

taxisok világa

Holnaptól nem
dohányzom

Most már tényleg
rendbehozatom a
könyvelésem

Mostantól
többet
sportolok



Könyvelés * Elektronikus bevallások * NYENYI * Iparüzési adó * Cégautó adó
Járműnyilvántartás * Táppénz- és nyugdíj ügyek * Teljeskörű vállalkozói ügyvitel

www.taxicentrum.hu bti@taxicentrum.hu

1119 Budapest, Vahot u. 6. * Tel.: 06-1-229-3736

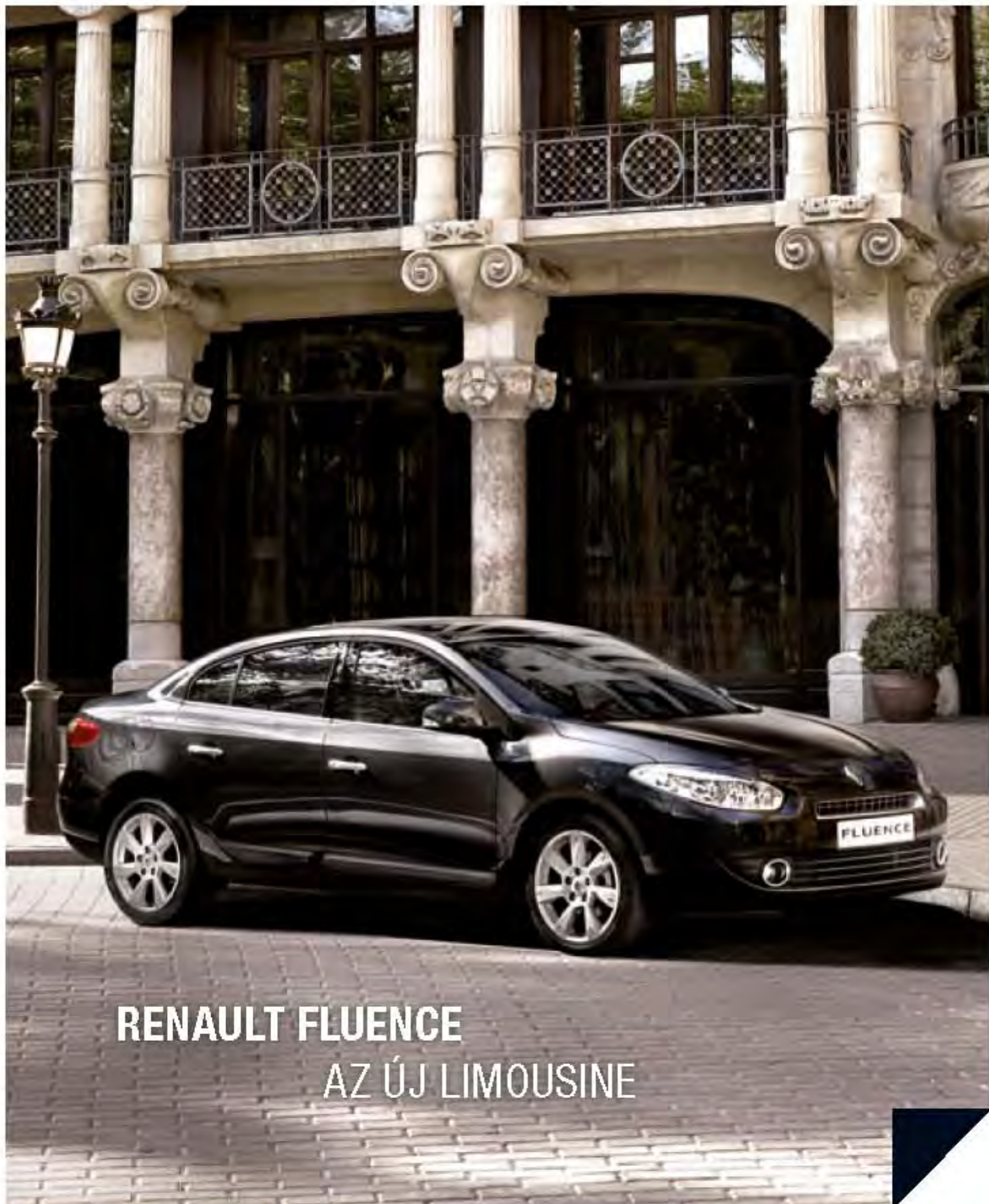
Mobil: 06-30-989-4279 * Nagy Zoltán * Nyitva tartás: H-Cs 10-17, P 10-14-ig

BTI **TAXI** CENTRUM

XX. évf. 11. sz.

2010.

November



RENAULT FLUENCE AZ ÚJ LIMOUSINE

www.renault.hu | Információs vonal: 06 40 200 000

5
EV GARANCIA
100 000 km*

ÚJ RENAULT FLUENCE MÁR 3 190 000 FT-TÓL

- SZÉRIAFELSZERELTSÉGGÉNT 6 LÉGZSÁK, ESP, KLÍMABERENDEZÉS, CD/MP3-RÁDIÓ
- INTEGRÁLT CARMINAT TOMTOM NAVIGÁCIÓ**
- 496 LITERES CSOMAGTÉR

DRIVE THE CHANGE



A feltüntetett kezdőár és az ajánlat 2010. 03. 01-jétől visszavonásig vagy a készlet erejéig, kizárólag a Renault Crédit által nyújtott Prémium vagy Prémium Plus pénzügyi lízing konstrukcióval együtt megrendelt gépjárművek esetén érvényes. *A garancia minden esetben a két feltüntetett érték közül a korábbi lejártáig érvényes. **Privilege felszereltségi szinten széria. A feltüntetett ár tartalmazza a regisztrációs adót és az ÁFÁT. A jelen tájékoztatás nem teljes körű, és nem minősül ajánlattételnek. A képen látható autó illusztráció. Fogyasztás l/100 km: vegyes: 4,5-6,5; CO₂-kibocsátás g/km: 119-156. Részletekről és feltételekről érdeklődjön az akcióban résztvevő RENAULT-márkakereskedésekben!

TARTALOM

Budapesten taxizni tilos!	4.
A rémálom folytatódik	4.
Matematika	9.
Tulajdonosi tájékoztató a 6x6 Taxinál	10.
Egyetlen hétvégén négy támadás	11.
Ezredszer is a gyorsforgalmi útról	12.
Vádirat	12.
Civil autók a taxiállomásokon	14.
Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban	15.
Zsupos László	16.
Taxisakció a Citroënnél	19.
Kevesebb kiadás = több bevétel	22.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Hogyan tartsuk életben vállalkozásunkat és maradjunk talpon a következő öt évben	24.
Örület!	24.
Ez már felháborító!	26.
Találtunk egy verset	27.
10 éve történt	28.
Opel Meriva	28.
Szolgáltatassunk	33.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	34.
Új taxicég Budapesten: Penta Taxi	38.
Morfondáriák	39.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	40.
A megvalósuló utópia	43.
Nyugdíjúgyek	44.
Fótaxi - Ferencváros 2-2 (1-1)	45.
Kamaszok támadtak taxisra	46.

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

Fuvardíj-körkép itthonról és a nagyvilágból

Változó árak, eltérő szolgáltatások

Az egyik internetes portál felmérést végzett, amelyben arra kereste a választ, a hazai fuvardíjak hol helyezkednek el a környező országok és néhány világváros viszonylatában. A közzé tett következtetés alapján Budapest legalább 150 forintot kell fizetnünk egy kilométernyi taxizásért, ami egyes szakmai vélemények szerint irreálisan alacsony ár, az önköltséget sem fedezi. Szomszédaink közül mégis csak Horvátországból és Ausztriából nézve számít igazán olcsónak a tarifa.

Az árháború két oldalán találhatóak pro és kontra érvek amellett, vajon a hazai viteldíjak alacsonyak vagy magasak. Egy biztos, a két fél álláspontja nem közeledik egymáshoz, így érdekes lehet az a felmérés, amelyben a Privátbankár.hu internetportál kilenc taxitársaság árait vizsgálta meg, és ez alapján a következő megállapításra jutott: az utcai leintés esetén alig van különbség az árak között, 230 vagy 241 forintba kerül egy kilométer. A kilenc cég árainak átlaga 238 forintra jött ki.

Telefonos megrendelés esetén jelentős különbségeket tapasztaltak. A legolcsóbb szervezet 150 forintot kér kilométerenként, míg a legdrágább 240-et. Ez 212 forintos átlag. Az úgynevezett alapidjban ugyanakkor nincs különbség, minden autó órája 300 forintról indul Budapesten. A várakozásért 37–60 forintot kell fizetnünk percenként.

Ahhoz, hogy kellően objektív legyen az összehasonlítás, a felmérést végzők begyűjtötték a szomszédos országok fővárosainak, valamint néhány világváros viteldíjait is.

