Rév 8 ZRt. beruházása még nem fejeződött be. A problémát jeleztük a beruházónak, aki ígéretet tett a KRESZ-tükör áthelyezésére.

V. Alkotmány utca – Honvéd utca sarok

Nem meglepő. Itt is növényzet takarja a jelzőtáblát! Kérjük ezeket is eltávolítani.



V. Alkotmány utca. Itt is takarva a jelzőtábla

• A fa gallyazására intézkedtünk.

XIX. Vécsey utca 1.



XIX. Vécsey utca. Jól látni a táblát, ha valaki létrára áll

Célzerű lenne itt is áthelyezni a jelzőtábla-kombinációt, hiszen a fák lombjai miatt semmit sem látni belőle!

• A növényzet nyíratására intézkedtünk.

Leendő kispapa

– Doktor úr, a feleségem terhes lett, ezért szeretném megkérdezni, hogy ezentúl hogyan csináljuk a szexet?

– Hát kedves uram, az első hónapokban csinálhatják teljesen normálisan, majd a terhesség középső szakaszában térjen át a kutyapózra, végül az utolsó harmadban a farkaspózt ajánlom.

– Farkaspóz? Hát az meg milyen?
– Ül a lyuk mellett és vonyít.

XII. György Aladár utca 27.



XII. György Aladár út. Növényzet takarja a jelzőtáblát

Jelzőtábla van a jelzett helyszínen, de sohasem tudjuk meg milyen jelzőtábla, hiszen nem lehet látni a növényzettől! Célzerű lenne a növényzetet eltávolítani.

• Polgármesteri Hivatal felé a fa nyíratására intézkedtünk.

II. Kapás utca 22-vel szemközt



II. Kapás utca. Valaki kihelyezett egy Megállni tilos táblát

Valószínűleg a közeli „Parkoló” tulajdonosa „drótozott” ki egy „Megállni tilos” jelzőtáblát, célzerű lenne leszerelni! Senki sem veszi komolyan!

• Intézkedtünk a jelzőtábla megszüntetésére.

V. Miatyánk utca



V. Miatyánk utca. Egy jelzőtábla, amit csak a gyalogosok látnak

„Rakodóhely” jelzőtáblát helyeztek ki a belvárosi Miatyánk utcában, de ezt csak a sétálóutcából (!) lehet látni! Oda meg fizikailag nem tud behajtani az autó! Olyan helyre kell (kellene) áthelyezni a jelzőtáblát, hogy mindenki láthassa!

• A Miatyánk utca kétirányú zsákutca. A jelzőtáblát mindig a menetirány szerinti jobb oldalon kell elhelyezni, ezért van a rakodóhely jelzőtáblája az utca végébe helyezve. A rakodóhelyre utaló jelzőtábla a másik irányból is meg van ismételve, a jobb észlelhetőség érdekében.

III. Ürömi utca – Dózsa György utca sarok



Növényzet takarja az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát. Kérjük a növényzet eltávolítását.

• A növényzet nyíratására intézkedtünk.

Orczy tér

Átépitették a csomópontot, azonban egy ponton hiba történt, ezt javasoljuk megszüntetni. Most a Fiumei út felől jövők balra fordulhatnak az Orczy tér után a benzinkút felé. Ezt megtehetik az Orczy tér

csomópontjában is! Ugyanis rendszeresen ütköznek a Nagyvárad tér felől érkezőkkel!

• A balesetveszély csökkentése érdekében különösen veszélyes helyre utaló burkolati jel, lassító harántcsíkozás, illetve veszélyes útkanyarulatra utaló és 40 km/órás sebességsökkentő jelzőtáblák létesítését javasoltuk a BFFH Közlekedési Ügyosztály felé.

XVIII. Est köz 7.



„Zsákutca” az Est köz az Est utca felől, célszerű lenne ezt jelzőtáblával jelezni.

• Polgármesteri Hivatal felé a jelzőtábla kihelyezéséről intézkedtünk.

Továbbra is várom a kollégák kéréseit és kérdéseit Budapest közlekedésével kapcsolatban, akár személyesen, akár a szerkesztőségen keresztül.

SMS 06-20-924-7645

Email: lampafelelos@freemail.hu

Üzenet: www.iwiw.hu

Szoftver-reklamáció

Tisztelt Technikai Segítség! Tavaly frissítettem a Barát 5.0-ról a Férj 1.0-ra, és azt tapasztaltam, hogy a rendszer teljesítménye csökken, különösen a Virág és Ékszer alkalmazásokban, melyek pedig kifogástalanul működtek a Barát 5.0 alatt. Ezen túlmenően a Férj 1.0 több kedvenc programomat is eltávolította, mint például a Romantika 9.3-at és az Odafigyelés 6.4-et, ám telepített olyan alkalmazásokat, mint a Bajnokok Ligája 4.1 és a Fradi 3.0. Most már az Elbeszélgetés 8.0 sem működik, és ha Takarítás 2.8-at akarom indítani, egyszerűen visszautasít a rendszer. Megpróbáltam a Nyaggatás 5.3-mal kijavítani a hibákat, de sikertelenül. Mit tegyek?

Elkeseredett

Kedves Elkeseredett!

Először is ne felejtse, hogy a Barát 5.0 szórakoztatócsomag, míg a Férj 1.0 operációs rendszer, saját utasításkészlettel. Gépélje be következő parancsot: C: Azt hittem, szeretsz [Enter]. Ez

után töltse le a Könnyek 6.7-et, amelyvel telepítheti a Büntudat 3.0-át! Ha minden rendben megy, akkor a Férj 1.0 ezután magától újraindítja az Ékszer 2.4 és Virágok 3.6 alkalmazásokat.

Kérem, figyeljen oda, hogy ne terhelje túl a Férj 1.0-át több ilyen alkalmazás gyakori vagy egyidejű futtatásával, mert ez esetben előfordulhat, hogy a Férj 1.0 telepíti az Ingerült Csönd 2.3-at, vagy a Kocsmázás 7.0-át, és ezek által a rendszer fokozottan ki lesz téve a Sör 6.1 támadásainak.

A Sör 6.1 kártékony program, mely Hangoshorkolás.wav fájlokat hoz létre a merevlemezen.

Egyes tapasztalatok szerint a Férj 1.0 a Pletykadélután 2.1 és a Barátnőim Átjönnek Vacsorára 3.2 futtatása esetén lemerevedhet, ezeket csak akkor indítsa, ha előtte telepítette az Elmehetsz A Meccsre 1.5-öt! Bármilyen hibát is tapasztal a Férj 1.0 működésében, SEMMILYEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT NE telepítse az Anyós 1.0-át, és ne telepítsen új Barát programot se! Ezek nem támogatott alkalmazások; a

Férj 1.0 rendszer összeomlásához és a kapcsolat megszakadásához vezethetnek. A Férj 1.0 remek program, de csak korlátozott memóriakezelési lehetőségei vannak és nem kompatibilis néhány újabb alkalmazással (ilyen például a Reformtend 4.3) Érdemes lenne fontolóra venni néhány kiegészítő szoftver beszerzését. Személy szerint a Meleg Vacsora 3.1-et és a Rafinált Alsónemű 7.7-et ajánlom.

A legjobbakat: Szoftver Fejlesztés

* * *

Tábla az alaszkaik nemzeti park bejáratánál:

„A park területén veszélyes medvék és grizzlyk élnek. Minden látogatónak kötelező kis csengettyűket magán hordania, hogy a medvéket eljessze. Ezenkívül ajánlatos az állati ürülékeket figyelni, ez jelzi, jár-e grizzly a környéken. A grizzly ürülékét könnyű a többitől megkülönböztetni, mert kis csengettyűk vannak benne.”

Kérdések és válaszok

Budapest közlekedéséről

Az elmúlt időszakban a taxis kollegák három témakörben is felháborodottan fordultak Budapest közlekedési vezetőihez. A Margit hídról most ne is beszéljünk... Emlékeztetőül a problémák:

1. Egy időben kezdtek bele a millió útlezárással, forgalomtereléssel kapcsolatos munkálatokba. (metróépítés, szennyvízelvezetés és csatornaépítés, villamosvágányok cseréje, útburkolatcserék).

2. A repülőtéri út melletti korlátok elbontását éppen egy évtizede kérjük! Szinte heti rendszerességgel vagy baleset, vagy például kamion magasabb busz beszorulása, vagy lerobbant autó miatt válik használhatatlanná a repülőtérre vezető egyetlen (!) „gyorsforgalmi” út.

3. Az ideiglenes terelések alkalomával ámokfutást (!) rendeznek az útépítők. Ha éppen 30 km/óra tábla van a teherautón, akkor azt helyezik ki az útépítő munkások. Például a Thököly úton úgy helyezték ki a terelőkorlátokat, hogy azon csak egy kerékpáros haladhatott át.

Természetesen megkerestük az illetékeseket. A cinikus, semmitmondó válaszokat ti is olvashattátok.

Tisztelt Juhász Péter Úr!

A Közlekedési Ügyosztály vezetőjéhez címzett, 2009. október 5-én kézhez vett, három rövid kérdés tartal-

mazó levelére az alábbiakat válaszoljuk:

1. Hogyan engedélyezhettek ennyi útlezárást egy időben?

Az útlezárások engedélyezési eljárását a közútkezelési tevékenységre vonatkozó jogszabályok szabályozzák. Kizárólag forgalomtechnikai szempontok szerint nem ütemezhetők a közterületi munkák. Az időbeli ütemezést leginkább a pénzügyi források hozzáférhetősége, a hatósági engedélyezési eljárás és a közbeszerzési eljárás folyamata befolyásolja.

2. Mikor bontják el végre a gyorsforgalmi út melletti korlátokat?

Amennyiben a Ferihegyi repülőtérre vezető útra gondol, a korlátok elbontására terv nem készült, egy ilyen, esetleges beruházás időpontja, pénzügyi forrása jelenleg nem ismert.

3. Ellenőrzí-e valaki Budapesten az ideiglenes változásokat?

Igen. Amennyiben a közúti ellenőrzésre gondol, az arra feljogosított szervezetek: rendőrség, közútkezelők, közterület-felügyelet a jogszabályok által előírt hatáskörükből végzik e tevékenységüket.

Budapest, 2009. október 12.
Üdvözlettel:

Pásti Imre
Budapest Főváros
Önkormányzata
Főpolgármesteri Hivatal
Közlekedési Ügyosztály
alosztályvezető

MORFONDÁRIÁK

Eltelt húsz esztendő. Azóta. Mióta? Mióta Szűrös elvtársból köztársasági elnök úr lett. Semmi perc alatt. Ahogy manapság mondanánk. De mást mondogatunk. Mégpedig azt, hogy, rosszabbul élünk, mint húsz évvel ezelőtt. Milyen jó is volt. Volt ablak az útlevelünkön. Lehetett menni nyugatra, Trabanttal. Össze lehetett vonni a vámkedvezményeket. Még a dédit is be lehetett számítani. Már ha befért ő is a Trabiba. Atyavilág, hazafelé mindegyiken egy Gorenje hűtőláda volt. Meg videók, ruhák, egyszóval cuccok. Úgy is mondták akkoriban, hogy kimegyünk a Shopping City Süd-be, cuccolni. Aztán már lehetett kocsi is behozni. Na szóval, az volt a hepi időszak. Aztán jött a bérbруттосítás. Nagyon nem volt érdekes. Voltak még ugyanis munkahelyek. És akkor meglódtak az évek. Jöttek egymás után. Privatizáció. APEH, SZJA, közterhek. Etc...etc. De még volt remény. Majd ha belépünk az EU-ba. Beléptünk oda is. Ja, majd elfelejtettem. Az éppen soros miniszterelnök tett egy olyan kijelentést, miszerint a rendszerváltásnak vannak vesztesei is. Ezt nem vonta kétségbe senki. Még ma is érvényes, csak egy kicsit hatványozottabban. Mitől lenne jobb? A világot megrengető válságtól. Ami ugye ránk semmi veszélyt nem jelentett. Politikusainknak is rengeteg dolguk akadt. Terézvárosban egy csomó régi házat megvettek, olcsón. Másnap rájöttek, hogy rossz üzletet csináltak, ezért még aznap délután eladták a többszöröséért. Hadd bukjon rajta a másik. De előfordult ennek a fordítottja is. Amikor szinte értéktelen kamu kis földdarabot a külföldi befektetőnek sikerült elcserélnie a sukorió határárt. Sorolhatnám oldalakon keresztül a hasonló zsványásokat, de minék? Van valami reményünk, hogy jobb lesz? Szerintem nincs. Szegény Metál Zolit sajnálom. Bizik, bizakodik, hogy sikerül valamit előbbre lépni a taxis problémák dzsungelében. Szerintem az optimizmus egy pozitív tulajdonság. Csak az a baj, hogy akikkel most tárgyalnak, ők is optimisták. Azt hiszik, hogy ott maradnak, és akkor felesleges lesz bármire is emlékezniük. Mivelhogy eddig is mentek a dolgok, ezután is fognak menni. Zoli, őszintén, nem kértezték még meg téled, hogy mi a gondjuk egyáltalán a taxisoknak, amikor csak ki kell nézni az ablakon, és új, meg új céges autókkal van tele a város? Az árak meg finoman szólva az öt-hat évvel ezelőttiek. Akárhogy számolok, 300 Ft/km alatti tarifával legalább kétharmados kihasználtság mellett, jó ha egy gyenge minimálbér éppen csak összejön. Vagy nem. E miatt vagyok én gondban, amikor valaki megkérdezi tőlem, hogy miért fizetett a Keletitől a Nyugatiig 5000 Ft-ot? Jobb híján ilyenkor azt szoktam mondani, hogy biztosan nagy volt a forgalom. És lón nagy hümmögés utána. Esetleg megkapom, hogy te sem vagy külön. Egy szóval is száz a vége, ma már nem kimondottan irigyelt foglalkozás a taxizás. Mondják úgy is, hogy keserves kenyér. Emiatt aztán egyre idege-sebbek vagyunk. Nem csak mi. Mindenki.