Bécsben 2,5 euróról (687 forintról) kezd ketyegni a taxióra, kilométerenként pedig, 1,2 eurót, 330 forintnak megfelelő összeget kell fizetnünk. A borralától elvárják, de általában elég a legközelebbi egész euróig felkerekíteni.

Horvátországban egy kilométernyi utazást mindig 1 eurónak megfelelő kunában számolnak a fővárosban, vagyis 275 forint körüli összegben. Az alapidjért nyugat-európai színvonalú árat, mintegy 720 forintnak megfelelő kunát kérnek.

Ljubljanában feleennyiért is foghatunk taxit. A kilométerenként egy eurós tarifa itt kifejezett magasnak számít. Elvileg nem éri el a kilométerenkénti egy eurót a viteldíj **Pozsonyban** sem, általában 60–80 centnek megfelelő összeget kérnek a sofőrök, hacsak nem egy szélhámost fogunk ki, amire itt nagyon vigyázni kell – hívja fel a figyelmet több utazási portál is.

Romániában és **Ukrajnában** magyar szemszögből nézve nevenséges árákért taxizhatunk. Sokszor száz forintnak megfelelő összeget sem kérnek egy kilométerért, de az is előfordul, hogy a sofőr előre meg egyezik az utassal a konkrét árban.

Belgrádban 119 dinár az alapidj, ami nagyjából 300 forintnak felel meg. Ez hasonló a budapesti árakhoz. A kilométerdíj 113 és 225 forintnak megfelelő összeg között mozog. Itt is komoly gondot jelentenek a hiénák, akik nehezen különböztethetők meg a legálisan dolgozó kollégáiktól.

A világvárosok közül **Londonban** nagyjából 4,6–8,6 fontba kerül egy mérföldnyi (1,6 kilométer) út, napszaktól függően. Ez kiugróan magas, 875–1.600 forintnak megfelelő összeg. A brit fővárosban azon-

Havi aforizma

Te magad vagy az az erő, amely életre hívja a történeteket: a jót, a rosszat egyaránt. Rajtad áll, melyikre tartod magad érdemesnek: helyes gondolkodással a szerencsét idézed meg, vagy gondolkodás nélkül cselekszel, és bajokat zúdítasz az életedre. Rajtad múlik, bearanyozod-e napjaidat, vagy feketére fested magad körül a világot. *Tatiosz*

ban minél többet utazunk, annál kedvezőbb az ár. Hat mérföldet például 17–34 fontért tehetünk meg, ami jóval olcsóbb, mintha az egy mérföldes árnak a hatszorosát vennénk. Az alapidj minden esetben 2,2 font, vagyis mintegy 680 forint.

Párizsban 0,91–1,4 euróba kerül egy kilométer, ami 250–384 forint körüli ös-

ecometer

Ecometer taxidíj irányítótábla

36.000.-Ft

Külföldi nyelven is. Ingyenesen. Hívatkozási díjakra beszámítással (személyesen elvéhető). Havi feltöltés, részletes megállapítás szerint érhető el!

Ez a tábla lehetővé teszi, hogy a taxidíjat a tábla segítségével egy fixen állított táblánál!

Mobil és ügyeleti szám:
06-20-9344-529

Ecometer Kft. 1139 Budapest, Rákóczi u. 8.
Tel./Fax: (06-1) 240-9170
E-mail: szall@ecometer.com
Web: www.ecometer.com

szeg. Az alapdíj 2,2 euró, vagyis 600 forint. **Berlinben** 3 euróról, vagyis több mint 800 forintról indulnak az taxiórak, utána 430 forintnyi összeget kell fizetnünk kilométerenként. Ugyanakkor hét kilométer fölött ez az összeg 329 forintnak megfelelőre csökken. A német fővárosban 5-10 százalékos borralalót szokás adni a sofőrnek.

Ha **New York** közlekedése kerül szóba, sokaknak ugorhat be először a Manhattan utcáin hömpölygő sárga taxik folyama. Az USA keleti partján terpeszkedő nagyvárosban európai szemmel nézve furcsán számláznak a taxik, egyötöd mérföldekben mérik ugyanis a megtett utat, ami négy háztömbnyi távolságnak felel meg a metropoliszban. Egy ekkora útért negyven centet, vagyis mintegy 78 forintot kell fizetni. Ez azt jelenti, hogy egy kilométert nagyjából 243 forintnak megfelelő összegért utazhatunk, ami az ottani bérekhez képest igen olcsó. Ehhez hozzáadódik még a 2,5 dolláros (487 forintos) alapdíj, egy ötvencentes állami adó, valamint delután négy és este nyolc között egy egyszázötven, este nyolc és reggel hat között pedig egy féldolláros csúcsgérgalmi, illetve éjszakai felár. Minden perc várakozásért 40 centet kell fizetnünk, s nekünk kell állni az esetleges út- vagy belépő díjakat is.

Érdekesség, hogy a világ eddigi legdrágább taxisolgáltatását nem valamelyik fényűző nagyvárosban kell keresnünk. A BBC szerint a **legköltségesebb viteldíjat** 2004-ben fizették ki **Bagdadban**, ahol a repülőtérrel a városközpontba vezető mintegy 24 kilométeres útszakaszt ötezer dollárnál is nagyobb összegért, vagyis nagyjából – mai árfolyamon számolva – egymillió forintért tehették meg. Ez persze nem hagyományos fuvardíjat jelent, sokkal inkább a nyugati utazók biztonságának szavatolása került ennyibe. Az árba nemcsak egy kétautós, 160–170 kilométeres óránkénti sebességgel száguldó konvoj számított bele, hanem egy négyfős, állig felfegyverzett, leszerelt katonákból álló testőrgárda is – derül ki a Privátbankár.hu portál anyagából.

A misszionárius angolul tanít egy bennszülöttet.

- A fiú zöld – mondja a misszionárius.
- Fű zöld – ismétli a bennszülött.
- Fúj a szél.
- Fű szél – ismétli a másik.

Tovább sétálnak és meglátnak egy bennszülött fiút és egy lányt a bokorban, amint szeretkeznek.

– Ezt nem fogom neki megtanítani – gondolja a misszionárius. Rámutat a párra és ezt mondja:

- A fiú biciklizik.
- Fiú biciklizik – ismétli a bennszülött.

Aztán előkap egy nyilvesszőt és lelövi a bokorban a fiút.

– Mit csináltál? – kérdez a misszionárius rémülten.

- Bicikli enyéem – feleli a bennszülött.

BUDAPESTEN

Legalábbis a hatályos KRESZ szabályai szerint. Persze, ha ezeket a szabályokat komolyan vesszük. Márpedig komolyan kell venni, mert egyre több a büntetés. Árgus szemek lesnek az utcán és a köztéri kamerák monitorai előtt. Szegjél meg akár bármilyen kicsi szabályt, lecsapnak! Aztán rövid idő elteltével jön az értesítés, majd a csekk. Vajon harmincezer, vagy ötvenezer? Ez az egyetlen kérdés merülhet fel a Vas megyei boríték láttán...

De miért mondom, hogy „tiltja” a hatályos KRESZ a taxizást Budapest belterületén? Nézzük meg, hogy milyen szabályokat, kivételeket vagy szigorításokat említ a taxival kapcsolatban a KRESZ.

Tizenhárom esetben szerepel a törvényben a taxi szó. Az esetek egy részében kedvező kontextusban, vagyis az általánoshoz képest megengedőbb. Például a „Minden jármű forgalma mindkét irányban tilos” jelzőtábla alá „Kivéve taxi” kiegészítő tábla tehető. A Belváros egyes részeibe így tudunk utasért menni. Vagy a másik „kedvezmény”, hogy a taxi mehet az autóbusz-forgalmi sávban. Ide azért két megjegyzés kívánkozik: egyrészt a taxi nem a sárga rendszámú taxi, hanem a szabadjelzőtől. Leszerelt vagy letakart szabadjelzővel tehát ne próbálkozzunk a buszsávban. Másrészt egyre több helyen kerül felfestésre ún. BKV-sáv, ami nem egyenrangú a buszsávval. A rendeletalkotó itt kizárólag a BKV járműveinek haladását kívánja engedélyezni. Ne tévedjünk bele ebbe a sávba még akkor sem, ha KRESZ-tudorok vagyunk, és fennen hangoztatjuk, hogy a KRESZ-ben nem is szerepel ilyen útburkolati jel. (Egyébként tényleg nem...)

Nem kell becsatolni a biztonsági övet a taxi gépkocsi vezetőjének, ha taxi üzemmódban utast szállít. Azt kell hogy mondjuk, hogy ez kivételesen egy érthető és egyértelműen megfogalmazott szabály. Két feltételt ír ugyanis elő: taxi üzemmód (szabadjelző) és utast szállít (taxaméter). Minden más esetben kötelező a biztonsági öv. Megjegyzem, ez a szabály csak opció, tehát ha a taxis biztonságban érzi magát utasától, nyugodtan kapcsolja be ebben az esetben is az övet!