Még a miniszter úr is. Mit foglalkoznak annyit a kis építkezésével? Kifizeti azt az egy-két milliót, aztán legyen már csönd. A parkolási társaság meg felülírja a hatályos jogszabályt. Csak úgy elgondolkoztam. A mozgáskorlátozott-parkolóhely kié? Az arra jogosultaké. Eddig stimmel. Ezért is nem kell nekik fizetni. Tehát ha oda valaki jogtalanul beáll, akkor szerintem a társaság elkérheti a neki járó díjat. A hatóság pedig (és nem egy alkalmi munkás, mivelhogy a parkolóőrök többnyire az alkalmi munkavállalói kis-

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Mély megdöbbenéssel, hogy azt ne mondjam felháborodással olvastam az októberi Taxisok Világában az új taxis szabályozás tervezését. Biztosan másoknak is feltűnt, hogy itt vérezen komoly dolgokat akarnak ránk erőltetni. Euro3-as, meg töréteszt előírásokat. Ki a fene tudja ezeket teljesíteni, amikor megélni is alig tudunk? Meg hogy egységes színű taxik, vagy valami ilyesmi. Kinek az agyában születnek meg ilyen elmebeteg ötletek? Aztán az első felháborodásom után jött a második. Jól láttam, hogy a szállítható személyek száma szerint 250 ezer forint biztosíték? Huszonötzerről? Emberek, az legalább egymillió forint! Hogyan lehet ezt kitermelni? (hacsak nem a szegény biztosítókat fog-

Vállalkozói vizsga ötvenként. Aki ezt kitalálta, az vizsgázik ötvenként „hülyerendevénként. Na, ez még érdekes is lehet. Bármibe fogadom, hogy a taxisok háromnegyede – na jó, magamat is beleértve – ma megbukna egy KRESZ-vizsgán. Aztán van itt még taxiengedély-megújítás, meg régiós szintű helyismeret (a GPS-ek koráiban. Röhögniem kell). Túrataxi, meg övezeti díj megállapítása és hasonlóan „égető gondok” – tényleg, komolyan kérdezem: emberek azért kapják a nem kevés fizetésüket, hogy kitalálják ezeket a marhaságokat, meg hogy hogy lehet legjobban kitalolni (szívem szerint ide egy erősebb kifejezést írtam volna) a taxisokkal? Üdvözlettel:

K. Nagy Barnabás

könyvükkel azok) eljárást indíthat esetleg a parkolási társaság feljelentése alapján. A minap a köztévében komoly szakjogászok próbálták megmagyarázni a társaság vezetőjének a jogszerűtlenséget, de az úr egyszerűen kitért a válasz elől. Csak mondta a magáét. Na. Itt tart a jogbiztonság napjainkban kis hazánkban. Egy cseppet sem csodálkozom. A parkolási társaságoknak is van éppen elég bajuk. A saját zsebre dolgozás. Meg a kis különjuttatások. Tényleg, mi van ezekkel az ügyekkel? Tán csak nem szüntették meg az eljárásokat? Több is volt, ha jól tudom. Igaz is. Be kell tartani a sorrendet. Előbb Zuschlag, majd a Hunvald, és utána a többi. Van idő bőven. Ráérünk. Még csak 9 év telt el ebből az évszázadból. Ahogy nagy proletár költőnk mondotta volt: „Dolgozni csak pontosan, szépen, ahogy a csillag megy az égen Úgy érdemes.” Elnézést, tisztelt Drávucz uram, nem akarom elvenni a ke-

nyerét. Ez csak egy verssor, nem pedig egy egész vers. Különben nagy élvezettel olvasom cikkeit. Nem árt, sőt kimondottan jót tesz az ember hangulatának! Ha belegondolok, hogy mily régóta ugyanazok a problémák várnak megoldásra, akkor már nem is vagyok olyan szomorú. Örülök, hogy luk van rajtam. Ezért is jobb a múltba tekintgetni, mert az valamelyest látható. Nem úgy, mint a jövő. Na, ahhoz csak a politikusok értenek igazán. Viszont ha jól belegondolok, ők is csak találgatnak. Mi meg majd meglátjuk. Itt van például a reptér bővítése. A szakemberek már előre sopánkodnak, hogy a megnövekedett forgalom következtében gondok lesznek az utasok városba jutásával. Na Zoli! Szerintem itt a lehetőség. Nem kunyerálni kell. Tenni. Mit? Elmondom. Amikor átadják az új terminált, három vagy négy napig sem oda, sem befelé nem kell fuvarozni. Nem, ez nem sztrájk. Mondjuk inkább kapacitáshiánynak. Kíváncsi lennék, milyen állapotok uralkodnának úgy 10-12 óra múlva. Biztos vagyok benne, hogy elsőik között lennél, akit „föntről” megkeresnének, hogy mit lehetne tenni? Na, akkor kellene leülni tárgyalni. A második toalett-szünet után biztosan mindent aláírnának. Ha nem is mindent, de egy pár dolgot igen. Ha mást nem, de az eszemben táblákat biztosan leszerelnék. Ez a verzió nem lenne egyszerű, azt tudom, de, hogy hatásos, az biztos. Ajjaj. Eddig azt hittem, hogy optimista vagyok, de most hirtelen úgy látom, hogy meglehetősen utópisztikus lettem. Mindentől függetlenül kívánok neked sok sikert! A taxisoknak meg, ahogy mondani szokás: kevés munkát, sok pénzt.

Tisztelettel:

Kapitány

A válság egyre mélyül, a megszorító intézkedések nem hoztak eredményt. A kormánzatnak nincs több ötlete (na, eddig nem vics, az csak most kezdődik...), ezért úgy dönt, hogy a megoldást az állampolgárokra bízta: mindenkinek ad 1 000 000 Ft-ot, aztán boldoguljon mindenki, ahogy tud.

Na most, ha ezt a pénzt elköltjük a Józsefvárosi piacon, akkor a pénz Kínába kerül.

Ha benzint veszünk rajta, akkor az araboké lesz.

Ha számítógépet szerzünk be, akkor Indiába és Hongkong-ba vándorol.

Ha ruházkodunk, akkor a kínai, bangladeshi, vietnámi gazdaságot gyarapítjuk.

Ha gyümölcsöt, zöldséget vásárolunk, akkor Hollandiáé, Spanyolországé, Olaszországé lesz.

Ha kifizetésű autót veszünk, akkor Japánba, vagy Németországba kerül.

Ha semmire sem jó elektronikus berendságokra herdáljuk, akkor Tajvant gazdagítjuk.

Az egyetlen lehetséges mód, hogy a pénzt itthon tartsuk Magyarországon, ha jó magyar borra és pálinkára költjük, mert ezek garantáltan hazai termékek. És fellendül a gazdaság...

Intézkedtek

Taxis kolléga kereste meg szerkesztőségünket, hogy az esti órákban, sötétedés után elvakítja az autózvezetőket a XIII. kerületi Róbert Károly körút – Lehel út sarkán lévő világító reklámtábla. Természetesen megkerestük az illetékes önkormányzatot, ők pedig intézkedtek: elbonthatják az engedély nélkül felállított építményt.



Tisztelt Vezető!

Kérem szíves intézkedését, hogy csökkentsék a fényerőt a Róbert Károly körút – Lehel utca sarkán lévő reklámtáblán. Ön is tudja, hogy közlekedési bűncselekményt követ el az, aki a közlekedésbiztonságra veszélyes tárgyat helyez ki a közútra. Éjszakai taxisok szerint ez a reklámtábla úgy elvakítja a kollégákat, hogy másodpercekig semmit sem látnak!

Köszönettel a taxisok (és az autósok) nevében:

Juhász Péter

Megérkezett a válasz:

Tisztelt Juhász Úr!

A Budapest XIII. kerület Róbert Károly krt. – Lehel út kereszteződésében jelzett – közlekedésbiztonságra veszélyes fényreklám ügyében tett bejelentését az Építésügyi Osztállyal megvizsgáltattam és ennek eredményéről, valamint a megtett intézkedésekről az alábbi tájékoztatást adom:

Az Építésügyi Osztály a bejelentését továbbította a közúti közlekedési ügyekben hatáskörrel rendelkező Nemzeti Közlekedési Hatóság, Közép-magyarországi Regionális Igazgatóságához – mint elsőfokú közlekedési hatósághoz.

Az Építésügyi Osztályunk, mint a XIII. kerület jegyzőjének építésügyi hatósági feladatait ellátó szerve megállapította, hogy a fényreklám-építmény építésügyi hatósági engedély nélkül létesítették. Miután az építmény fennmaradására engedély a jogszabályi okokból – a fényerőtől függetlenül – nem adható utólag, ezért az építésügyi hatóság az építményt az építmény lebontására kötelezte. A hatósági döntés jelenleg nem jogerős.

Közérdeklében tett bejelentését ezúton megköszönve kérem válasza elfogadását.

Tisztelettel:

Dr. Tóth József

Budapest Főváros XIII. kerület polgármestere

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

**Ez az Ön
hirdetésének helye**

**Ez az Ön
hirdetésének helye**

**AUTÓTÜKÖRBETÉT
JAVÍTÁS**
Földes Gábor
1075 Budapest, Király u. 11.
Ny: H-P: 8-17-ig
Telefon: 341-1261

AUTÓSZÁLLÍTÁS
1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
www.gepjarmuszallitas.hu
Tel.: 06-209-960-250

Mercedes Alkatrész
Gyári új, minőségi utángyártott és
bontott alkatrészek.
RAKTÁRRÓL MINDEN TÍPUSHOZ
Üzleteink: 1196 Bp., Ady Endre u. 47.
1196 Bp., Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
www.mercibolt.hu
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

DAEWOO CHEVROLET KIA MOTORS HYUNDAI
**GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
AUTÓALKATRÉSZEK**
www.korexcar.hu
1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27.
Tel: (1) 280 6483 • (30) 352 1292
Nyitvatartás: H-P: 9-17-ig

NORDEX TRADE Kft.
autóalkatrész szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel
1139 Bp., Röpennyú u. 45.
Tel.: 06-1-329 2926, 06-1-329 2927
Nyitva: H-P 08-17-ig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 20% kedvezmény!

Előfizethető a Taxisok Világa!
A féléves előfizetői díj **2670 Ft**, az egyéves **5340 Ft**, amit
postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az
előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

Santen 95 Bt.
autóalkatrész szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre u. 49.
Tel.: 280-9739, 280-4527
Nyitva: H-P 8-18 óráig, Sz: 9-10 óráig
www.santen.hu
Taxisoknak 20% kedvezmény!

Találtunk egy verset Drávucz István szerkesztésében

*„A mi utcánk ó de szép,
itt-ott sápadt kis lámpa ég,
lehet másutt több fény sugar,
a mi hű szívéünk mégis visszajár...”*

(Régi közkedvelt sláger)

A mi utcánk, az én utcám jellegzetes józsefvárosi utca. Nincsen rajta semmi különös. Közel a kies és roppant hangulatos Mátyás tér, házunktul jobbra fordulva hamarost elérjük a Corvin-kört, ám ha balra megyünk, akkor meg a Köztársaság teret, visszafele gyalogulva, kissé jobb-, bal-kanyarral a körúton túlnan meg a Magyar Rádió székházát.

Ebben a számomra Álomországban, ebben a proletár Tündérvkertben éltm félárva, majd nem-utcgagyerek nagykamasként 1956 október-novemberében, decemberében és még hosszú évtizedeken át.

A „Mi vagyunk 56 októberének örökösai” című mostanabani, ünnepnek nevezett vetélkedésbe az akkoriban ott lakók már nemigen szólhatnak bele – nagyon is benne éltek a süreijében, és hát a spriccelő golyók, a durranások, robbanások és becsapódások kissé – hogy úgy mondjam – nehézkessé tették számukra a távlatos gondolkodást, annak átérzését, hogy itt történelem van csinálva. Utcánk egyszerű dolgos emberei az ilyesmit ösztönösen rábizzák a történészekre, akik aztán majd hol így, hol úgy, hol meg amúgy értékelik – a holtak meg már úgysem beszélhetnek vissza.

Hanem hát amikor november 8-án vagy 9-én úgyszólván hirtelen ránk szakadt a csönd és kikászálódunk pincei kényszerlakhelyünkből, rágyöttünk, hogy ami minket körülvesz, az nem a béke csöndje. Az süket csönd, az halotti csönd. Kilépv a kapun nem ismertünk az utcánkra („A mi utcánk ó de szép...”). Mintha tornádó söpörte volna végig. Házunkat is találat érte. Sarokház, hát naná hogy a sarkát kaszálta le valami. De mint másnap megtapasztaltuk, amikor kenyérért vagy krumpliért indultunk és kiérve a körúthoz, ott balra fordultunk, az Üllői út felé, hogy a borzalom igazából ottan van. „Hogy az istennyilába lehet így szétlúni egy házat? Tán egy egész hadosztály lútt ki onnét kifelé?” – kérdezték egymástul házunk sokat tapasztalt hadviselt férfiai, és még egy magamfajta kamaszgyerek is fölismerte rajtuk a feszültséget, a szanaszét heverő holtak láttán az iszonyatot, a szorongást, a kétségbeesést vagy a visszafojtott dühöt, ha elhaladt mellettünk egy-egy nyitott fedelű páncélozott jármű kibiztosított gépfegyverrel, házomladékok felé fűrkésző – úgyszintén igen feszült – szovjet katonákkal.

Mert kölcsönös volt a düh, csak hát az övék ezerszer harapósabb. Meg lettünk büntetve. Tündérvkertem összelöve.

Voltak, akik azt mondták: „Nem lesz itt élet húsz év múlva sem” – és elmentek a vélt jobb világba. Voltak az örök naiv reménykedők: „Gyűnnek az amerikaiak,

gyűnnek az ENSZ-katonák, majd a Nyugat megsegíti!”. No persze, a Nyugat. Csakhogy a Nyugat akkor éppen lefoglalta magát a Szezi-csatorna birtoklásáért folyó harcokkal. Mert annak volt tétje. Ám ezt a piciny országot, a mienket lehet adni-venni, de érte öltre menni, azt már nem.

Igazágtalan vagyok, mert volt nyugati segítség: elismerő vállveregetés, dicséret („Szép volt, fiúk!”), no meg a csomagok. Mi is kaptunk némi sorbanállás után a csomagosztóban: volt benne használt ruha, zacskós tejpor, amit rafináltan becseréltem az ízletesebb konzerv sűrített tejre. És persze befogadtak sok-sok menekültet (csak úgy csöndben megjegyezve: közülük nagyon sokan igen nagy hasznára váltak az új hazának – viszonzásul).