A gyermeket nem kell gyermekbiztonsági rendszerben rögzíteni ha taxi üzemmódban használt taxigépkocsi hátsó ülésén utazik. Szintén egy logikus szabály – egyrészt nem lehet minden taxigépkocsiban gyermekülés (egyelőre), másrészt a gyermekes családokat mégsem zárhatjuk ki az utazásból. Mindenesre, talán mondani sem kell, hogy gyermekszállításkor a taxis fokozott óvatossággal járjon el, beleértve a hirtelen gyorsítások, fékezések és irányváltások esetét is. Itt is figyeljünk a megfogalmazás finomságaira: „taxi üzemmódban”. Szabadjelző és taxaméter használata nélkül a gyerekeket tehát továbbra is csak gyermekülésben szállíthatjuk!

Hát azt hiszem, eddig tartottak a könnyítések, amelyek a taxisokra vonatkoznak a közúti közlekedési szabályok között. A többi már in-

kább nehezzé, egyes esetekben lehetetlenné teszi a normális munkavégzést.

A „Taxiállomás” tábla a személytaxi részére kijelölt várakozóhelyet jelzi; a tábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla jelezheti a taxiállomáson egy időben várakozó személytaxik megengedett számát.

Na itt már kezdődnek a gondok! Ha hozzáolvasuk a fővárosi rendeletét, amely szerint világitó szabadjelzővel utasfelvétel céljából csak kijelölt taxiállomáson várakozhatunk, azonnal adott a felkiáltás: Nincs elég drosztl!

A rémálom

Azt gondoltam, a térfigyelő kamerák dolgaiban már nem tudunk újat mondani.

Javasoltuk olvasóinknak, ha szabálytalanul kell valahol megállni – például az utca közepén, azért, hogy beszállhasson az utas – először mindig nézzünk körül. Ha van kamera,

Jól látható: éppen beszállnak az utasok a taxiba, 30.000 forintért...



Március 15. tér 2. lenyelt
13 Sep 2010 20:21:16 Közép-Kelet-európai nyári idő

úgy álljunk meg, hogy az lehetőleg ne lássa a rendszámunkat. Vagy alá parkoljunk, vagy úgy, hogy csak a taxi oldalát lássa. Ha erre nincs lehetőség, akkor például a motorháztetőre dobott kabáttal akadályozni lehet az azonosítást. Azért így írom, mert a rendszám letakarása szigorúan tilos, és mi ugye nem bízhatunk jogszabálysértésre.

Gondoltam, ezzel le is zárhattuk a témakört. Azonban egymás után keresik meg szerkesztőségünket olyan kollégák, akik olyan megdöböntő büntetésekről számolnak be, amelyek mellett nem mehetünk el szóltanul.

Az első képen látható taxi a Belvárosban, a Március 15. téren, egy szálloda előtt állt meg. Annyi időre, amíg beszállnak az utasai. A képen jól látható, a többi autónak bőven van hely, a taxi – amibe éppen beszállnak – senkit sem zavar és indul is tovább. Ez ennek ellenére

TAXIZNI TILOS!

A fele sincs annak, ami kellene! Ami pedig van, és történetesen nem foglalják el magánautók (vagy „mi innen dolgozunk” taxisok), onnan nem lehet rádiózni, fuvar felvenni. Vagy egyszerűen csak hülye helyen van. Mert ugye mindannyian tudjuk, hogy az a régi elv, miszerint majd az utas odaballag a drosztra, hogy taxiba szálljon, csak a főváros rendeletalkotó illetékeseinek a fejében létezik... Ma már szinte kizárólag azért kell a droszt, hogy a taxist a társasága onnan indítsa a címre, vagy hogy rádión felvegyen egy fuvar. Illetve van-

nak még a társaságon kívüliek, akiknek viszont létfontosságú hogy belterületi, intézmények közelében lévő, forgalmas taxiállomáson várakozzanak.

Valamikor évekkkel, évtizedekkel ezelőtt sokszor szóba került az ún. egyharmados felosztás: vagyis, hogy a taxisok egyharmada várakozik a droszton, egyharmada pihen, egyharmada meg éppen fuvarban, menetközben van. Van még akinek magyarázni kellene, hogy ez a 3-3-3-as „szabály” már véglegesen idejé múlt? Van még, aki nem tudja, hogy ma már tulajdonképpen nincs nappalos, meg éjszakai taxis? A nappalos kora reggeltől késő délutánig, estig szolgáltat, az éjszakai meg már kora délután kijön. Van olyan időszak, amikor a taxik 70-80%-a egyszerre van az utcán! Vajon ők hol álljanak meg „utasfelvétel céljából”? E célből nézzük a megállási és várakozási szabályokat:

(2) Egyirányú forgalmi úton az úttest bal szélén – ha közúti jelzésből más nem következik – akkor szabad megállni, ha a jármű mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad. Komment: mutass nekem a belvárosban egy olyan egyirányú utcát, ahol a parkoló autótól 5,5 méter szabad marad.

(5) Tilos megállni:

d) ...útkereszteződésben és az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül, ha a közúti jelzésből más nem következik. A legtöbb kamerás

folytatódik

30 000 forintjába kerül a kollégának, ha nem sikerül a fellebbezés. Ugyanis örömmel jelentem, hogy egyre több kolléga ellen szüntetik meg az eljárást. Mi a „vádpon” ezekben az esetekben? Az, hogy a másodikként megálló taxi akadályozza a másik jármű elindulását. A szabálysértési előadó szerint. Azonban fellebbezésünkre egy másik rendőr másképp értelmezte a szituációt és megszüntette az eljárást a taxissal szemben! Erről számoltunk be korábban. Ugyanis ha valaki ilyen esetben el akar menni, a taxis belül az autóbá, félreáll és nem akadályozza a másik jármű elindulását. Reméljük, ez a kolléga is sikerrel jár majd, és az eljárást megszüntetik ellene is.

Ugyanilyen döbbenetes a másik képen (lásd a 6. oldalt) látható taxis esete! A helyszín, véletlenül ismét a Március 15. tér. Taxisunk naponta jár arra, ismeri a környéket. A jelzőtáblákat is kívülről tudja: „Mindennemű forgalom, mindkét irányból tilos, kivéve célforgalom” Arra volt az úti célja, nyugodtan haladt tovább, ugyanúgy, mint a többi autós. Sajnos a taxis sem vette észre, hogy tréfás kezek elforgatták a kiegészítő táblát, és ha a tábla el van forgatva, olyan, mintha nem is lenne! A KRESZ szerint helyesen jár el a rendőrhatalóság, ha ilyen esetben büntet, de szerintünk lelketlenség, amit a térfelügyelő kamera kezelője tesz, ha itt büntetést „javasol” az autózéssel szemben! Kollégánk itt egy új eljárással próbál majd védekezni ügyvéd barátja segítségével. Ha sikerrel jár, természetesen elmondjuk itt is. Legyen majd tanulság mindenkinek, milyen módon lehet védekezni a büntetések ellen ilyen esetben, az eddig ismertetett módokon kívül.

Juhász Péter

Állatkerti körút: a kolléga éppen kitétte az utasát, megbüntették



Aranykéz-Régiposta sarok: a képen jól látszik, az utasok éppen beszállnak. 30 000 Ft.

A KRESZ 40-es és 41-es paragrafusa szabályozza ezeket a – közterületi kamerás feljelentések bevezetése óta egyre fontosabb – kérdéseket. Nem térünk most ki részletesen a szabályra, az augusztusi Taxisok Világában teljes egészében leközöltük ezt a két paragrafust. Inkább csak némi kommentárt fűzök hozzá, mert itt csúcsosodik ki az a pont, amire a címben utaltam: Budapesten taxizni tilos!

40. § (1) Járművel megállni – ha közúti jelzésből vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik – csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad. Komment: a bővebben vett belterületen nagyon ritkán találunk olyan helyet, ahol az úttest jobb szélét ne foglalják el a várakozó gépkocsik hosszú tömött sorokban. Utasért érkezvén, vagy az utas kiszállása idejére bizony meg fogunk állni másodikként – szabálytalanul. És reménykedünk, hogy nem lát a kamera...

büntetés e szabály megsértésével volt kapcsolatos. És nincs lehetőség rá, hogy ahol ez az előírás értelmetlen, ott felülbíráható. Gondolok az egyirányú utcák keresztezésére, ahol nem zavarja a kanyarodó forgalmat a jármű, vagy például a zsákutcákra (a Belvárosban bőven van), esetleg az olyan útkereszteződésekre, ahol a gyalogosforgalmat jelzőlámpa irányítja. De mindezeketől függetlenül a taxis továbbra is meg fog állni a saroktól öt méter távolságon belül, egészen egyszerűen azért, mert máshol nincs hely!

h) más járművel a villamos-, autóbusz- vagy



Mátyás pince: a taxiállomáson idegen autók parkolnak. Tehetik. A taxisokat megbüntetik...