Emlékszem: kezdetben az új hatalom irgalmat ígért. Aztán megtudtuk, hogy a mi utcánkból (A mi utcánk ó de szép...) már decemberben elvittek kettőt, aztán januárban megint kettőt-hármat...

Idővel utcánk képe, hangulata is megváltozott, az az utca, amely sok mindenre megtanít, jóra is, rosszra is. Az utcgagyerek jutalma a kóborlásokon szerzett tapasztalat. Kóborol, osz kiváncsian figyel, mert e nélkül olyan lenne, mint a vaksi, még ki sem nyílt szemű kismacska. Vigyázat! A volt utcgagyerek ma sem hisz senkinek-semminek, csak az *akkori* tágra nyílt, figyelő két szép csipás szeminek.

Nekem két halottam van abbul az időből.

Az egyik a rokon kétgyermekes fiatalaszony, aki november legelején attul való rettegésében, hogy valamék nemzeti karszalagos fegyveres csoport a „múltja miatt” érte gyüni és felelősségre vonja (pedig nem is volt miért), megölte magát. A másik a nálam három évvel idősebb Pisti cimborám, utcai kóborlásaim hűségese társa, aki fölcsapott felkelőnek. A harcok utolsó szakaszában épp át akart szaladni egy szélesebb keresztutcán a társaihoz, szíjánál fogva húzta maga után a vele szinte egy magasságú, „dióverőnek” nevezett ósdi hosszú puskát. Nem vette észre, hogy tőle balra, a keresztutca végén ott áll csöndesen és mogorván egy T-54-es, benne a jó szemű és biztos kezű géppuskás, aki rövid sorozattal leterítette.

Nagyságos és Méltóságos ünnepcsináló, szónokló, koszorúzó, lélekharang-kongató uraim és hölgyeim! *Nem kérem engedélyü-*

ket, hogy mindkettőt egyformán gyászoljam és mindkettőt tragikus áldozatnak tekintsem.

*

E hónapban az 53 évvel ezelőtti novemberre emlékezve találtunk egy igen szép, ámde torokszorító verset. 1956 decembereiben írta New Yorkban az emigráns **Márai Sándor**, akit kendtek regényeiről, naplójáról ismerhetnek. Címe és a versben a sok drámai kép egyértelműen a karácsonyt idézve érzékelteti azt a tragédiát, amit ennek a kicsiny országnak ismét csak el kellett szenvednie. De ahányszor e verset elolvasom, az akkori *novemberi* Budapestet látom magam előtt, a szétlőtt utcámat, meg az áldozatokat, akik – most már tudom – addig úgysem nyugodhatnak békeben, míg a poraik fölött szünős-szüntelen dörögnek-pufognak az aktuálpolitikai szónoklatok.

MENNYBŐL AZ ANGYAL

Mennyből az angyal – menj sietve
Az üszkös, fagyos Budapestre.
Oda, ahol az orosz tankok
Között hallgatnak a harangok.
Ahol nem csillog a karácsony.
Nincsen aranydió a fákon,
Nincs más, csak fagy, didergés, éhség.
Mondd el nekik, úgy, hogy megértsék.
Szólj hangosan az éjszakából:
Angyal, vigyél hírt a csodáról.

Csattogtasd szaporán a szárnyad,
Repülj, suhogj, mert nagyon várnak.
Ne beszélj nekik a világról,
Ahol most gyertyafény világol,
Meleg házakban terül asztal,
A pap ékes szóval vigasztal,
Selyempapír zizeg, ajándék,
Bölcs szó fontolgat, okos szándék.
Csillagszóró villog a fákról:
Angyal, te beszélj a csodáról.

Mondd el, mert ez világ csodája:
Egy szegény nép karácsonyfája
A Csendes Éjben égni kezdett –
És sokan vetnek most keresztet.
Földrészek népe nézi, nézi,
Egyik érti, másik nem érti.
Fejük csóválják, sok ez, soknak.
Imádkoznak vagy iszonyodnak,
Mert más lóg a fán, nem cukorkák:
Népek Krisztusa, Magyarország.

És elmegy sok ember előtte:
A Katona, ki szíven döfte,
A Farizeus, ki eladta,
Aki háromszor megtagadta.
Vele mártott kezét a tábla,
Harminc ezüstpénzért kínálta
S amíg gyalázta, verte, szidta:
Testét ette és véréit itta –
Most áll és bámul a sok ember,
De szólni Hozzá senki nem mer.

Mert Ő sem szól már, nem is vádol,
Néz, mint Krisztus a keresztfáról.
Különös ez a karácsonya,
Ördög hozta, vagy Angyal hozta –
Kik köntösére kockát vetnek,
Nem tudják, mit is cselekesznek,
Csak orrontják, nyínak, gyanítják
Ennek az éjszakának a titkát,
Mert ez nagyon furcsa karácsony:
A magyar nép lóg most a fákon.

És a világ beszél csodáról,
Papok papolnak bátorságról.
Az államférfi parentálja,
Megáldja a szentséges pápa.
És minden rendű népek, rendek
Kérdik, hogy ez mivégre kellett.
Mért nem pusztult ki, ahogy kérték?
Mért nem várta csendben a végét?
Miért, hogy meghasadt az égbolt,
Mert egy nép azt mondta: „Elég volt.”

Nem érti ezt az a sok ember,
Mi áradt itt meg, mint a tenger?
Miért remegtek világrendek?
Egy nép kiáltott. Aztán csend lett.
De most sokan kérdik: mi történt?
Ki tett itt csontból, húsból törvényt?
És kérdik, egyre többen kérdik,
Hebegve, mert végképp nem értik –
Ők, akik örökségbe kapták –:
Ilyen nagy dolog a Szabadság?

Angyal, vidd meg a hírt az égből,
Mindig új élet lesz a vérből.
Találkoztak ők már néhányszor
– A költő, a számár, s a pásztor –
Az alomban, a jászol mellett,
Ha az Élet elevent ellett,
A Csodát most is ők vigyázzák,
Leheletükkel állnak strázsát,
Mert Csillag ég, hasad a hajnal,
Mondd meg nekik, –
mennyből az angyal

Újabb magyar taxis külföldi börtönben

Igazából csak annyit tudunk, hogy a kollégánk egypár évig nem jön haza...

Nincsenek pontos információk arról, mit tett, vagy mit nem. Rendszeresen járt Nyugat-Európába, ezt mindenki tudta. Lehet, akaratlanul sodródott az eseményekkel, lehet, szándékosan. Például nem minden embercsempészként kezelt kolléga tartozik a valóságos embercsempészek közé. Mit is értek ez alatt?

Nekem is voltak ázsiai ügyfeleim, akiket Siófokra vittem egy tolmács útmutatása alapján. Két kocsival mentünk, egy kérés volt. Legyen a két kocsi között több száz méter távolság. Aztán az M7 autópálya egyik parkolójánál, kávézás közben közölték, itt a fuvar vége... Mi lett az utasokkal, semmi közöm hozzá! Beszálltak valamelyik kamionba, vagy „uszikálni” kezdtek a Balatonban, kit érdekel?

Volt másik emlékezetes fuvarom is. Behívtak az egyik rendőrkapitányságra. (Szépen kérték, hát bementem.) Kiderült, betörőket fuvaroztam, kíváncsiak voltak a részletekre. Megrémültem, mivel vádolnak, de megnyugtattak, tudnak az ártatlanságomról. Így se szívesen beszélgettem volna egy bűncselekményről, senki se szeret bíróságokra járni. Így hát nem nagyon emlékeztem a fuvarra... Ám mikor megnyugtattott a vizsgálótiszt, hogy nem kell menni tárgyalásra, mert elegendő a bizonyíték, az hatott: megjavult a memóriám...

Tulajdonképpen a fuvarok nagy részét az ember egy óra múlva elfelejti, de vannak esetek, amelyek egy életre megmaradnak az emlékezetben! Ezekre a fiatalokra azért emlékeztem kristálytisztán, mert útközben folyamatosan informáltak. Kisebb költözés volt a hajnali órákban. TV, video, lemezjátszó meg ilyen, még csodálkoztam is a hajnali időpont miatt. „Összevesztem az asszonnyal, kirügött, most mehetek a barátomhoz!” – magyarázkodott az egyik „kedves” utas. A rendőrtiszt aztán elmondta a „frankót”. Betörők voltak, akik összepakolták, amit tudtak. Majd a lakástelefonon (!) rendelték egy taxit, a többi már ismeritek. Néhány nap múlva hazaérkezett a tulaj, látta a kiűrtet lakást, hívta a rendőrséget. Aztán hónap végén csodálkozva látta a telefonszámától érkezett híváslistát. Távol-létük alatt valaki hívta az egyik taxitársaságot. A rendőrség megkereste a céget, ők meg – érthetően – kiadták személyemet. Itt tudtam magyarul magyarázkodni, de egy külföldi börtönben, egy külföldi tárgyaláson, lehet, a taxis már a vádat sem érti. Ártatlanul is lehet börtönbe kerülni. Viszont vannak, akik szándékosan kerülnek rossz utakra. Évekkel ezelőtt egy taxis kollégánk hirtelen felindulásból embert ölt. Százezreket vesztett a játéktermekben, és elhomályosult tudata. Mindenáron pénzt szeretni, és ide jutott...

De a HIFELŐ (hirtelen felindulásból elkövetett lopás) csak Moldova György szarkasztikus írásaiban leledzik. A valóságban hosszú ideig tervezik az embercsempészetet is, a kábítószer-csempészetet is. Csak mi ne csináljuk, nem éri meg, mert aztán már hiába a megbánás... **FP**

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6. Tel.: 229-3736 mobil: 30/989-4279

E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu

Nyitva tartás: Hétfő, kedd: 9-17-ig, szerda, csütörtök 10.00-17.00-ig, péntek 9.00-14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	400.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.500.-tól
Iparűzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI, stb.)	2.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
BTI-tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önírós- és hó papírszalagok	85.-tól
Budapest és környéke atlaszok	2.600.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	2.400.-tól
Taxis Angol nyelvoktató dupla CD (Most árendeménnyel!)	2.000.-
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2009. október 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2009 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	249.00	278.00	176.00
Február	229.00	243.00	159.00
Március	245.00	254.00	155.00
Április	253.00	254.00	157.00
Május	267.00	262.00	157.00
Június	269.00	260.00	156.00
Július	292.00	271.00	162.00
Augusztus	306.00	289.00	166.00
Szeptember	297.00	277.00	167.00
Október	306.00	286.00	166.00
November	290.00	275.00	168.00

A személyi jövedelemadóról szóló – többször módosított – 1995. évi CXVII. törvény 82. § (2) bekezdése arra kötelezi az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatalt, hogy havonta tegye közzé a tárgyhónapban a fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan

alkalmazható üzemanyagárat. Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magán-személy az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

forrás: www.afeh.hu

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótléket kell fizetni. Ha

táridőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2007.09.25. – 2008.03.31.	7,50%
2008.04.01. – 2008.04.28.	8,00%
2008.04.29. – 2008.05.26.	8,25%
2008.05.27. – 2008.10.21.	8,50%
2008.10.22. – 2008.11.24.	11,50%
2008.11.25. – 2008.12.08.	11,00%
2008.12.09. – 2008.12.22.	10,50%
2008.12.23. – 2009.01.19.	10,00%
2009.01.20. – 2009.07.27.	9,50%
2009.07.28. – 2009.08.24.	8,50%
2009.08.25. – 2009.09.28.	8,00%
2009.09.29. – 2009.10.19.	7,50%
2009.10.20-tól	7,00%

Fizetendő legkisebb járulékok 2009. **NOVEMBER** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 71 500 Ft	Járulékalap 8%-a 5721* Ft	Járulékalap 33,5%-a 23 953 Ft	Járulékalap 25,5%-a 18 233 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5720 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 2,5%-a 1788** Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszédési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 2%-a 1431* Ft	A járulékalap 24%-a 17 160 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befiz. össz.: 1788 Ft

*Az egészségbiztosítási alapra fizetendő 8%-os mértékű járulék négy részletből tevődik össze. E részeket közül kettő, minimálbér alkalmazása esetén 50 fillérré végződik, ami felfelé kerekítendő. Így fordulhat elő, hogy a 71 500 forintos minimálbér 8%-a (és az elszámolható 2%) eredménye 1-1 forinttal több, mint a teljes összeg számításánál mutatkozó eredmény.

Új bundában jön haza az asszony. A gyerekei körülrajongják.

– Jaj de szép! Ugye mama a papától kaptad az új bundádat?
– A papától? Na hiszen! Ha a papára kellett volna várnom, még a világon sem lennétek!

Nénike odamegy a sírásóhoz a temetőben.

– Ne haragudjon aranyoskám, megmondanám, merre találok a 41-es parcellában a 34-es sírt?

– Höhö, ezt bírom... Elmászkalnak, aztán meg nem találják vissza.

Egy fickó sétál hazafelé a koromsötét utcán, jóval éjfél után. Az egyik kapualjából megszólítja egy nő:

– Akarod, hogy tízezerért a mennyországba röptesselek?

A férfi még sohasem fizetett nőnek, de mivel kicsit szalonpicces, gondolja kipróbálja. Odaadja a pénzt a nőnek, aki nem sokat késlekedik, lehúzza a slicet, és rögtön dolgozni kezd.

Ekkor egy rendőr kerül melléjük és megkérdezi:

– Maguk meg mit csinálnak itt?

A férfi kétségbeesetten válaszolja:

– A feleségemmel lejöttünk egy kicsit levegőzni, sétálunk egyet.

Mire a rendőr:

– Nem gondoltam volna, hogy ez itt a felesége.

A férfi:

– Én sem, amíg ide nem világított a lámpájával!

– Te Jenő, hallottad, hogy a Tibi kórházban van?

– Ne mondd, hiszen tegnap láttam egy szőke bombázóval!

– Éppen ezért! A felesége is látta...

Egy üzletember helyet foglal a repülőgépen, és észreveszi, hogy a mellette ülő elegáns hölgy egy gyönyörű gyémántgyűrűt visel. A férfi megjegyezi, milyen szép az ékszer.