Erzsébet híd parkoló



Erzsébet híd parkoló



Erzsébet híd parkoló

tro-libusz-megállóhelyet, illetőleg taxiállomást jelző tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül, kivéve, ha útburkolati jelből más következik. Sok-sok felbbezést és észrevételt irtunk már e témában. Valamilyen általunk nem ismert okból e pont buszmegállókra vonatkozó részét „véresen” komolyan veszi a hatóság, még abban az esetben is, amikor az utas éppen ki- vagy beszállt a taxiba, és ez a művelet valóban csak néhány másodpercet vett igénybe. Meg nem is jött a busz, amit zavartunk volna. Ugyanakkor felháborító módon legtöbbször még csak tudomást sem vesznek a taxiállomásokban akár órákon át békésen parkoló magánautókról, még kifejezett bejelentés esetén sem. Pedig hát ugyanaz a paragrafus, ugyanaz a bekezdés, ugyanaz a pont...

i) autóbuszöbölben és autóbusz-forgalmi sávban, kivéve a kijelölt megállóhelyen megálló autóbust (trolibuszt), villamost, a személytaxit, a betegszállító gépjárművet, továbbá 20 és 6 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló járművet. Sok volt a félreértés,

ezért tisztázzuk még egyszer: az autóbuszöböl a forgalmi sávon kívül, járdából elvett rész, nem ugyanaz, mint a buszmegálló. Bár az én véleményem szerint a taxik megállásának tárgyában felesleges a megkülönböztetés. Ugyanakkor jó, ha tudjuk, hogy a buszsávban megállhat a taxis utasfelvétel vagy az utas kiszállása céljából. Persze lehetőleg a forgalom minél kisebb akadályozásával tegyük ezt!

(6) Az (1), (4) és (5) bekezdés rendelkezése nem vonatkozik a forgalmi okból szükséges megállásra, valamint arra az esetre, ha e rendelkezések a jármű műszaki hibája miatt nem tarthatók meg. Ma már sok kollektív műszaki meghibásodással indokolja a tiltott helyen való megállást, ha kamerát lát, néhányan még a motorháztetőt is kinyitják. De hát tényleg ez lenne a megoldás...?

(8) A járdán – részben vagy teljes terjedelemben – csak akkor szabad megállni, ha

- a) azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi,
- b) a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el,
- c) a járdán a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon marad, és
- d) a jármű tengelyterhelése az 1000 kg-ot nem haladja meg.

Na, ezeknek a pontoknak a nyomán a világ összes büntetését ki lehetne osztani Budapesten. Ha nem hiszed, egyszer sétálj végig gyalogosan a Nagykörút és a Duna kö-

zé eső területen. Nemhogy másfél méter, hanem tíz centi sem marad a járdából a legtöbb esetben! De hát nem csoda, hiszen az ott lévő bérházak építéskor még nagyrészt gyalog vagy konfliktussal jártak a polgárok, a forgalomtervezés nem számolt, nem is számolhatott autóforgalommal. Ez a tilalom tehát, hasonlóan még jó néhány paragrafussal, végletesen elavult, betarthatatlan és köszönőviszonyban sincs a valósággal.

(9) A járdán a mozgáskorlátozott személy (illetőleg az őt szállító jármű vezetője) járművével, a betegszállító gépjármű, a kerékpár, a kétkerekű segédmotoros kerékpár és a kétkerekű motorkerékpár a (8) bekezdésben említett egyéb feltételek fennállása esetén akkor is megállhat, ha a megállást jelzőtábla vagy útburkolati jel nem engedi meg.

Nos ez az utolsó pont, nekünk taxisoknak igen fontos lehet. Sokszor szállítunk ugyanis mozgásában gátolt személyeket, akiknél fontos, hogy úti céljához minél közelebb tudjon kiszállni. Ezekben az esetekben tehát – ha mód van rá – érdemesebb a járdán megállni, mint más, egyébként tiltott helyen. Nem összetévesztendő azonban a megállás a járdán való parkolással...

Beszélhetnénk még az értelmetlenül kialakított sebességkorlátozó táblákról, a rengeteg útépités és felújítás



József krt. – József u.: Még a képen is jól látszik, az utas éppen beszáll



József krt.-Práter u.: A keresztező utca befelé egyirányú, így az utasra váró taxis senkit sem zavar, de azért megbüntették

Szőke nő: – Pincér, mennyibe kerül a sör?
Pincér: – A pohár 220, a korsó 330.
Szőke nő: – Aha, értem. És a sör?

Tisztelt Kollégák!

A City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet **150-200** fő olyan kolléga előzetes jelentkezését várja, aki a jövőben a City Taxis alvállalkozói tagság mellett szívesen vállalna nagyobb mennyiségű szolgáltatási lehetőséget a reptérről.

Feltételek:

- saját névre szóló taxi engedély
- stabil vállalkozói háttér
- 3-4 éves taxis tapasztalat
- alapfokú angol nyelvtudás
- nagyméretű, reptéri szolgáltatásra alkalmas, max. 4 éves gépkocsi



Jelentkezési lehetőség e-mailben

citytaxi@citytaxi.hu

vagy személyesen irodaidőben a következő címen:

**1119 Budapest, Vahot u. 6.
City Taxi ügyfélszolgálat**

A vállalkozás, a gépkocsi és a személyes adatok mellett az írásos jelentkezéshez kérjük csatolni a gépkocsivezetőről, és a gépkocsiról készült fényképet. A City Taxi a jelentkezéseket kizárólag reptéri tender nyertessége esetén, beérkezési sorrendben dolgozza fel.



taxi2000

Tudtad, hogy a Taxi2000-nél

- *Most nincs belépési díj?*
- Csekkjeidet folyamatosan válthatod be?
- 2 hetente fizeted a tagdíjad?
- Prémium kategóriás autót is bérelhetsz?
- URH-t és POS terminált is kölcsönözhetsz?
- Több szórakozóhelynél is biztosítunk címfelvételi lehetőséget?

Az elmúlt 10 év legmagasabb címállománya vár novemberben is!

taxi2010

Csatlakozz hozzánk
MOST jelentős
kedvezmények mellett!



Információ: Taxi üzletág vezetőnél
telefon: +36-1-398-9219, +36-30-563-5140
www.taxi2000.hu

miatti – szinte naponkénti – forgalmrend-változásokról, az illetéktelenül és szabálytalanul kihelyezett behajtási tilalmakról, a végeredmény ugyanaz: a taxisnak mindössze két választása van:

- nem dolgozik,
- büntetést fizet.

Nincs harmadik lehetőség! Nem nehezített, hanem lehetetlen a taxizás ma a fővárosban! Mindez azért, mert egy 1975-ben született – bár azóta sokszor módosított – jogszabály mentén kellene közlekednünk, amely az 1975-ös forgalomra lett méretezve. Nem is volt ezzel baj, amíg meg nem jelentek a „lesből támadó” közterületi kamerák. Most már olyan szabályokat is be kellene tartanunk, amire eddig az esetleg helyszínen tartózkodó rendőr csak legyintett, mert ő fel tudta mérni a büntetés és a lehetőségeket. A kamera mögött ülő nem teszi ezt: ő csak „kökeményen” betartatja a szabályokat, ha van értelme, ha nem. Nem mérlegel, nem tesz különbséget, nem megértő. Nem törődik velem, hogy a taxis csak a munkáját végzi.

Lassan ott tartunk, hogy ezek a szabálysértési ügyek ellehetetlenítenek egy egész szakmát, ami egy gyalázat! Ezeknek a feljelentéseknek már az égvilágon semmi köze nincs a közlekedés-biztonsághoz, messze nem érvényesül a büntetés visszatartó hatása, ez már simán kiszűrés (kicsit erősebb kifejezést is alkalmazhattam volna, ha jólneveltségem nem tiltja...)

Láthatóan kizárólag a pénzbeszedés és a hatóság munkájának öngazolási kényszere mozgatja a rendszert. És ez baj, nagy baj...