– Igen, ez a Klopman-gyémánt – feleli a nő. – Nagyon szép, de együttjár egy-átokkal.

– Miféle áttokkal? – kérdezi a férfi.

– Mr. Klopman-nal...

Sára férje, Jakab súlyos állapotban betegágyában fekszik. Hűségese neje

mindig mellette virraszt. Egyik éjjel Jakab magához tér; int a feleségének, hogy hajoljon közelebb.

– Drága Sára – mondja – te mindig kitartóan mellettem voltál. Akkor is, amikor kirúgtak az állásomból, amikor az üzletem csődbe ment, amikor meglőttek, amikor elvették a házunkat, amikor az egészségem kezdett odalenni és most is, amikor a halálomon vagyok. Te mindig velem voltál és mellettem álltál. Tudod, mit gondolok erről, Sára?

– Mit, kedvesem? – kérdi a hú neje.

– Azt gondolom, hogy kurvára nem hozol nekem szerencsét!

– Hallom, a feleséged válni akar.

– Igen, egy hülye feminista agyrem miatt. Feldühödött, mert kinyitottam az autónk ajtaját és segíteni akartam neki kiszállni.

– Ne mondd! Pusztán azért akar válni, mert udvarias voltál vele?

– Igen, bár valószínűleg az is közrejátszott, hogy közben 120-szal mentünk az autópályán.

Én a Norbi-módszerrel semmire nem mentem, a Gyurcsány-módszerrel viszont néhány hónap alatt hat kilót fogytam...

* * *

Sétálunk, sétálunk, egy kocsmába becsücsülünk, fröccs.

* * *

50%-os impotenciám van. Húzni még tudom, de tolni már nem!

* * *

Itt Magyarországon az a gond, hogy senki sem meri felvállalni, amit mondott. De ezt nem tőlem hallották!

* * *

Miért nincs a Kékestetőn halászcápa? Kéne lennie, hiszen ott van az ország legmagasabb pontya.

* * *

Az asszony mindig arról panaszkodik, hogy nem figyelek rá. Vagy valami hasonló...

* * *

Nem csodálatos, hogy a munkád milyen értéktelen, amikor fizetésemelést kérsz és milyen értékes, ha szabadnapot?

* * *

Ne aggódj folyton, hogy ma vége lesz a világnak. Ausztráliában például már holnap van.

* * *

A világ legnagyobb felfedezéseit olyan emberek tették, akik túl hülyék voltak ahhoz, hogy tudják, hogy az adott dolog lehetetlen.

COMPUTER PLUS Számítástechnikai Szaküzlet

Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.
Tel: 214-7293


CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség- biztosítási alap	Nyugdíj- biztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 6%-a	Járulékalap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkenti elszámolhatóság	Járulékalap 2%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja: 	4500 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	Járulékalap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség- biztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíj- biztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkenti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál a **tárgyhónapot követő hónap 12-e**. December 12-e szombatra esik, így a járulékok december 14-e, hétfőig pótlékmentesen fizethetők.

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ig kötelesek fizetni. Legközelebbi határidő 2010. január 12-e.

Az ember amikor egyházi iskolába jár egy csomó dolgot nem értékel. Pl. hogy naponta elfenekeli egy apácájelmezes, középkorú nő. Később ilyesmiért komoly összegeket kell fizetnie.

* * *

Van egy pólóm, az van ráírva jó nagy betűvel: BALEK. Csak tudnám, mi került benne 34 700 forintba.

* * *

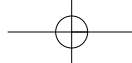
Azt hiszem, nagyon jó vagyok az ágyban. Ugyanis a nők mindig azt kérdezik, nem lehetne-e, hogy tovább csináljam.

* * *

A régi lányok úgy tudtak főzni, mint az anyjuk. A maiak pedig úgy tudnak inni, mint az apjuk.

* * *

Már Madame Curie is csodálkozott az urán!



Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Álom után a valóság...

Korábban tréfából írtam, hogy futbalszurkolóink a válogatott mérkőzésein, a Debrecen meccsein jó útra tértek és hovatarozástól, klubszintől függetlenül szorítottak a nemzeti tizenegyért és a Debrecenért. Ez valóban így volt, és talán még lesz is. Sajnos hamar le kellett szállnom a bárányfelhőről, kijózanodtam. Amit a „csodálatos” Fradi-szurkolók egy csoportja csinál, annak semmi köze nincs a sporthoz, a nemes versengéshez. Ez terror! A véres randalírozás kizárja az igazi szurkolókat a stadionokból. Erőszakra csak erőszakkal lehet, és kell nagyon gyorsan válaszolni. Válaszolni kell a törvény erejével, a gyors és hatékony rendőri intézkedéssel, a megfelelően működő regisztrációs rendszerrel, valamint nekünk, békés szurkolóknak is ez a feladatunk. El kell ítélnünk a huliganizmust, erőnhöz mérten fel kell lépünk a vandál kisebbséggel szemben. Ellenkező esetben kivonul a pénz és nem lesz foci!

Azt, hogy érdemes cselekedni, láthatjuk a válogatott, az U-20-sok, a Debrecen játékán. Már mernek focizni, játékkal felveszik a versenyt a legjobbakkal. Néha már siker is van. Ráadásul az U-20-as bronzérme paraszthajszálra volt csak az aranytól. Vagyis érdemes áldozni rá, támogatni kell ezt a sokak számára kedves sportot.



A haltelepítés

Tihanyi hírek

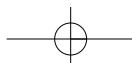
Azt, hogy Tihany-Sajkod horgászszempontból – és nem csak abból – milyen hely, mennyire szép és varázslatos, ez a részben természetvédelmi terület, már sokszor leírtam.

Most egy konkrét dologról, a legutóbbi haltelepítésről tájékoztatlak benneteket.

Régi vágyunk teljesült a Hor-

gásztanyán. Nem értettük, hogy eddig miért nem próbálták ki erre a célra a tanya kikötőjét. Október végén 50 mázsa 2 nyaras pontyot és 15 mázsa aranykárászt, november 6-án pedig 10 mázsa compót és 30 mázsa 4 nyaras pontyot tele-

Folytatás a 37. oldalon



Folytatás a 35. oldalról

pítettek a csónakkikötőbe. Dicséretes törekvés, hiszen ez a környezet nagyon alkalmas és ideális hely a halak befogadására. Ugyanakkor, mi horgászok közvetlenül láthatjuk, ellenőrizhetjük a telepítést. Ezáltal elkerülhető, hogy mindenféle mendemondák szülessenek ez ügyben. Csak így tovább!

Grúz fasírt vagy kebab – ahogyan én ismerem

Hozzávalók:

1/2 kg darált marhafelsál,
40 dkg darált báránycomb,
30 dkg darált sertéslapocka,
1,5 kg krumpli reszelve,
1 db tojás,
kevés szerecsendió,
ízlés szerint törökbors,
őrölt fehérbors,
koriander zöld vagy őrölt,
adzszika fűszerkeverék,
só,
chili,
2 fej vörshagyma, 2 fej fokhagyma,
szójaolaj, liszt, finomra vágott petrezselyem.

Emlékeimben lapozgatva egy hatalmasra nőtt kollégám jelent meg előttem a Fótaxitól, akinek a vezetéknevére sajnos már nem emlékszem. Remélem, magára ismer, ha ezt olvassa és nem haragszik rám. Szóval ő volt a Laci. Hihetetlen átéléssel és szemléletesen tudott a főzésről mesélni. A grúz fasírt receptjét még a '80-as évek elején, egy sárospataki kiránduláson osztotta meg velem, egy „nehéz nap éjszakája” után. Tőle tanultam meg azt is, ha „másnap” van, akkor egy krumplis zöldségleves, egy kevés szója olajjal megbolondítva, gyógyszerre képes változni, vagyis helyre teszi a beteg gyomrot.

Na de most maradjunk a grúz fasírtnál. Arra gondoltam, hogy most a felsorolt fűszerek keverési arányát rátok bízom. Részben azért, mert én is így csináltam, részben pedig erősödhet az egyéni alkotókévd általa.

A hagymát, fokhagymát megdinszteljük. Amikor megpuhult lecsepegtetjük és a reszelt krumplival összekevert vegyes húsrá tesszük. Utána befűszerezzük, úgy, hogy a törökbors

és a koriander jól kiérezhető legyen. Kóstolással ellenőrizhető! Ezután az alaposan átkevert fűszeres masszát 4-5 órán keresztül állni hagyjuk, közben kétszer átkeverjük. A krumplit ki kell nyomni, mert reszelés után túl sok vizet tartalmaz. Készíthetünk belőle fasírt formájú gombócokat vagy kis rudacsákat is. Lisztbe forgatjuk és kisütjük. Lehet sütni hagyományosan, de akár boronatarcsán vagy rácsra is. Lényeg, hogy mindkét oldalán hirtelen, erős tűzön 1-2 percet süssük, utána pedig lassú tűzön, folyamatos lapogatással 15-20 percet. Elkészülte után friss vegyes salátával ajánlom tálalni. Erre kiváló a már korábban ismertetett kaporos-joghurtos saláta uborkával és paradicsommal keverve.

A többi a ti dolgotok, jó étvágyat!

City 231

*** Tisztelt kollégák!

Kihasnáltam az október végi jó időt, s a szomszéd 8 kilós amurját odatettem egy bográcsba. Szóval halászleveztünk egy kicsit.

Íme a recept, nem is kell nagyon taglalni. **B o g r á c s b a** n ugye nem paszszirozunk, hanem a klasszikus módszert követjük: sok hagyma, só, pirospaprika, egy-egy paradicsom és zöldpaprika bele, meg a halak bőven. Tettünk az amur mellé pontyszeleteket is, meg bőven haltejet, ikrát is, és szépen rotyogtattuk a szomszédokkal, a szép napsütéses őszben. Persze, amíg főztük, addig megkóstoltunk némi egyéb főzetet is, ami ez esetben házi pálinkát jelent. Nos, mikor kész lettünk a hallal - a szép számú szomszédsággal igen jól belakmározottunk, mindenki 2-3 tányért gyűrt le. Illetve be.

De itt még nem hagyám abba, inkább

még írnék arról a rántott amurról is, amit a képen láthatunk. Persze lehet, hogy ez egy szolid vegyestál inkább. A halszeleteket bepáníroztam, kirántottam. Mellé sütöttem fokhagymás tejben pácolt csirkemellszeleteket, kevés olívaolajban. A hússzeletre pedig házi feketeszeder-dzsem került, s mindmellé körítésnek piritottam egy kanál akácmézben, fahéjas körtészeleteket. No és, hogy el ne feledjem, volt még egy kis rántott gomba is a tányéron. A gombafejeket kivájtam, sajtot tettem bele, s úgy paníroztam be. Hát így sikerültek az októberi „halas napok”, amihez pedig tokaji ófurmintot kortyolgattunk.

Rántott hal a vegyestálban



Ha kipróbálsz, jó étvágyat hozzá!

Soós István
City 22

Az áldozati amur



Készül a halászlé



A Miniszterek és államtitkárok ellátogatnak az egyik óvodába, megnézik, hogyan élnek a gyerekeink. A látogatás végén a kultuszmi-

niszter megjegyzi: – A gyerekeknek túl nagy az ebéd-adagjuk, ennek a fele is éppen elegendő. A kelleténél jóval több játékuk van, takarékossági szempontból kevesebbet kell játékokra költeni.

Másik alkalommal, ugyanez a csapat meglátogat egy általános iskolát. A látogatás végén a kultuszminiszter ismét megjegyzést tesz:

– A gyerekeknek túl nagy az ebédadagjuk,

ennek a fele is bőségesen elegendő. Főlöszleg minden iskolának számítógép, elegendő, ha minden másodikban van.

A legközelebbi alkalommal, egy neves büntetés-végrehajtó intézetet látogat meg a kis team. Mikor a látogatás végére érnek, miniszterünk megjegyzi:

– Itt a raboknak nagyon gyenge a koszt, fel kell javítani, több hús jár nekik. Újabb konditermet kell nyitni nekik, és lehetővé

kell tenni, hogy minden szinten legyen Internet-elérés. Mire az egyik társa megkérdezi:

– Te viccelsz? Az ovisoknak meg az iskolásoknak az ételt felére csökkentetted, a játékot meg a számítógépet elvetted tőlük, itt pedig a raboknak a lehető legmaximálisabb kedvezményeket akarsz adni?

– Dehogyan viccelek, óvodába meg iskolába már nem fogunk járni, de ide még bármelyikünk bekerülhet.

**TAXIGÉPKOCSI
TAXIRENDSZÁM**
Zafira, Lacetti
taxinak teljesen felszerelve
HOSSZÚTÁVRA
0670/368-3949
0670/368-3948

Ötvenkettő

Mintha a múltat gyakrabban látnám már néha, mint ahogy elképzelem a jövőt. Olykor egész órákat tudok ülni a kádban. Eszre sem veszem, amint rám hull a meleg víz és az idő. Csak dörzsölöm a bőröm, hajladozok lefelé, forgatom a fejem, ropogtatom csontjaim, miközben az előfurakodó emlékeket versenyeztetem egymással.

Olyan ez, mint egy közbeszerzési tender, mindegyik történet tudja már előre a maga helyét. Általában ugyanazok nyernek, ugyanolyan eszközökkel. Am a legjobb érzés mégis a várakoztatás. Ilyenkor én vagyok az úr, a gondolatok, az emlékek ura. Úgy vélem, majd most én döntök... aztán mégis fölülkerekedik a múltidő vadsága, és tehetetlenül hátradőlök.

Az aprógyerekkor egy bizonyos határ után eltűnik, állítólag kamaszként törli az agy ezeket a korai képeket. Talán szégyelli az ifjúember, hogy maga is volt esetlen, hüllőfejú, butákat kérdező, tágra nyílt szemű, ételért ordító vagy egyáltalán nem kérő, kisszilú próbálkozó. Esetenként mégis bevillannak képek egészen régről, amikor még úgy gondoltam el: a negyvenéves ember már öreg, és a nagy – a maga nyolcvan évével – már valószínűleg földönkívüli. Anyámat – érdekes módon – fiatalon látom mindig. Mosolyogva jön

haza a munkából, és cigeli a nagy dinnyét műanyag hálóban, a biciklikormányra akasztva. Apámmal legtöbbször csak vitatkozom. Sosem hiszi el nekem, nem világít be senki a hálószobájuk ablakán, csak ő álmodja. Háborúban jár mindig, ahol a cikázó lézerefények összeaszott koponyákat világítanak meg. Valamikor embereket, akik kijárnak a gazzal benőtt sírokból.

A régi temető... húgom ott fekszik a kerítésüinktől talán öt méterre. Nem gondoltam hétévesen, egyszer újra közelemben fogom érezni. Amikor rádobálták a fagyott, dübörgő földcsomókat, majd elordítottam magam: nem szabad, ne bántsátok a kishúgit!

Nem jött ki a hang, valahol elveszett bennem, s csak folyt a könnyem, nyüsztettem halkán.

Másnap az iskolában csúfoltak is a többiek: „hisztis, üvöltő dervis”. Mi lett volna, ha a valahol elakadt ordításom kiszakad? Valószínűleg még most is rettegnének tőlem.

Pedig ez rég történt, épp aznap, amikor lelőtték John Fitzgerald Kennedyt.

Nagymamám sírkövére – amikor tizenhét év múlva meghalt – ráírták húgom nevét is, de a három hó-

napos kislány csontjait nem szedettük ki. Így aztán, amikor odaköltöztek apámék a régi temető mellé, újra gondolni kezdtük a sírt. Emlékszem, a temetőkapu előtt rám rohant egy kocsis kutya, és fél órát őrzött ott mozdulatlan, amíg meg nem jött barátom, akivel megbeszéltem egy találkozót. Ezalatt végig a temetésre gondoltam, és arra, hogy ez a fekete vakarcs kutya a húgom szelleme. Azért őriz itt, mert éveken keresztül nem voltam a sírjánál. Amikor odaért a barátom, a kutya hang nélkül eloldalgott. Nem is hitte el, micsoda pánikban éltem át a rendkívül hosszúnak tűnő feszült helyzetet.

Beültünk a presszóba. Kisvártatva megjelent az új barátnőm fehér ruhában, le barnulva, kekesfekete hajjal. Úgy éreztem, most ő fog őrizni, vagy talán hárman fogjuk egymást.

Aztán annyira mégsem. Beültünk az autóba, és szinte találmorra suhantunk az éjszakában. Elmentünk apámék vikendházába, de fogalmunk sem volt, mit is akarunk csinálni. Egy darabig fekiadtunk a nagy ágyon. A rádióban hangulatos jazz ment. A barátnőm később árulta el, azt hitte Janikával közösen akarjuk.

Nekiünk persze ilyesmi eszünkbe sem jutott, sőt Jani kezdett morcoskodni, amiért mi egész jól elvöltünk. Iszogattunk, csókolódtunk, sugdolódtunk.

Megsajnálunk, és épp ellenkező irányba, Egerbe indulunk, hogy valami nagyobb társaságba kerüljünk. Az odavezető út olyasmi volt, mint egy lebegés, egy valószínűtlen álom. Zsuzsa haját fújta a szél, csiklandozta az arcom. Akárhányszor beleszívtam a cigibe vigyázni kellett, nehogy megperzseljem a kekes tincseket. Barátom talált egy kellemes zenét sugárzó adót, és a hullámlzó, hegyes vidéken úgy tűnt, szinte repülünk a kihalt

országúton. Akkoriban akár tíz kilométert is mehetett az ember éjjeltájt anélkül, hogy autóval találkozott volna szemközt.

Egerben rábukkantunk egy zsúfolt, még nyitva tartó bárba. Itt mindenki beszélt mindenkihez, mindenféle nyelven. Egy magyar vendég sem volt rajtunk kívül. Janika végre kiélhette gesztikulálós, pantomimos készségeit.

Szinte az összes külföldivel szóba elegyedett, és közben óvatosan fogyasztani kezdett. Martinival indult. Később – amikor már táncoltunk Zsuzsával – láttam, áttért a grogra. Egy amerikai társasággal törték a magyart és az angolt felváltva.

A zongorista megkérdezte, mit játszhat nekünk. Olyan határozottan választottam, mintha minden nap Gershwint hallgattam volna: természetesen a Kék rapszodiát.

Összebújtunk Zsuzsával, és a tucatnyi pár között ütemesen lépkedtünk a zene bizarr dallamára.

Az ilyen hangzású zenéket átírtatok alapján kedveltem meg. Akkoriban sokat hallgattam Rick Wakemant, Isao Tomitát, Mike Oldfieldet.

Három szám után visszaiültünk a helyünkre. Janika ekkor már széles, hullámlzó mozdulatokkal mutogatva beszélgetett a szomszéd asztalnál az amerikaiakkal. Annyit értettem belőle, azt magyarázta nekik: A seregben hatalmas csőrös Zil-lel járt, és pontonhidakat vertek a Dunán. Az amcsik is mesélték terepjárós kalandjaikat, micsoda meredélyekre szoktak felmászni, és mekkora dagonyakon mentek már keresztül. Úgy láttam, a grogozás félbeszakadt, áttértek a matrózfröccsre. Janika szerint (biztos ezt is katona korában tanulta) nemcsak rum kell a sörbe, hanem 3 cent gin is, és egy kevés erőspaprika. Aki ettől nem hány egy fél órán belül, az igazán kemény fickó.

Kimentünk kicsit levegőzni, jártunk egyet Zsuzsával. A bár mögötti csendes utcában volt egy kis, hangulatos szálloda. Gondoltuk, kiveszünk egy szobát. Látva Janika beindulását, biztosak voltunk benne, egyhamar nem fog autóba ülni.

A szállodában éppfogó csak benéztük a pótágyas szobába, mentünk is vissza azonnal.

Hátul az udvaron két dzsip állt. Az egyikben, mintha Janika szöke fejét láttam volna a volán mögött egy pilanatra, de már kapartatva hajtott is a kapu felé. A másikban az amerikai fickó ült, akivel a bárban gesztikulálva beszélte. Ezek az állatok ki-

Újabb rendőrautó a tilosban...



A VI. kerületi Nagymező utcából kitiltották a „tutizó” taxisokat, „Megállni tilos!” jelzőtáblát helyeztek ki. De ez a tilalom nem vonatkozik a rendőrautókra, ha a gazdik a közeli „Főzelékfaló”-ban ebédezetnek...

mennek rodeózni, – mutattam Zsuzsának.

A barátnőm legyintett egyet, és azt mondta: ők tudják, mit csinálnak. Masszívak azok a dzsipek vészettül. Igen, jóval erősebbek, mint az én Renault 10-esem – nyugtáztam magamban.

Visszatértünk a mulatóba, és hajnalig táncoltunk, beszélgettünk, iszogattunk. A többi amerikai szintén ezt tette. Néha megnyugtattak, nemsokára visszajön Janika és George.

Öt óraker indultunk át a szálló-

dába. Nem volt jó a hangulatom. A melankolikus zene elég nyomasztóan hatott már rám a vége felé, és a barátomért is aggódtam.

Végül, valahogy csak elaludtunk Zsuzsával mindketten.

Hét óra körül erős kopogásra rándultam össze. Az ajtóban a legidősebb amerikai állt megdöbben arcával. Semmi jót nem vártam, de amit mondott, az felülmúlta rövidre sikerült rémálmodom is: All two died. The policemen went away now.

Hogyan... miért? Kibuggyant a könnyem, és csak nyüszítettem ma-

gamban, mint a húgom temetésén. Kimentünk a helyszínre, Szarvaskőre. A 25-ös út mellett még ott voltak a maradványok. A dzsipek az útmenti szikláról zuhantak a mélybe. Úgy 50-60 métert tévedett Jani és George. Belehajtottak a semmibe, átrepültek az út fölött, és utolérték egymást a lejtő alján. A két kocsi szinte egymásba préselődt, látszott, nehezen férték hozzájuk a tűzoltók. Belül már megszáradt a szétlapult testek maszatos vérynoma.

Megropogtatom a nyakam, dörszólgetem a csontjaimat... Hideg a

víz, nagyon hideg. Mióta feketek már itt? Milyen nap van? Vasárnap? Hétfő? Augusztus... augusztus hányadika?

Janika már ötvenhárom lenne lassan, én pedig huszadikán ötvenkettő...

Furcsa, Eger felé azt mondtam Janikának: huszonöt éves vagyok, barátom, mint a sudár jegenyefa. Most pedig – épp a fordítottja – ÖT- VENKETTŐ.

Persze, semmi baj... minden oké Janika, – én legalább élek.

tokio170

Még mindig sok a személyi sérüléses baleset

További szigorítások várhatók

A Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015 című programban 2010 végéig 30 százalékkal, míg 2015-ig 50 százalékkal kell csökkenteni a személyi sérüléses balesetek és halálos áldozatok számát. E cél elérése érdekében a kormányzat átfogó intézkedéscsomagot vezetett be, ám ez – a kedvező tendenciák és eredmények ellenére – sem biztosítja az előírt csökkenést. Ennek ismeretében további szigorítások várhatók a közlekedési szabályok és szankcionálásuk terén.

A magyar közlekedésbiztonság területén a '90-es években jelentős eredményeket értek el a hatóságok, majd egy jó évtizedre ezek a kedvező változások konzerválódtak. Baleseti statisztikai adataink a Nyugat-európai átlagokat meg sem közelítették, így az unió is elvárta hazánktól, hogy egy átfogó közlekedéspolitikai koncepció készüljön konkrét célokkal, adatokkal. A Magyar Közlekedéspolitikai 200-2015 című programban az szerepel, hogy 2010 végéig 30, míg 2015-ig 50 százalékkal csökken hazánkban a személysérüléses és halálos áldozatok száma. A kitűzött célok elérése érdekében a kormány 2007-ben átfogó intézkedési csomagot vezetett be a közlekedésbiztonság javítására, amely alapvetően négy területre terjedt ki:

1. a közúti közlekedési előéleti pontrendszer módosítására,
2. a helyszíni bírságolással kapcsolatos szabályok módosítására,
3. az objektív felelősség bevezetésére,
4. a „zéró tolerancia” meghirdetésére az ittas járművezetőkkel szemben.

A legnagyobb visszatartó hatással az objektív felelősség bevezetése bírt, ez kedvezően hatott az eredményességre is. A jogalkotó is felismerte azt a kriminál-pszichológiában igazolt tény: miszerint nem a büntetés mértéke az igazi visszatartó erő – bár ez sem hagyható figyelmen kívül –, hanem az, ha a büntetés elkerülhetetlen. Ebbe a gondolatmenetbe illeszkedik az objektív felelősség elve, amely bevezetése eredményesnek bizonyult. A szabályozás lényege: a

gépjármű üzemeltetője a felelős a gépjárművel elkövetett – bizonyos közlekedési – szabálysértések esetében, amely alapján vele szemben közigazgatási bírság kiszabásának van helye. Az üzemeltető, illetve a gépjárművet használatra átvevő személy felel azért, hogy az általa üzemeltetett, illetve használt gépjárművel egyes közlekedési szabályok betartásra kerüljenek.

Az objektív felelősség elvének bevezetésével megszűnt az a kiskapu, amely alapján csak 2007-ben közel százezer közlekedési szabálysértést kellett megszüntetni azért, mert a kiküldött megkeresésekre az a válasz érkezett: „A gépjárművet közvetlen hozzátartozóm vezette, akire nem vagyok köteles terhelő vallomást tenni.”

Az objektív felelősség kérdésében az Alkotmánybíróság 2009. május 26-i ülésén állást foglalt. Megállapította, a közúti közlekedés rendjének megóvása alkotmányosan indokolja azt. Egyetértett a kiszabható bírság mértékével is, mivel az szerintük jogkövetésre ösztönöz. Ugyanakkor az Alkotmánybíróság alkotmányellenesnek ítélte az üzemeltető mögöttes helytállási kötelezettségét, és azt a határozat kihirdetése napjával meg is semmisítette. Ennek lényege: ha bizonyíthatóan nem a gépjármű tulajdonosa vezette a járművet, semmiképpen nem neki kell fizetnie. A hatóság dolga a vétkeken behajtani a büntetést.

Az objektív felelősség alól két esetben mentesülhet az üzemeltető. Amennyiben a gépjármű jogellenesen került ki a birtokából – például ellopták és úgy követtek el vele szabálysértést –, vagy ha a törvényeknek megfelelő tartalmú használati szerződés alapján másvalaki vezeti azt.

Az új szabályozás eredményességét jelzi, hogy az üzemeltetői felelősség keretében 2008. május 1. és 2009. augusztus 31. között a hatóságok 525 ezer 426 közigazgatási határozatot hoztak. Utóbbi havi átlagban 33 ezer eljárás lefolytatását és szankcionálását jelenti. A számadatok egyértelműen bizonyítják, hogy az objektív felelősség jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy a 2008-as esztendő a magyar közlekedésbiztonság egyik legkedvezőbb éve lehessen.

Mindez megalapozta a 2009. első félév kedvező eredményeit: a személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek száma 8,9, míg a halálos balesetek száma 4,17 százalékkal, a súlyos sérülteké 14, a könnyűeké pedig 6,7 százalékkal csökkent. Ennek köszönhetően 42-vel kevesebben veszítették életüket a közutakon, mint egy évvel korábban. Ha a 2007-es adatokat hasonlítva a 2008-ashoz, akkor 236 emberi életet mentett meg az intézkedési csomag.

Az objektív felelősség bevezetését követően a közigazgatási eljárások túlnyomó részét, 87,8 százalékát – 461 ezer 363 – a gyorsrajtsókkal, 50 ezer 287 a megállás és várakozás szabályainak megsértésével – 9,57 százalék –, míg 6 ezer 51 eljárást a „behajtani tilos” és a kötelező haladási irány szabályainak megszegésével kapcsolatban folytatták le a hatóságok. Az autópályára jogellenes használata miatt 628 esetben szabtak ki közigazgatási bírságot.