„Veszélyes” helyek: Budán az **Allee** bevásárlóközpont előtti taxiállomást gyakran kisa-játítják szabálytalanul várakozó magánautók. Ha a droszt előtt állunk meg, túl közel leszünk a zebrához – büntetnek. **Nagymező utca** a színházak környéke. Behajtási tilalom van érvényben, kivéve BKV és taxi. Ennek ellenére néha próbálkoznak büntetéssel. **Keleti pályaudvar előtti rész.** A Thököly útról engedélyezik a busz- és taxibehajtást, később viszont a Rákóczi út felé csak a BKV haladhat tovább. Zavaros útburkolati jelek, folyton változó terelések. Előszeretettel büntetnek. **Belváros, Veres Pálné utca.** Sok rendelés van erről a környékről, parkolni, megállni szinte lehetetlen. Egy forgalmas ügyvédi iroda és egy rehabilitációt végző orvosi rendelő is van a területen. A bottal, mankóval járó utasokat nem lehet másol kitenni. Ha parkoló autók mellé állunk, a mások elindulásának akadályozása jogcímen próbálnak megbüntetni. Itt több eset is volt. **József körút, József utca sarok.** Kereszteződéstől öt méteres határ, illetve megállni tilos tábla az oka a feljelentésnek. Akkor is, ha csak néhány másodpercre állunk meg utasunkért. **Bartók Béla út, Csiky utca sarok.** Zebrától, ill. saroktól öt méteren belüli megállás a feljelentés oka. **Belváros, Régiposta utca, Aranykéz utca sarok.**

Útkereszteződéstől öt méteren belüli megállás szabálysértéssel próbálkoztak. A hely éredekessége, hogy a Régiposta utca felső része már sétálóutca, kvázi járdának minősül, tehát nincs ott semmiféle útkereszteződés... **Belváros, Mátyás pince előtti rész.** A taxiállomást jellemzően magánautók foglalják el. Ha a taxi megáll előtte, utána, vagy mellette, megbüntetik. **Állatkerti körút** buszmegálló. Ha ott rakjuk ki az utasunkat, megbüntetnek. Akkor is, ha csak néhány másodpercig tartott, és busz se közel, se távol, amit zavarnánk. **Erzsébet hid pesti hídfő alatti parkoló.** A közeli építkezés miatt hisztérikusan változtatják a behajtási tilalmat jelző tábla helyét. Szinte naponta más a rend. Ez egy olyan parkoló, amibe nem lehet behajtani, és ha már behajtottunk, akkor meg kihajtani nem lehet. Elképzelhető, hogy időközben rendeződött a helyzet. Sok eset volt itt. **Andrássy út Liszt Ferenc téri,** ill. Jókai téri oldal. Mindkét részen megállni tilos tábla van. Kamera éjjel-nappal figyel. **Petőfi hid budai hídfő,** Rió. Kamera éjjel figyel, saroktól öt méter távolságra hivatkozik. Ott egyébként végig állnak a taxik. A legutolsó, ráfázik, mert csak az ő rendszáma látszik a képernyőn... **Erzsébet hid pesti hídfő, Belgrád rakpart.** Turistabuszok mögötti várakozás. A taxis benn ül a kocsiiban, szükség esetén egy pillanat alatt arrébb tud állni, de ez a kamera kezelőjét nem érdekli...

-o/i-

Matematika

Megy a harc a repülőtéri tenderről. Nyilvánvalóan zsíros falatnak ígérkezik a ferihegyi piac. Azért érdemes számolniuk a leendő nyerteseknek, hogy ne kövessék el az elődök hibáját. Más kárán tanul az okos, legalábbis így mondják. Azzal, hogy miért bontották fel az eddigi szerződést, nem kívánok foglalkozni.

Az ember ebbe igazán nem lát bele innen lentről. Majd a jogászok zsírosodnak rajta, mert az előző szolgáltató ugyanis nem valószínű, hogy annyiban hagyja a döntést.

Viszont amit egy taxis meg tudott figyelni, az is valami. Például, hogy a taxisok oda-vissza száguldoztak, mint a mérgezett egerek. (Persze, hogy ne bántsam meg a kolléga urakat leírom, a KRESZ szabályait betartva.) Miért? Mert csak így tudtak talpon maradni!

Mi volt a fő gond? Legtöbbször bejöttek utas-sal, majd utas nélkül re-

pültek vissza. Számoljunk! Egy nap – kollégák elmondása szerint – megtehettek átlagosan 6 fuvar. Az egyszerűség kedvéért számoljunk kerek számokkal. Így a napi bevételük mondjuk 30 000 forint volt. Persze ezek nem tények, csak számolgotok, magamnak.

Egy Afrika-kutatót a dzsungelben közrefog egy csapat vad bennszülött. Az ellenállás felesleges.

– Végem van – sóhajt a kutató.

Ekkor váratlanul fény jelenik meg az égen, s rádörög egy mennyei hang:

– Nem, nincs még véged! Ne add fel! Ott egy hatalmas kő a lábaid előtt, vedd fel, és dobd fejbe vele a törzsfőnököt!

Az Afrika-kutató felkapja a követ, és fejbe dobja vele a törzsfőnököt. A bennszülöttek megdermednek, és eltorzult arccal merednek rá.

– Na! Most van véged! – mennyedörgi a hang.

Légikisasszony a repülőn:

– Kérem, csatolják be öveiket, mert elértük az óránkénti 500

Ez szépen hangzik. Havonta majdnem egymillió forint...

De egy fuvar átlagosan 40 kilométer. Húsz oda, húsz vissza. Ez naponta 240 kilométer. Csak a benzin 7000 forint naponta. A tagdíj – naponta – 4000 forint. (Havi 120 000) Összesen ez már napi 11 000 forint. Ezután jön a többi, a millió más kiadás, amit ugye a maradékból kellene fedezni.

Az alkalmazottak még nehe-

zebb helyzetben vannak, még akkor is, ha nincs gondjuk a szervizre, az autóra. Nekik a bérleti díj – szintén a taxisok elmondása szerint – 16 000 forint naponta. Hozzávesszük a benzint, már 23 000 forintnál tartunk! Mi van, ha rossz a nap – vége a turista szezonnak – és csak 4 fuvar tud csinálni? Akkor egyetlen fillérjük sem marad. Akkor, aznap ingyen dolgoztak.

E mellett meg kell nézni, hogy mennyi időt is fordítanak arra, hogy mondjuk napi 6 kanyar összejöjjen? Vannak, akik szerint ezért hajnaltól éjszakáig kint kell lenni. Ez hány munkórát is jelent? Érdemes kiszámolni, mennyit termel egy közepes taxicégnél a „városból” egy taxis egy átlagos óra alatt, és mennyi is jön ki a reptérből?

Ezért kell odafigyelni azoknak, akik megnyerik a repülőtéri tendert! Biztosítani kell a fuvart kifelé, befelé egyaránt. Le kell csökkenteni az üres kilométereket. Akkor nyereséges lehet a repülőtéri taxizás.

Tóth Tibor

km/órás sebességet. Csak egy apró műszaki hiba miatt nem tudunk felszállni...

Egy kisfiú ír egy levelet a Jézuskának:

„Kedves Jézuska, nagyon szegény családból származom. Kérlek, küldj nekem 10 000 forintot karácsonyra!”

A postások nem tudják kézbesíteni, ezért kibontják. Megsajnálják a kisfiút és gyűjtést szerveznek, de csak 5000 forint gyűlik össze, amit el is küldenek a gyerekeknek. Egy hét múlva újra levelet küld a kisfiú a Jézuskának, a postások ezt is kibontják. Ez áll benne: Kedves Jézuska, te nagyon rendes vagy, de azok a szemétképek lenyúlták a pénzt felét!

2010 szeptemberében – két héten át – tartották a 6x6 Taxi éves szemléjét. A szokatlanul hosszú időintervallum okáról, illetve a kialakult taxis-hiány okairól Tóth Péter szakmai vezetőt kérdeztük.

• A szemle valóban hosszabb ideig tartott a megszokottnál. Minden szempontból. A fő feladat természetesen a gépkocsik műszaki, esztétikai állapotának vizsgálata volt. A lécet talán egy kicsit még a korábbiaknál is magasabbra helyeztük, elvárásainkat tovább szigorítottuk. Naponta 2x20 fős csoportokba osztottuk be a taxisokat, mert a gépkocsik, illetve a taxisok iratainak átvizsgálását követően a tulajdonos tartott tájékoztatót számukra a jövővel kapcsolatosan. A szemle azért tartott két héten keresztül, hogy ezt mindenki meg tudja hallgatni.

• Mit néztetek a taxikon?

• Elsősorban az esztétikai, illetve a műszaki állapotot. Köztudott, hogy a 6x6 Taxinál egy autó csak 8 éves koráig maradhat az „A” kategóriában. Ezt követően automatikusan átkerül a „B”-be. A rendszer megmaradt ugyan, de annyit finomítottunk rajta, hogy azok az autók, melyek most kiemelkedően jó állapotban voltak, megkapták a plusz lehetőséget egy további évre. Természetesen a taxik külső-belső tisztaságára, a gépkocsivezetők öltözetére, megjelenésre is nagy hangsúlyt fektettünk. Miután a közelmúltban a 6x6 Taxi arculatot váltott, a gépkocsivezetőket erről is tájékoztattuk.

• Az URH-kat ellenőriztetek?

• Minden egyes készüléket megnéztünk a 3 fős Ellenőrző Bizottság. Nálunk különleges plomba van rendszeresítve, amit ha egyszer megbontanak, újra nem lehet visszaragasztani. Tehát, a sérült plombát észrevettük. Mindössze egyetlen ember próbálkozott egy ilyen készülékel, vele azonnal szerződést bontottunk.

• Az antennákra is vannak előírások?

• Nálunk csak ötnyolcados antennákat lehet használni. Egységesen. A rádiók megengedett teljesítménye 10 watt. Engedélyezett a 30%-os eltérés, melyet még elfogadunk. Ha ennél nagyobb differenciával találkoztunk, a rádiót szervizbe küldtük, ahonnan darabonként kaptunk a javításról visszaigazolást. A készülékeket az ellenőrzést, illetve a javítást követően a speciális plombával ismét leplombáltuk.