Augusztus elsejével a jogalkotó szabályozta a biztonsági öv, a gyermekülés és bukósisak használatát valamint a vezetés közbeni telefonálás esetén történő szabálysértések bírságolását. A jogszabály gyakorlati megvalósítása azonban gondokat és problémákat vet fel. Egyelőre nincs hozzá végrehajtási utasítás, és pont ezen szabálysértések azok az ügynevezett „tettlenéres” szabálysértések, amelyek szankcionálásához, ha az a közigazgatási eljárás keretein belül történik, akkor – többek között elengedhetetlen feltétel a dokumentálás –, amelyre a rendőrség nincs felkészülve. Míg korábban, ha egy járőr rajtakapta az autóst, hogy menet közben telefonált, megállította, helyszíni bírságot vagy feljelentést alkalmazott vele szemben, addig augusztus elseje óta, fel kell jelentenie a vétkest, amelyhez dokumentálnia is kell a szabálysértést, márpedig erre a legtrikábban vannak felkészülve a járőrök.

Az elért közlekedésbiztonsági eredmények jelentősek, ennek ellenére nem biztosítják 2010 végéig a 30 százalékos csökkenést. Ez pedig a jogalkotót arra kényszeríti, hogy további szigorításokat vezessen be mind a szabályozás, mind pedig a szankcionálás területén.

k.z.t.

A gépkocsik hibrid és villamos hajtása 3. rész

Áttekintés

A gépkocsik hibrid és villamos hajtása

1. rész

Bevezetés

Hibrid hajtásváltozatok

Miért érdemes hibridesíteni?

A hibridjárművek működésszabályozása

2. rész

Alapok

A hibridhajtások osztályozása

A hibridhajtások felosztása

3. rész

Plug-in hibridek

Tisztán villamos hajtású járművek

Összegzés

A legutóbbi szakmai kiállítások és előadásai alapján, a gépkocsik villamos hajtásának elterjesztése egyre inkább globális célja érik, a következő rendező gondolatokkal.

2008 óta az emberiség többsége városokban él, és az urbanizáció meghatározó jövőtendenciá marad. 2010-ben a Föld népessége meghaladja a 7, a gépkocsik száma az egymilliárdot. 2015-re 45, 5 milliónál nagyobb lélekszámú megváros lesz. Mindez a városi gépkocsialomány további növekedését, a levegőtisztaság védelmének fokozásának, a fosszilis üzemanyagokkal való takarékoskodás növelésének, a helyi energiaforrások jobb

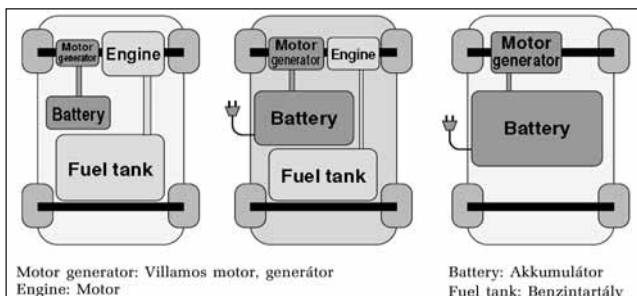
kihhasználásának és a villamos hajtások bővülésének igénynövekedését vonja maga után. E célok elérése az energiátároló eszközök erőteljes fejlesztését és a villamos hálózatok átalakítását teszi szükségessé a világ valamennyi fejlett közlekedésű térségében. Úgy, hogy a prognózisok szerint 2020-ig a világ hibrid járműveinek száma 6,2, a hálózati hibridek és a tisztán villamos hajtású járművek állománya 1,1 millióra növekszik majd. A növekvő városi népesség mobilitása csak a városi levegőminőség javításával tartható fenn a jövőben. Az ezzel összefüggő célok meghatározó eszköze a gépkocsik villamosítása.

A tisztán villamos hajtású gépkocsi túl hamar lemerülő, túl drága, túl nehéz, túl lassan tölthető és a legtöbb országban fosszilis eredetű primer energiahálózatról üzemeltethető akkumulátorú megoldásai miatt ma nem tekinthető kiforrott megoldásnak. A tisztán villamos hajtású gépkocsik fejlesztésében, a százezer euróba (20 millió forintba) kerülő **Tesla Roadster** fejlesztői jutottak a legtovább. Járművük éveken előzi meg az autópári villamos hajtásfejlesztést, mert a gyártók többsége alig előzi meg a korabeli Puli, na-

gyon is feledhető tulajdonságokkal jellemezhető adottságait.

Bár a villamos hajtású gépkocsikat a legtöbb vevő fokozott érdeklődéssel várja, e járműveket nagy sorozatban egyetlen autós világcég sem gyártja. Egyetlen ország ipari környezete sem készült fel a megfelelő befogadásukra, ezért üzemeltetésük jogi, és pénzügyi feltételei sem alakultak ki. A villamos gépkocsik hajtásának hatóságilag szabályozatlan jövedéki helyzetét a várhatónál kisebb üzemeltetői költségeket sejtet, a tényleges költségeket azonban az adók és támogatások állami szabályozása fogja meghatározni, a világ valamennyi országában.

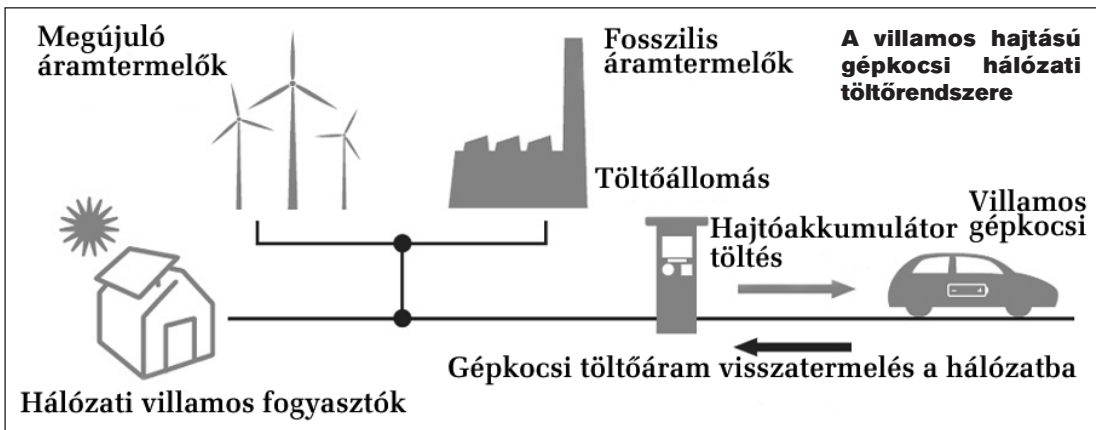
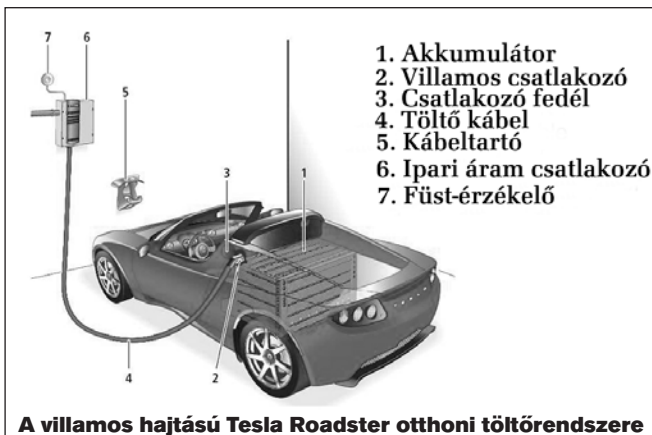
A hidrogén üzemanyag literenként 5 euró körüli vétel-

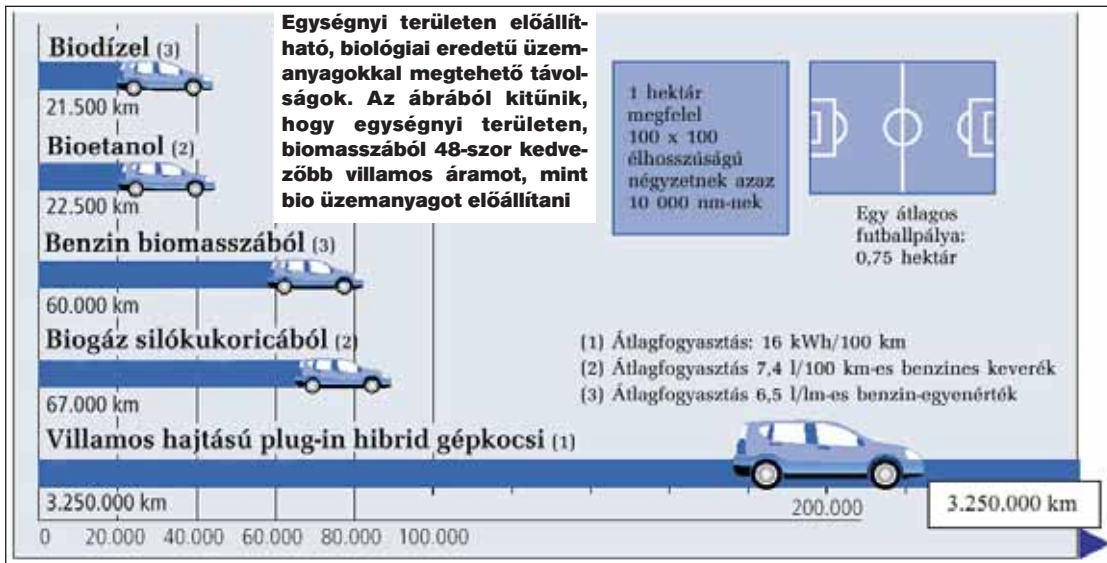
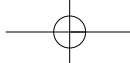


A villamos gépkocsihajtások középtávú fejlesztésváltozatai, balról jobbra: hibrid, hálózati (plug-in) és tisztán villamos hajtású gépkocsi

ára, a villamos gépkocsik másfél mázsásánál nagyobb többletterhelése, és alig 200 kilométeres hatósugara még jó ideig kiküszöbölik azt, hogy a gépkocsik kevesebb CO²-t bocsássanak ki a vezetőiknél. A gépkocsik villamos hajtásának elterjesztése kiváló alkalom a lábon maradt gyártók válság előtti fejlesztési adósságainak kiegyenlítésére. Mert kezdet a szívre, ilyen adósságok világszerte akadtak. Megléteket semmi sem bizonyítja jobban annál a fejlesztéstámogató igyekezetnél, amit a világ legbefolyásosabbjai a közelmúltban – óceánon innen és túl – megajánlottak. Ők ugyanis az autógyári vezetőknél korábban olvashatták a Föld klímaváltozásáról szóló borulató jelentéseket.

Az elkövetkező években Obama elnök 2,4 milliárd dollárral (egy B2B árával) támogatja az amerikai gépkocsi-villamosítási programot. Ennek keretében 2015-ig egymillió hálózati villamos gépkocsit készítenek. Korszerű akkumulátorokat fejlesztenek ki, hogy az amerikai autópári tisztább és versenyképesebb lehessen. Az európai gépkocsik villamosításának fejlesztési irányát és ütemét a német autó- és energiaipar diktálja. Ennek megfelelő-





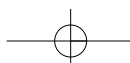
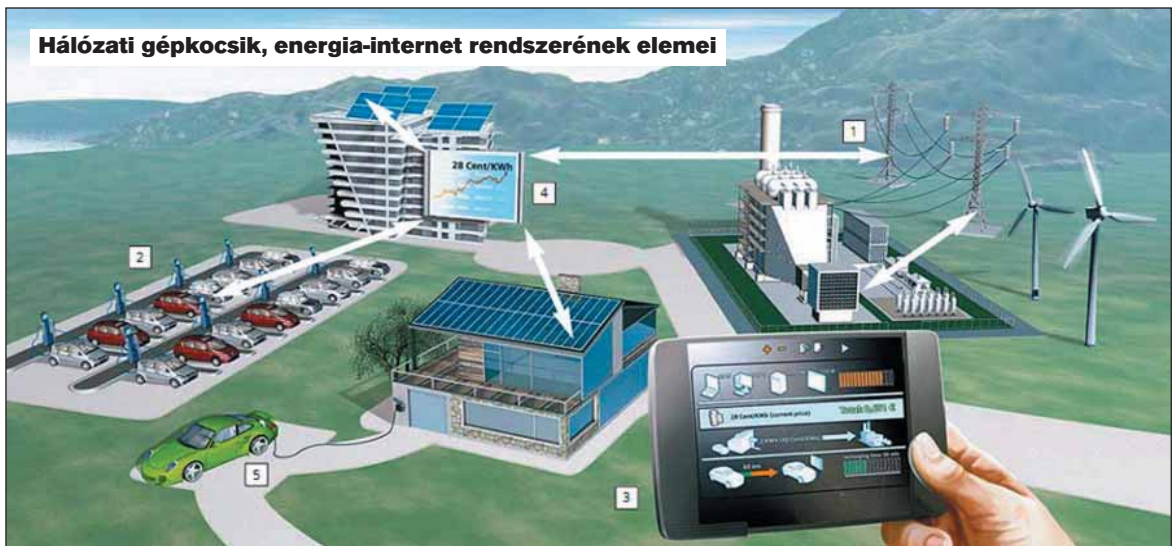
További feladat: intelligens, hálózati villamos áram vételezésre, hálózati visszatöltésre és elszámolásra alkalmas, a gépkocsi és a hálózat közötti intelligens terminálok kifejlesztése és forgalmazása, továbbá akkumulátortöltő eszközök kifejlesztése, kereskedelmi elterjesztése.

A villamos hajtás előnyei

A hibrid alapú fejlődés a villamos hajtások irányába mutat. Az ezzel összefüggő lehetőségek felvázolása előtt érdemes áttekintenünk a villa-

en fokozott várakozásokat ébreszt az a kancellári bejelentés, amely szerint megfelelő állami támogatással, 2020-ig egymillió hibrid és villamos hajtású gépkocsit kívának gyártani, és forgalomba hozni.

A hazai villamos-gépkocsiállomány kiszolgálására való felkészülés mindenképp az energiaellátó rendszer felülvizsgálatát igényli. A primerenergia-rendszerek bővítési igényének feltárása, a meglévő kapacitások bővítése és új kapacitások létesítésének megfontolása céljából.



Csak rendőrnek tudj látszani *2. rész*

Olvasóink októberben két újabb hamisított rendőrautót fotóztak le. Az alsó Mercedesen ott a kifogásolt „fényhíd”, melyet természetesen semelyik hatóság nem lát...