• A címre nyomás szabályozva van?

• Igen, kétszer lehet a címre nyomni, a rendszer elég jól szabályozott.

• A közel másfél, kétórás tájékoztatóban mi hangzott el? Ha nem titok...

• Természetesen nem. A tulajdonos értékelte cégünk jelenlegi helyzetét, az utcán keringő pletykákat tisztázta, illetve cáfolta. Majd a konzultáció egy őszinte, kötetlen kérdés-felelet párbeszéddel fejeződött be.

Sok a cím, kevés a taxis

Tulajdonosi tájékoztató

• Mire gondolt konkrétan a tulajdonos?

• „Barátaink” főnek-fának mesélik, hogy a cég csődközeli helyzetben van, időnként már a csekket sem tudjuk beváltani, sőt ha 10 ember kilépne egyszerre, már nem jutna a kaució kifizetésére. Nos, a tulajdonos először ezeket a megalapozatlan, rosszindulatú rágalmatokat cáfolta, kiemelve, hogy taxisaink mindig időben hozzájutottak a beváltásaikhoz, pénztárunkban soha nem volt „influenza-járvány”, sem „rendkívüli üzemzavar”, ami gátolta volna a kifizetéseket. Majd a jelen helyzet értékelése következett. Itt kihangsúlyozta azt a tényt, hogy a 6x6 Taxi nem kíván az utcai tarifaháborúban részt venni, azaz nem vagyunk hajlandók beszállni az egymás tarifái alá ígérgetésébe. Természetesen követjük a piacon szereplők mozgásait, de megnyugtatta a hallgatóságot kijelentette, hogy olyan árképzést fogunk alkalmazni, ami lehetővé teszi a meglévő címállomány növelését és biztosítja a tagdíj-fizetők megélhetését. Ezt követően fölvezette a közeljövő terveit, melyben például már szerepelt a megerősített – négy főre bővült – marketing és fuvarszervezői csapat felállítása és a diszpécserközpont létszámának emelése.

• Tevékenységük eredménye látszik a megrendelések emelkedésében is?

• Nagyon is! Az általuk eddig megkötött új szerződéseknek köszönhetően már vannak rendszeresen olyan napszakok, amikor vagy igen hosszú időt tudunk ajánlani, vagy egyáltalán nem tudjuk eladni a címeket, így át kell vigyük őket máshová. Főleg a reggeli, illetve a délutáni csúcsra jellemző a taxishiány, illetve a péntek és a szombat éjszakai időszakra. Igen sikeres rendezvény lebonyolításán is túl vagyunk. Sikerült az idei, 50-60 ezer vendéget vonzó Pálinka és Kolbászfesztivál hivatalos szállítójává válnunk, amit reményeink, valamint a rendezvényszervezővel folytatott előzetes egyeztetés szerint, még

Az állatorvos lebetegszik, és elmegy a házi orvosához.

– Mi a panasz? – kérdezi a doki.

– Nézze, én állatorvos vagyok. Én úgy gyógyítom a betegeimet, hogy nem kérdezek tőlük semmit, hiszen ők nem tudnak válaszolni. Maga erre nem képes?

– Dehogynem – válaszolja az orvos kis gondolkodás után. Szó nélkül megvizsgálja az állatorvost, majd átad neki egy receptet.

– Tessék, ezt váltsa be!

– És ez hatni fog?

– Persze. Ha mégsem, akkor legfeljebb elaltatom...

– Nem értettem, mint mondott a doktor úr, elmehetek, vagy elmebeteg?

sonló esemény követ majd.

• Ezek szerint vennék föl taxisokat?

• Igen. 40-50 főre azonnal szükség lenne ahhoz, hogy megrendelőinknek továbbra is korrekt minőségben tudjunk szolgáltatni. Lehetőleg 5 évesnél fiatalabb, „A” kategóriás – tehát közepes vagy nagyobb – autóval rendelkezőket várunk, akik magas szinten képesek teljesíteni repülőterit, illetve szállodai megrendelések esetén is.

• Vállalkozókat, vagy alkalmazottakat is?

• E tekintetben nincsenek megkötések. Mindkét „kategóriából” várunk megfelelően szolgáltatni tudó gépkocsivezetőket. Vagyis, aki a személyi és tárgyi feltételeknek egyaránt megfelel, azt szívesen látjuk a 6x6 Taxi kötelékében.

• Nem gondolod, hogy a túl magas kaució is visszafoghatja a jelentkező taxisokat?

• Tény, nálunk 190 ezer forint a kaució, amit le kell tenni. Ugyanakkor, belátva, hogy a jelenlegi gazdasági helyzet milyen nehézséget okoz a szakma gyakorlóinak, a könnyítésében partnerek vagyunk. Vagyis az összeg befizetése elkerülhetetlen, ám részletfizetési kedvezményt biztosítunk a belépőknek, akár havi szintre lebontva.

• Mennyi a havi tagdíjatok?

• Bruttó 65 ezer forint.

• Említett a fejlesztéseket, Milyen irányba mentek, mit vázolt fel a tulajdonos?

• A közeljövő szerves részét képezi a műszaki fejlesztés. Kb. egy év múlva oda jut el a 6x6 Taxi, hogy megvalósítja az abszolút csendes címkiadó rendszerét. E mellett még könnyebbé, egyszerűbbé tesszük csekk partnerneink fizetésére, nálunk is bevezetésre kerül az e-csekk. Az eljárás viszont az eddig megszokotthoz képest újszerű lesz, hogy miben, az jelenleg még üzleti titok. Azért törekszünk a teljesen csendes címkiadás bevezetésére, mert taxisaink zömének eleve van a 2-3-5 perces címre nyomkodásból és érkezésből. Ezáltal szeretnénk egész Budapest területén elérni azt, hogy mindig az adott címhez legközelebb lévő taxis kapja a fuvart, viszont neki ne kelljen görcsölni a másodpercekért. Vagyis egy-egy virtuális drosztról küldjük majd az autót a megrendelőért.

• Az arculatváltásról mit kell tudni?

• A kétajtós reklámot autóinkon már október végétől lehet látni. A telefonszámokkal kap-



a 6x6 Taxinál

csolatban az a döntés született, hogy miután lassan már nincs ember, aki ezeket mind tudná, így a legjellemzőbb, 7 darab hatost kezdjük mindenütt hirdetni. Ez nem azt jelenti, hogy a mobilról hívható, vagy például a 2-essel kezdődő szám ne élne továbbra is, ám hirdetni csak a 7 darab hatost fogjuk.

• **Igaz, hogy életbiztosítást kötöttetek mindenkire?**

• Igen, a csoportos életbiztosítást november elsejétől kötöttük meg minden alvállalkozónkra és alkalma-



Tóth Péter: – Rendszeresen vannak olyan napszakok, amikor az autóküldés nehézséget okoz

zottunk-ra egyaránt. Ez fizet haláleset, baleseti haláleset és rokkantság után egyaránt. Egy ilyen tragikus esemény bekövetkeztakor a biztosított, vagy a megnevezett hozzátartozó kapja a pénzt, nem a 6x6 Taxi. A taxisnak nem került egy fillérjébe sem, a cég fizette és fizeti a jövőben. Talán itt érdemes megemlíteni, hogy a taxisok köthetnek a Gördülők Kft.-vel baleseti helyszínelésre szerződést, természetesen önkéntes alapon. Ha viszont valamilyen közlekedési esemény van, azt a központon keresztül is be lehet jelenteni a helyszínelőknek. Erre vonatkozóan kötöttünk szerződést Illés Jánosékkal.

Végül, de nem utolsósorban: a tulajdonos úr a tájékoztatón elmondta, hogy meghatározó, piacvezető céget kíván a 6x6 Taxiból csinálni. Ellentétben az utcán megjelent pletykákkal, ezt racionális gazdálkodással és biztonságos háttérrel kívánja elérni. Vagyis lesz miből fejleszteni, új címkádó rendszert bevezetni, aminek költségeit nem kívánjuk taxisainkra terhelni. Ezt a cégtulajdonos fizeti, saját büdzséjéből. Továbbá, nem tervezzük a tagdíjak emelését sem. A címeinkkel viszont szeretnénk saját taxisainkat kiszolgálni, így tehát várunk 40-50 olyan taxist, aki megfelel követelményeinknek.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

Konfliktusrendezés gumilövedékekkel

Egyetlen hétvégén négy támadás

Oroszországban, aki bizonyos adminisztratív követelményeknek megfelel, legálisan tarthat magánál gumilövedékes pisztolyt. Úgy tűnik, az elmúlt időben elszaporodó konfliktushelyzetek megoldásához sűrűn nyúltak fegyvereikhez az ott élők. Legutóbb egyetlen hétvégén négy alkalommal dördültek el a gumilövedékes pisztolyok. Az orosz igazságügyi miniszter már a napokban szót emelt azért, hogy a gumilövedékekkel működő fegyvereket tiltsák be az országban.

Moszkvában nem csupán a közlekedés kaotikus, de taxit sem egyszerű leinteni a hatalmas kiterjedésű városban. Ráadásul taxizik boldog, boldogtalan. Rengeteg illegálisan bevándorló próbál fuvarozásból megélni. Ehhez olyan műszaki állapotú járműveket használnak, amelyek önmagukban életveszélyesek. Emellett utasokra vadásznak a munkából hazafelé tartók is, ezzel próbálják csökkenteni a kiadásait. A moszkvaiak pedig rendre élnek is ezekkel a lehetőségekkel, ám van, amikor pórul járnak. Legutóbb egyetlen hétvégén négy esetben dördült fegyver, mert bizonyos helyzetekben a felek nem tudtak megegyezni. Ennek egyik elszenvedője egy utas volt. Az utcán leintett egy magántaxist, bement a címén. Nem is volt semmi gond a megérkezésig, amikor a sofőr közölte a viteldíjat, a kuncsaft azt sokallotta. A vezető nem sokat vitakozott, elővette gumilövedékes pisztolyát, majd amikor ezzel sem tudta jobb belátásra bírni utasát, kétszer belelőtt és kilökte az autóból. Szerencséjére az eset egy közeli éjszakai klub közelében történt, ahol felfigyeltek a lövésekre, mentőt és rendőrt hívtak a több sebből vérző férfihoz, aki így életben maradt, ennyivel megúszta a nézeteltérést.

Oroszországban célszerű előre tisztázni a viteldíjat még a legálisan, órával rendelkező fuvarozóval is, mert igen sajátos szokások élnek tőlünk keletebbre. Az utas azon se lepődjön meg, ha előre nem beszéltek meg, hogy csak egyedül óhajt utazni, ha a sofőr, az útközben taxit várókat felveszi az ülészámnak megfelelően. Amennyiben irányjában több utas veszi igénybe szolgáltatásait, jobb esetben enged az árból.

A közlekedési helyzet is siralmas, rengeteg a dugó és a szabályokat is sokan igen sajátosan értelmezik. Külföldiként nem érdemes vitába keveredni senkivel, nem tudható, ki ül a sötétített ablakúvegű gépkocsiban. Az

említett hétvégén egy Audi és egy Volkswagen nem fért meg az úton. A két gépkocsi vezetője előbb heves szópárbajba keveredett, majd az Audi vezetője megunva az eredménytelen diskurzust, előkapta csőre töltött gumilövedékes pisztolyát, rálőtt a másik autóra. A sérültet itt is kórházba kellett szállítani, miközben a tettes elmenekült.

Ugyancsak szombat este egy vendéglőben tört ki vita, s az egyik résztvevő gumilövedékes fegyverével lövöldözni kezdett ellenfeleire, akik közül többeket a mentők vittek el.

Vasárnap kora reggel egy vásárló és az üzlet biztonsági őre között támadt nézeteltérés. Az őr kivezette a vásárlót az utcára, ahol az utóbbi fegyveréért nyúlt és rálőtt a biztonsági őrré. Mint később kiderült, itt is gumilövedékek hagyták el a pisztoly csövét.

Alekszandr Konovalov igazságügyi miniszter épp a napokban emelt szót, hogy a gumilövedékekkel működő fegyvereket tiltsák be Oroszországban. Jelenleg ugyanis bizonyos adminisztratív követelmények teljesítése után bárki vásárolhat ilyen fegyvert, szinte minden sarkon. Konovalov egy másik alkalommal általában a fegyverviselés ellen lépett fel, akkor éppen az egyik televíziós csatorna munkatársára lőttek rá egy kávéházban.

A kaotikus közlekedésű, állandóan bedugult Moszkvában főleg a közlekedési viszonyokban szaporodtak el az utóbbi időben a lövöldözések. A legnagyobb feltűnést keltő eset még tavaly egy téli éjszakán történt. Egy szolgálaton kívüli rendőr autóját karcolta meg gépével egy hókotró vezetője: az autós belelőtt a hómunkásba, majd otthagytta. Az illető egyébként nem súlyos sérüléseibe reggelre belehalt, mire rátaláltak. A tettes később feladta magát, és mára el is ítélték, mindez a tények nem változtat: Oroszországban kerülni kell a legkisebb konfliktust is.

Cash

Két titkárnő beszélget:

– Milyen jól öltözik az új főnök.

– És milyen gyorsan!

– *Nézze, bácsika – mondja az orvos –, a maga korában már ideje lenne lemondani a neki életének legalább a feléről.*

– *Na de melyik feléről? Ne gondoljak rá, vagy ne beszéljek róla?*

Helyettes lövész

A nyolcvanéves Karcsi bácsi dicsekszik az orvosának, hogy fiatal felesége terhes lett. A doktor megcsóválja a fejét, és a következőket mondja:

– Hadd meséljek el egy történetet! Egy ember elment vadászni, de olyan szórakozott volt, hogy puska helyett az esernyő-

jét vitte magával. Amikor váratlanul életoppant az oroszlan, jobb híján ráfogta az esernyőjét, és elkiáltotta magát: – „Bummm!” Az oroszlan erre holtan terült el.

– Ilyen nincs, biztosan valaki más lőtt helyette – hitetlenkedik az „ifjú” apa.

– Hát ezt akartam én is mondani.

Ezredszet is a gyorsforgalmi útról

Nincs olyan hét, hogy ne ragadna be egy kamion a repülőtéri gyorsforgalmi úton. Már 999 levelet írtam a témában, és kaptam 999 elutasító választ. Természetesen elment az ezredik levél is, hiszen addig nem nyugodhatunk, amíg a gondok megoldatlanok. Legjobb lenne elbontani az út melletti korlátokat, de erre nincs sok remény. Nem is a korlátokkal van a baj, hanem az útburkolattal. Ugyanis valamikor egy szintben volt a Gyömrői út hat sávja, de az elmúlt évtizedekben a középső két sávot rendszeresen leaszfaltozták, így a belső sávok és a külső sávok között nagy a szintkülönbség.

Nézzük a forgalomszervező ezredik választlevelét:

A Ferihegyi repülőtérre vezető út városközpont felőli oldalán jelenleg is működik egy védőkapu. A városhatár felőli oldalon évekkal ezelőtt elbontásra került, mivel több baleset okozója volt. Ezt követően több alkalommal okoztak forgalmi akadályt a Felsőcsatári úti híd alá beszoruló, illetve az előtte megálló kamionok.

Korábban tervezés alatt állt a Ferihegyi repülőtérre vezető út városhatár felőli végénél egy bevásárlóközpont építése, aminek útcsatlakozása kapcsán előírásra került, illetve Ügyosztályunk is kérte a védőkapu visszaállítását. A bevásárlóközpont-hoz kapcsolódó úthálózat, így a védőkapu sem készült el a mai napig.

Fix védőkapukat a jelenlegi Útügyi Műszaki Előírások nem engedélyeznek telepíteni.

A ferde pályán felfelé elcsúszó gerendával szerelt védőkapu alkalmazása jöhetne szóba, de ez is okozhat súlyos sérüléseket. A felcsúszó gerenda nagy sebességű ütközéskor a helyéről kiszakadhat és a forgalomban részt vevő többi járműre zu-

hanhat. Továbbá a gerenda feltolásával a kapun bejutott túlméretes jármű visszatalatáskor beleakad az időközben alsó pozícióba visszaállt gerendába, így a jármű kiszabadításához műszaki mentést kell igénybe venni.

A kilengő tartozékokkal szerelt védőkapukat – ugyanúgy, mint a jelzőablákat –

tapasztalataink szerint a járművezetők nem veszik figyelembe.

A meglévő korlátozó jelzések megerősítésére – szükség esetén a bal oldali megismétlése, sárga fluoreszkáló háttérű cseréje – felkértük a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. Forgalomtechnikai Igazgatóságát.

Köszönjük a választ! **Juhász Péter**

Vádirat

Ezek a mécsesek fájdalmat, gyászt jelentenek! Azt jelentik, valakit elvesztettünk ismét.

2010 októberében ismét gyászolunk! Összeszámolta-e azt valaki, hány ember társunkat veszítettük el a ferihegyi gyorsforgalmi út melletti korlátok megépítése óta?

1976 óta van ott ez a szörnyesülött! Összeszámolta-e valaki, hogy mennyibe kerülne a korlátok lebontása? Meri valaki megszerüsiteni, mennyit is ér az emberi élet?

A Nürnberg-ringen ugyanilyen korlátok voltak a Forma 1-es autóversenypálya mellett, ám ott betiltották az autóversenyeket, éppen a korlátok miatt.

Kérdés: a repülőtéri utat mikor tiltják be? Még hány embernek kell meghalni a korlátok miatt?

Ez már vádirat!

Vádirat azokkal szemben, akik engedélyezték a korlátokat, akik nem bontatják el azokat. Azokkal szemben, akik eltűrik a mindennapos tragédiákat!