Folytatás a 41. oldalról

mos hajtás-vontatás főbb jellemzőit. A villamos hajtással kifejehető tömeg- és térfogategységre jutó teljesítményszolgáltatás a legkedvezőbb a hajtásmódok között minden egyéb-nél kedvezőbb gyorsításdinamika kifejtését teszi lehetővé. A villamos hajtás előnye a fordulatszám és a kifejtett villamos teljesítmény belső égésű motorokénál olcsóbb és pontosabb szabályozhatósága. A villamosan hajtott jármű regeneratív (fékezésor visszatápláló) üzemmódban is működik, ami javítja a járműhajtás fajlagos energiaköltségét.

A gépkocsikon az akkumulátoros villamos hajtás van elterjedőben. Az akkumulátorok újratölthető kémiai energiátároló eszközök, amelyek energiáját villanymotorok zaj, vibráció, CO₂, károsanyag-kibocsátás és talajszennyező környezeti hatások nélkül alakítják járműhajtást végző, kontrollált forgómozgású. Villamosáram-termelésre többféle alternatív energiaforrás hasznosítható. A perspektíva a megújuló energiafajtáké.

A villamoshajtás újfajta töltőállomásokat igényel, ami nagymértékben módosítja a „tankolási szokásokat” is. A villamos hajtás szerkezetileg egyszerűbb, működési megbízhatósága nagyobb, ezért az üzemeltetési és a fenntartási költségszintje is kisebb a belső égésű motorokkal végzettnél. Villamos hajtású gépkocsikon az erőátvitel is rugalmasabban alakítható.

A hajtás, a kormányzás, a lengéscsillapítás és a fékezés, közös szerkezeti egységgé integrálható. Úgy, mint a Siemens VDO esetében, amelynek eCorner-e egyetlen, kerékbe épített taggal váltja fel a hidraulikus lengéscsillapítóval közös egységet alkotó, hagyományos kerékfelfüggesztést, kormányzást, a hidraulikus féket, és magát a belső égésű járműmotort.

Villamos hajtás esetén a felsorolt részegységek működése más hajtásmódokénál pontosabban, elektronikus úton irányítható. E helyen elegendő csak a különféle x-by-technikákra utalnunk, amelyek teljesen új lehetőséget nyitnak a járműtervezők és újfajta járműtervek számára. Az akkumulátoros energiátárolójú gépkocsik jóval egyszerűbbek a belső égésű motorral hajtottaknál, mert sem szűrőik, sem motorolajuk, sem befecskendezők, sem gyújtógyertyaik, sem lambda-szondáik nincsenek. Az energiaforrásuk egyetlen forgóelemet tartalmaz. Ebből adódóan, karbantartási igényük is kisebb, ciklus-

Gépkocsi hajtásmódok főbb jellemzői, a Ford tavalyi (20 000 km-es éves futásteljesítményen alapuló) adatai alapján

Minősítő jellemzők	Műszaki előnyök/Költségek (C szegmensű, kompakt szedán esetén)				
	Belsőégésű	Mikro-hibrid	Hibrid (HEV)	Hálózati hibrid (PHEV)	Akkumulátoros villamos hajtású (BEV)
Üzemanyag fogyasztás	~30 mfd/g	~31–32 mfd/g	~45 mfd/g	170 mfd/g-ig	140 mfd/g-ig
Hatótávolság/feltöltés	~405 mfd/tank	~425 mfd/tank	~610 mfd/tank	Tiszta villamos üzemben 30–50 mfd; Hibrid üzemben min. 800 mfd	Egy feltöltéssel 100 mfd-ig
Tankolási idő	Néhány perc	Néhány perc	Néhány perc	110 voltos töltőfeszültséggel: 5–8 h	220 voltos töltőfeszültséggel: 5–8 h
CO ₂ emisszió	~35 g/km		~23 g/km	Mai villamos hálózat esetén: ~91 g/km; Jövőbeli: villamos hálózat esetén: 60 g/km	Mai villamos hálózat esetén: ~115 g/km; Jövőbeli: villamos hálózat esetén: ~71 g/km
CO ₂ , kúttól a tankig	~150 g/km	-	~100 g/km	Mai villamos hálózat esetén: ~26 g/km; Jövőbeli villamos hálózat esetén: 25 g/km	Mai villamos hálózat esetén: 0 g/km; Jövőbeli villamos hálózat esetén: 0 g/km
CO ₂ , kúttól a kerekekig	~185 g/km	-	~123 g/km	Mai villamos hálózat esetén: ~117 g/km; Jövőbeli villamos hálózat esetén: 85 g/km	Mai villamos hálózat esetén: ~115 g/km; Jövőbeli villamos hálózat esetén: ~71 g/km
Beszerzési felár	0 \$	300 – 500 \$	3 000 – 5 000 \$	15 000 – 20 000 \$	25 000 – 30 000 \$
Éves üzemanyag költség	~1 200 \$/év	~1 125 /év	~800 \$/év	~430 \$/év	~330 \$/év
Megtérülési idő	4-7 év	4-7 év	9-12 év	19-25 év	>25 év

1. táblázat: Az átlagos benzines, és a mikro-hibrid, megtérülési ideje 5, a hibridhajtásúé 10, a hálózati hibridé 20, a tisztán villamos gépkocsié 25 év. Így aztán elegendő idő marad a vásárlás megfontolására. Az akkumulátoros gépkocsi, ma háromszor nagyobb határfokú, tüzelőanyag-cellás, és hússzor drágább, benzinmotoros társainál.

idejük a 150 ezer kilométert is meghaladja.

A lítium-ion akkumulátorok háromszor több villamos áram tárolására alkalmasak, négyszer hosszabb élettartamúak, mint az ólomakkumulátorosak. Ezzel együtt, a ma legjobb lítium-ion akkumulátornak is ötvenszer kisebb az energiasűrűsége a benzinmotorú gépkocsikénál. Hátrányuk, hogy melegebbre hajlamosak, ezért a működésük, folyadékhűtés használatát igényli.

A villamos hajtás elterjedésének következményei

A villamoshajtásról autóiiparnak világszerte át kell gondolnia a kompetenciáit, mielőtt a belső égésű motorok és hajtáselemeik eltűnnek. Eddig az időpontig az autóiipar számára már csak három járműgenerációnyi mozgáster maradt. „A jövőben a gépkocsi szívet többé nem a belső égésű motorok, hanem a nagyfeszültségű akkumulátorok jelentik majd”. Az autógyártóknak ezért mihamarabb új kapacitásokat kell kiépíteniük, és új szövetségeket kell kömiük, az új piaci partnerek piacra lépése számára. A váltás százazrek számára a régi munkahelyek megszűnésével és új munkahelyek létesítésével fog járni, az összeszerelő, a beszállító, és a fenntartó iparban, egyaránt. „A jövő a villamos autóé”, összegezte az autóiipar jövőképét Martin Winterkorn, a VW konzern elnöke.

Összegzés

A hajtásmód-váltással együtt, az egyébként is egyszerűsödő villamos autókkal összefüggésben mindinkább erősödik a gépkocsi szabványosításának, és a maitól alapjaiban eltérő forgalmazásának rendező elve is. Mondván: mi szükség a gyártók saját marketingjén ala-

puló értékesítésre, ha amúgy is szabványos gépkocsikat forgalmaznak. Az ellentmondások ellenére, a jövő a tisztán villamos hajtásé. Emisszió nélküli működésük miatt, a nagyvárosokban már a jelen is az övék. Ennek gyakorlati tudatosítására Londonban, Párizsban, Berlinben folytak és folynak flottakísérletek. A BMW 500 villamos hajtású Minit üzemeltető „i” pilotprojektjével szerzett tapasztalatokat a nagyvárosi üzemeltetésről. A megvárosok ugyanis már ma fuldokolnak a kipufogógázoktól. 2015-ben, a 36 milliósra jelzett Tokió, a 22 milliós Mexikóváros és a 18 milliós Los Angeles városmagjaiban csak zérus emissziójú, villamos gépkocsi közlekedhetnek majd, mert ilyen közegekben a villamos hajtásnak egyszerűen nincs másik alternatívája.

Petrók János

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgáig.
Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményrel. Rugalmas időbeosztással, munkanapokon és hétvégén is.
Hívd bizalommal Ildikót
a
061/788-7991, 0670/371-4240
vagy hagyatsz üzenetet a
vermesi@citromail.hu e-mail címen is.

Ki kicsoda a budapesti utcanevtáblákon?

Taxis kolléga kereste meg szerkesztőségünket azzal, hogy a Beck Ödön Fülöp utcát átkelesztették Beck Ötvös Fülöpre. Utánanéztünk, a Lexikonban az általunk közölt információ szerepel. Megkerestük a kötet szerzőit, elnézést kértük, a taxis kollégának van igazsága, hibás az összeállítás. Kérésük, hogy ha találunk még hibát, akkor jelezzük nekik.

Bihari János utca

Bihari János (1764-1827) cigány zeneszerző és hegedűművész.

Bíró Lajos utca

Bíró Lajos (1856-1931) utazó, rovarani kutató. A Magyar Nemzeti Múzeum rovarani gyűjteményének alapját az ő gyűjteménye adta.

Diplomás adótanácsadónál biztosítás kötése kegyeleti szolgáltatásokra.

Érdeklődni: **20/663-8243**

Bíró Mihály utca

Bíró Mihály (1886-1948) festőművész, grafikus és szobrász. Nagyhatású grafikai műve a „Kalapácsos ember”, a Szociáldemokrata Párt szimbóluma lett.

Blaža Lujza tér

Blaža Lujza (1850-1926) színművésznő, a Nemzeti Színház örökös tagja. Kortársaitól a „Nemzet csalóánya” címet kapta.

Bláthy Ottó utca

Bláthy Ottó Titusz (1860-1939) gépészmérnök, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja. 1885-ben Déri Miksával és Zipernowsky Károllyal szabadalmaztatta a transzformátorrendszert.

Bod Péter utca

Bod Péter (1712-1769) irodalomtörténész, református lelkész, egyházi szakíró.

Bogdánfy utca

Bogdánfy Ödön (1863-1944) hidrológus, vízügyi szakíró, egyetemi tanár.

Bókay Árpád utca

Bókay Árpád (1856-1919) belgyógyász, gyógyszeres szakíró, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. A Bókay-telepen levő utcát már életében elnevezték róla.

Bókay János utca

Bókay János (1822-1884) orvos, gyermekgyógyász, egyetemi tanár. A róla elnevezett utcában áll az általa alapított gyermekórház.

Bolyai Farkas utca

Bolyai Farkas (1775-1856) erdélyi matematikus, polihisztor, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja.

Bolyai János utca

Bolyai János (1802-1860) Bolyai Farkas fia, a XIX. század legnagyobb magyar matematikusa. 1831-ben jelent meg az „Appendix”, az abszolút geometria alapjait leíró műve.

Boráros tér

Boráros János Antal (1775-1834) jogász, Pest szabad királyi város főbírája, a pesti polgárorség ezredese.

Bornemissza tér

Bornemissza Péter (1535-1584) felvidéki protestáns író, prédikátor, evangélikus püspök, nyomdatulajdonos. Balassi Bálint nevelője.

Bottyán utca

Bottyán János ((1643-1709) kuruc tábornok, a Rákóczi-szabadságharc legendás hős hadvezére. A császári hadsereg ezredeseként csatlakozott Rákóczihoz. A csatákban elveszítette fél szemét, ezért nevezték Vak Bottyánnak.

Bölöni György utca

Bölöni György (1882-1959) Kosuth-díjas író, újságíró.

Brassai Sámuel utca

Brassai Sámuel (1797-1897) erdélyi polihisztor,

nyelvész, botanikus, egyetemi tanár. A Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja.

Bródy Imre utca

Bródy Imre (1891-1944) fizikus. 1937-ben feltalálta a kriptontöltésű izzólámpát. Tervei alapján készült el a világ első kripton gyára.

Bródy Sándor utca

Bródy Sándor (1863-1924) író, drámaíró, újságíró. Az új magyar irodalom egyik legjelentősebb személyisége.

Budai Nagy Antal utca

Budai Nagy Antal (?- 1437) Az 1437 évi erdélyi parasztfelkelés egyik vezetője és hősi halottja.

Buday László utca

Buday László (1873- 1925) szociológiai író, statisztikus, egyetemi tanár, a Központi Statisztikai hivatal igazgatója.

Budenz út

Budenz József (1836-1892) Német származású magyar nyelvész egyetemi tanár. A Magyar Tudományos Akadémia tagja.

Bugát utca

Bugát Pál (1793-1865) orvos, egyetemi tanár, természettudós, a Magyar Tudományos Akadémia, a Kisfaludy Társaság tagja.

Bulyovszky uca

Bulyovszky Gyula (1827-1883) ügyvéd, újságíró, az 1848-as márciusi ifjúság egyik vezetője.

Egy lány elmegy a jósnőhöz:

– **Két férfi is szerelmes belém.**

Melyik lesz közülük a szerencsés?

– **Béla fogja feleségül venni.**

Géza lesz a szerencsés.

A férfi este odaáll az asszony elé! Mutogatója az izmait.

– **Nyolcvan kiló dinamit!**

Az asszony nevetni kezd:

– **De mit érek veled, ha a gyújtószerelvény csak négy centi?**

Pistike és a nagyapja eső után

kint vannak az udvaron. Pistike látja, hogy egy nagy giliszta bújik ki a földből. Mondja a nagyapjának:

– **Nagypapa, fogadjunk egy százasba, hogy a gilisztát visszadugom a földbe!**

– **Ne hülyéskedjél már, Pistike, hogy tudnád visszadugni?**

Pistike beszalad a kamrába, kihoz egy hajlakk spray-t, ráfúj a gilisztára, az megkeményedik, és visszadugja a földbe. A nagyapja odaadja a százast.

Másnap a nagypapa így szól Pistikének:

– **Pistike, itt egy százas.**

– **De nagypapa, tegnap már megadtad a százast.**

– **Ne törődj velem, kisfiam, tedd el nyugodtan. Ezt nagyanyád küldi.**

A pesti férj táviratot kap a felesége vidéken élő családjától:

– **Anyósod nagyon beteg. Stop.**

Az orvosok feladták. Stop.

A férj választávirata: – Remélem, nem a mi címünkre. Stop.

Czuczor Gergely utca

Czuczor Gergely (1800-1866) Benedek-rendi pap, tanár, költő. A Magyar Tudományos Akadémia, a Kisfaludy Társaság tagja.

Csanády utca

Csanády Sándor (1814-1892) jogász Bihar vármegye képviselője. Nagy összegeket adományozott protestáns papok özvegyeinek, árvaiknak segítésére, népkönyvtárak létesítésére.

Csányi László utca

Csányi (Csány) László (1790-1849) huszártiszt, földbirtokos, politikus, miniszter. A főváros, majd Erdély teljhatalmú biztosa.

Csapó utca

Csapó Vilmos (1798-1879) az 1848-1849 évi szabadságharc honvéd őrnagya, majd ezredese. A Tolna vármegyei nemzetőrség őrnagya.

Csáth Géza utca

Csáth Géza (1887-1919) orvos, író, zenekritikus.

Csengery utca

Csengery Antal (1833-1880) politikus, publicista, közigazdász, történetíró, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. Nagy szerepet játszott az 1867. évi kiegyezés előkészületében.

Csepreghy utca

Csepreghy Ferenc asztalosmester. Nagy fatelepei voltak. 1872-től azonban csak az irodalomnak élt. Több népszínművet írt, a Petőfi Társaság tagja.

Cserba Elemér utca

Cserba Elemér (1876-1936) jogász Újpesten, majd Rákospalotán. Rákospalota város polgármestere.

Csermák Antal utca

Csermák Antal (1774- 1822) zeneszerző és hegedűművész. A verbunkos zene terjesztője és virtuóz előadója.

Csernyus utca

Csernyus Manó (1808-1849) a magyar ud-

vari kamara, majd a Pénzügyminisztérium tanácsosa. Részt vett a budai Nemzetőrség megszervezésében.

Csete Balázs utca

Csete Balázs (1893-?) tanár, tanfelügyelő, néprajzi kutató és gyűjtő. Évekig járta az országot, rajzait, festményeit a Magyar Nemzeti Múzeum Néprajzi osztálya őrzi.

Csiky utca

Csiky Gergely (1842-1891) római katolikus pap, de kilépett. Kiváló drámaíró, a Kisfaludy Társaság, a magyar Tudományos Akadémia levelező tagja.

Kovács leül az asztalhoz ebédelni. Mielőtt hozzáfogna, csodálkozva kérdezi a feleségét:

– Mondd, drágám, miért öltöztél talpig feketebe?
– Ne törődj velem, drágám! Edd csak meg szépen a gombalevest!

Egy férfi meséli a barátjának:

– *A múltkor, amikor hazamentem a munkából, a feleségem szexi fekete fehéreneműben fogadott, két fekete bársonypánttal a kezében, és azt mondta: „Kötözz meg és azt tehetsz, amit csak akarsz!”.*

– És? – kérdezi türelmetlenül a barát.
– *Hát megkötöttem és elmentem golfozni.*

– Hogy hívják azt a kedves állatot, amelyik kicsi, fekete, repül és ugyanannyit lát hátra, mint előre?

– ???

– Vak varjúcska.

– Honnan lehet tudni, egy légyről, hogy nőnemű vagy hímnemű?

– Az egyik a borosüvegre száll, a másik a tükörré.

Kovács úr kórházba kerül. A munkatársak meglátogatják, és kérdik tőle:

– *Mi történt veled?*

– *Jaj, ne is kérdezzétek! A feleségemnek most volt a 31. születésnapja, és megígértem neki, hogy kap 31 szál rózsát, minden évre egyet.*

– És?

– *Megrendeltem a sarki virágostól, tudjátok, mindig nála veszek virágot. És mivel ilyen jó ügyfél vagyok, az a marha ingyen hozzárakott még 12 szálal...*

A nők szeretik az egyszerű dolgokat az életben, így a férfiakat is.

Csinszka utca

Csinszka, Boncza Berta (1894-1934) Ady Endre felesége, műzsája, ezt a becenevet is tőle kapta.

Dalmady Győző utca

Dalmady Győző (1836-1916) költő, műfordító. Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye törvényhatósági bizottságának tagja, a vármegye főjegyzője.

Dankó utca

Dankó Pista (1858-1903) Nótaszerző, népszínműíró, szegedi cigányprímás.

Darányi Ignác utca

Darányi Ignác (1811-1877) ügyvéd, jószágigazgató, gazdasági szakíró. Kormánybiztos, Nemzet-

őr kapitány, országgyűlési tudósító.

Dávid Ferenc utca

Dávid Ferenc (1510-1579) evangélikus, majd református püspök, a magyar unitárius egyház megalapítója és mártírhalált halt első püspöke.

Dayka Gábor utca

Dayka (dajka) Gábor (1769- 1796) Költő, protestáns hitszónok.

Déri Miksa utca

Déri Miksa (1854- 1938) feltalálta a róla elnevezett repulziós motort. Világhíressé vált találmánya a Bláthy Ottóval és Zipernowsky Károllyal közösen készített transzformátor.

Juhász Péter

A vérbeli köztisztviselő

Egy mérnök, egy könyvelő, egy patikus, egy informatikus és egy köztisztviselő el akarja dönteni, hogy melyikük kutyája bír a legkülönlegesebb képességekkel.

Elsőként a mérnök hívja magához a kutyáját: „Derékszög, mutasd be, mit tudsz!”

A kutya elkocog egy fekete táblához, gyorsan felrajzol egy négyzetet, egy kört és egy háromszöget.

Ezután a könyvelő is odaszólítja a kutyáját: „Aktívpasszív, na mutasd csak be te is, amit tudsz!” A kutya kimegy a konyhába, visszajön tizenkét sütelet, majd elrendezi azokat négyesével 3 oszlopba.

A patikus erre azt állítja, hogy az ő kutyája még ennél is jobbat tud:

„Hőmérő, add elő a számod!” A kutya kinyitja a hűtőt, kivesz egy liter tejet, elővesz egy 10 cl-es poharat és beleönt pontosan 8 cl tejet úgy, hogy egy csepp sem megy mellé.

Az informatikus szerint ez semmi, az ő kutyája ezt simán lepipálja:

„Keménylemez, nyugózz le minket!” A kutya leül a számítógép elé, bekapcsolja, lefuttat egy anti-vírus programot, elküld egy e-mail-t, letölt egy új játékot.

A négy ember a köztisztviselő felé fordul és megkérdezi: „Na és a te kutyád mire képes?” „Kávészünet, mutasd csak meg nekünk a köztisztviselők képességeit!” A kutya feltápaszkodik, megeszi a sütitket, megissza a tejet, mindent letöröl a számítógépről, megdugja a mérnök kutyáját, azt mondja, hogy közben megsérült a háta, kiállít egy jegyzőkönyvet a munkabalesetről és elmegy hat hónap betegszabadságra.

A feleségem anyja gyakran mondogatja, hogy nőies vagyok. Nem zavar, mert hozzá képest tényleg.

AUTÓMENTÉS 0-24-ig
egész Európa területén - 3,5 tonnáig

SE-BES PLUSZ Kft.
06 20 9 441 186

Budapest területén belül bárholnan
bárhová 8000 Ft-ért.

- Idegen balesethez történő hívás
esetén FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!

* TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Eladó egy 2004.08.02. dátummal üzembe helyezett ezüstmetál Opel Vectra Station Wagon 1.9 CDTI (motorszám: Z19DT) taxinak vizsgáztatva 2010. március 12-ig érvényes forgalmival. Az autó minden a taxizáshoz fontos berendezéssel el van látva, kompletten szeretném eladni. Extrák: ABS, ASR, menetstabilizátor, CD 6 hangszóróval, elektromos ablak, tükör, manuális klíma, 6 légszák, 6 sebességes manuális váltó. Az autóban 127 ezer km van. Én a betegségem miatt nagyon keveset tudtam csak dolgozni vele, és most, mivel vezetni már nem tudom, eladnám. Ár: 2 500 000 Ft. Bármilyen kérdésre szívesen válaszolok, amiben tudok, segíték!

Horváth Zoltán, volt City 623.
Tel.: 06/20-327-1512



Eladnám, vagy budai zöldövezeti lakásra cserélném (ráfizetéssel) 200 négyzetméter alapterületű telken, csendes, jó állapotú, zöldövezeti, erdőhöz közeli (kertben grillsütő, nagy terasz, elektromos kandalló, nagy nappali, beépített bárpult, 2 hálókülső, fürdőszobás-zuhanyzós, csatornázott, leányfalui strand kocsival 5 percre) hétvégi házat. Az ár irányár: 18 000 000 Ft. Valamint ugyanitt a leány-

falui strand közelében, csendes, felújítandó, nappali + 3 szobás hétvégi házat – családi okok miatt – szintén eladnám. 200 négyzetméter alapterületű, vízóra van. Az ár irányár szintén: 14 000 000 Ft.

Érd.: Kiss Gábor 06/70-383-8004



2004. VII. havi Yamaha Dragstar 1100 cm³, gyári állapotú, ezüst-fekete színben eladó. Irányár: 1 450 000 Ft. Részlet megoldható!



Érdeklődni lehet 06/70-383-8480 (du. 15 órától 22 óráig) City 480.



195/65x15 téli gumik felnival eladók.
Telefon: 06/30-942-8256



Taxi rendszám kiadó!
Tel.: 06/70-561-8915,
06/70-370-9888

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A tábla azt jelzi, hogy a kerékpárosok részére a továbbhaladás lehetősége biztosított.

2. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Veszélyes útkanyarulat balra.” Az ilyen helyen a korábbi egyenes szakaszon még biztonságos tempó a kanyarban már veszélyes lehet, ezért a gépkocsit lassítani kell.

3. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Legkisebb követési távolság”. A tábla hatálya alatt a járműveknek egymást a táblán megjelöltnél kisebb távolságban követniük tilos.

4. Helyes a „B” válasz. Más járművel a „Taxiállomás” tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül tilos megállni (ha útburkolati jelből más nem következik).

5. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Lakó-pihenő övezet”. Az ilyen helyen a tábla vonalától kezdődően, legfeljebb 20 km/h sebességgel szabad közlekedni.

6. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Két vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete”. A vasúti átjárón csak folyamatosan – megállás nélkül – legalább 5 km/h átlagsebességgel szabad áthaladni.

7. Helyes a „B” válasz. Az iskolabusz fogalom-meghatározása a következő: óvodás gyermek, közoktatási intézmény tanulója szállítására rendszeresített nem menetrend szerint közlekedő autóbussz.

8-9. Helyes a „C” válasz. 2009. október 1-jétől már nem kell kötelezően izzókészletet és olvadóbiztosítót tartani a taxiban.

10. Helyes a „B” válasz. 2010. január 1-jétől már nem a szabvány „B” típusú elsősegélynyújtó felszerelést, hanem egy tételesen meghatározott összetételű elsősegélykészletet kell a taxiban készenlétben tartani. Aki nek van bontatlan „B” típusú elsősegélynyújtó felszerelése, azt ennek lejártáig használhatja, de legkésőbb 2013. január 1-jétől az új szabályozásnak megfelelő felszereléssel kell rendelkeznie.

11. Helyes az „A” válasz. A taxi belsejének a tisztasága is jó hatással van az utasokra.

12. Helyes a „B” válasz. Ha a vontatórúd, illetőleg a vontatókötél 3 méternél hosszabb, azt feltűnő módon (pl. zászlóval, lámpával) meg kell jelölni.

13. Helyes a „B” válasz. A taxiból az úttestre, leállósávra vagy útpadkára kiszálló taxisra már a gyalogosokra vonatkozó szabályok érvényesek. Tehát éjszaka és korlátozott látási viszonyok között, lakott területen kívül a gyalogossá váló taxisnak a fényvisszaverő melletti viselése kötelező!

14. Helyes az „A” válasz. A kiegészítő tábla lehetővé teszi a kerékpárosnak, hogy az egyirányú forgalommal szemben kerekessen.

Mercedes W 210-es combi, metálfekete 300 TD, nagyon sok extrával (valódi bőr, CD-tár stb.), 97-es évjárat, 98-as modell,



február 25-ig érvényes taxivizsgával eladó. Irányár: 1,58 MFt. Jó állapotú W124-es dízel beszámítok! Bankkölcson-ügyintézésben segíték, 0 Ft-tal elvihető.

Érdeklődni lehet: 06/20-929-0338

124/200-as, 94. novemberi B/G, infrazáras, 4 gyári kulcsos hoteltaxi eladó, vagy kaucióval kiadó napi elszámolású kollégának.

Érdeklődni lehet:
06/20-917-3100 telefonszámon.

Kiadó egy Chevrolet Tacuma 1.6 benzines újszerű állapotban (6500 km-t futott) kedvező feltételekkel HOSSZÚ távra kiadó. 06/20-5447-376, 06/30-9320-750. Ugyanitt kiadó egy Opel Astra G 2.0 dízel kedvező feltételekkel HOSSZÚ távra.

Telefon: 06/20-295-1543.

Eladó 1997-es, ezüstsínű 250-es dízel „E” Mercedes (630 000 kilométer van benne, felújított automata váltóval, klímával, tolotéttel, motorikusan nagyon jó, karosszériája a korának megfelelő állapotban van. Irányár: 1 000 000 Ft.

Érdeklődni: 06/70-383-9695
telefonszámon 18.00 óra után.

Csepel Dunadűlőn I. emeleti 35 négyzetméteres 1+fél szobás távűtéses, jó állapotú panellakás kis rezsisel eladó. Irányár: 7,6 MFt. Érd.: 06/70-508-3631. 205x55 R16 4 db.téligumi felnival eladó. Irányár: 20.000,- Ft. (Skoda, Seat, VW-csoportra való).

Érdeklődni: 06/20-935-0110

Hyundai Sonata szalonautó 2.0 D 140 LE, bőr belső, automata klíma, ABS, ESP, elektromos ablak elől-hátul, fűthető elektromos tükörök, elektromosan állítható ülés, fedélzeti számítógép, ködlámpa, könnyűfém felni, multikormány, tempomat, tolatóradar stb. Áron alul sürgősen ELADÓ! ár: 5 499 000 Ft

Tel: 06-70-377-7363



A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Taxisok üzleti célú hirdetéseit apróhirdetesként kezeljük, melynek nettó díja: 2500 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.