Nincs más megoldás: el kell bontani a gyilkos korlátokat, a gyászt hozó építményeket, mert jelenleg nincs menekülés, ha baj van. Hiába látjuk előre, nincs hová „bújni” a tragédia elől.

Ismét kérjük, követeljük: teremtsek meg a meneküléshez!



T. Szerkesztőség!



A Droszt Kft. kocsijával szállított közterület-felügyelők azért büntetnek, mert a droszton zárva hagyja a kocsiját a taxis (1-2 percig), mert elmegy például a kisdolgát végezni.

Ugyanez a kocsis szeméretlenül, és főleg jogtalanul, szabályt sértve áll a droszton, a (taxis kollegák 25 000 forintjából bérelt területen).

Remélem, a kép alapján (mely 2010. október 07-én 10 óra 30 körül készült) a szabálysértő vezetőt példásan megbüntetik, hiszen a Droszt Kft. emberének tudnia kell a szabályokat.

Tisztelettel.

Féniász László

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angoltanítást vállalkozok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgáig.

Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményekkel. Rugalmas időbeosztással, munkanapokon és hétvégén is.

Hívjd bizalommal
Ildikótt

061/788-7991, 0670/371-4240

vagy hagyhatsz üzenetet a
vermesi@citromail.hu

e-mail címen is.

RENDKÍVÜLI FELHÍVÁS!

TAXI4[®]

**100 fő másodállású vállalkozó részére,
belépési akció!**

Mikulásig belépő másodos taxisoknak a tagdíj
HAVONTA CSAK 20.000,- Ft

(A tagdíj 75 cím felvételére jogosít, korlátozás nélkül.)



*• belépési díj nincs!
• kaució, letét nincs!*

Amit a **TAXI4**
biztosít számodra:

- URH rádió
- Szabadjelző
- POS terminál

Jelentkezés és bővebb információ:
Pólya Sándor 06-20-4444-661
Taxisfelvétel személyesen:
minden kedden 9.00 órakor, 1141.
Budapest, Németpróna u. 35.

Az akció nem vonatkozik a TAXI4 jelenlegi szerződéses állományára.

Eördögh Trade Kft.

DIGITAXI taxióra
1196 Budapest, Vas Gereben u. 113.
061 / 282-4280 / 101 m.
0620 / 959-0098
www.eordogh.hu

ÚJDONSÁG



A helyzet változatlan

Civil autók a taxiállomásokon

Sajnos a helyzet továbbra sem változik, hiába az illetékesek minden ígérete. Változatlanul tömegével állnak meg idegen autók a taxiállomásokon. Ráadásul hiába az udvarias, majd a határozott kérelem. Nem hajlandók elhagyni azokat a területeket, amelyekért mi komoly pénzeket fizetünk.

További kommentár nélkül nézzük a helyszíneket. Ezt a csokrot néhány nap alatt gyűjtöttem össze Budapest belső részében. Mi lehet akkor a külvárosokban, ahol már végképpen nincs ellenőrzés?

Juhász Péter



I. Krisztina krt. 99.



VII. Damjanich utca 23.



IX. Lechner Ödön fasor

Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban

IV. Megyeri út

Érthetetlen okból a „Taxiállomás” jelzőtábla a taxiállomás végére (!) került. Kérjük áthelyezni a KRESZ-ben előírt helyre.



Félreérthető a tábla jelenlegi helyzetben

VI. Nagymező utca

Valaki (valakik) eltüntették a „Taxiállomás” jelzőtáblát. Kérjük pótolni, mert ez egy nagyon fontos taxiállomás (lenne) a Terézvárosban.



Volt tábla, nincs tábla...

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



V. Szent István krt 13.

A szomjhalál szélén

Az ír nagypapa háborús élményeiről mesél az unokájának.

– Körülvett minket az ellenség. Élelmiszer-tartalékaink teljesen kimerültek. Nem volt mit ennünk, és nem volt egyetlen csepp whisky sem. Már majdnem szomjan haltunk.

– Papa, víz nem volt a közelben?

– Az volt, fiaskám, de mosakodni nem értünk rá.

A munka jelképei megváltoztak. Az eddigi sarló-kalapácsot felváltja a fagyú és a galamb.

Vagyis aki nem nyál, repül.

Szöke nőnek beszélnek a metrónál: – Kérem, hagyja el a biztonsági sávot! DE NE ARRA!!!



VI. Andrassy út 23.



VII. Klauzál tér 7.

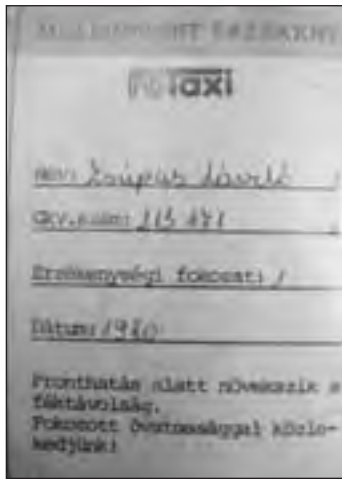
Azt hiszem, sokaknak már az ötven munkában eltöltött év is hihetetlenül hangzik, ám riportalanyunk már lassan 60 éve dolgozik és ebből töltött el 50-et taxiként. Az idősebb korosztályból sokan ismerik, szeretik, nem csak a fővárosban, de jelenlegi lakóhelyén, Berettyóújfaluban is.

50 év taxiban

Zsupos László

• Kezdjük egy rövid bemutatkozással. Mikor szerezte el jogosítványát, és hol helyezkedtél el?

• 1953. október 30-án, Debrecenben vizsgáztam. Motorra, valamint személy- és teherautóra. Egy Renault 4-esen tanultam, ám ez nem olyan volt, mint a ma ismert autók. A motorház tetőt például két oldalra kellett felhajtani. Az index pedig a „B” oszlopból kiugró piros színű kar volt, ami ha „kiugrott” jobbra, vagy balra, akkor a vezető kanyarodni kívánt. A sebváltó kar előlről, a motortérből indult és néhány hajtással került a sofőr keze ügyébe, vagyis egy igen hosszú „fémbot”-ra hasonlított leginkább. Még érdekesebb volt az a Rába Six, amin a teherautó-vezetést tanultam. Ennek ugyanis még önindítója sem volt, úgynevezett mágnesgyújtással indult. Vagyis minden induláskor, meg ha lefuladt, be kellett kurblizni. Talán a mai olvasók nagy része nem is tudja mit je-



lent ez a feladat egy teherautó esetében például télen, hidegben. Ki kellett szállni az autóból, a kurblivasat az e célból kialakított helyre bedugni, és a motort át kellett akár többször is forgatni ahhoz, hogy végre beinduljon. Volt, hogy az bizony „visszarúgott”, ami akár a kezét is eltörte a vigyázatlan sofőrnek. Szerintem, aki kurblizott be autót korábban, azt sohasem feleli.

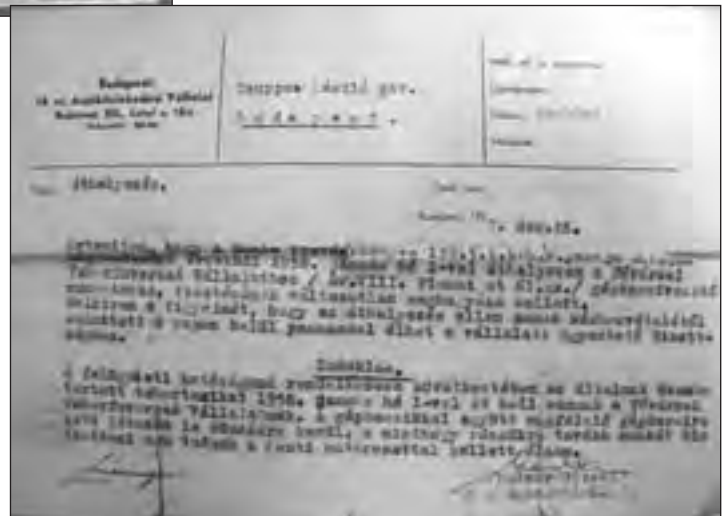
• A taxival hogyan kerültél kapcsolatba?

• 1953-tól 1959-ig nagyon sokfajta autón dolgoztam. Például billencsen, amit ma már csak úgy tudnak elképzelni, hogy az egy „normál” teherautó, melynek billen a platója. Pedig mi, az akkori billencsek vezetői, a puttony mellett ültünk egy vezetőülésben, a szabadban. Kaptunk egy hosszú télikabátot, csizmát, „Usanka” sapkát és sofőr-szemüveget. Sokszor az egész országot kellett keresztbe átszelnünk úgy, hogy kint ültünk a szabadban, az esőben, hóban, fagyban. Azt talán említenem sem kell, hogy ezekkel a járgányokkal csak lassan lehetett menni, és autópálya sem volt, egy méternyi sem. Majd a 15-ös TEFU-hoz kerültem a Pápai István utcába. Itt már egy 0.75-



Zsupos László: – A fiatalabbnak kívánok gazdasági fellendülést

ös FRAMO-val dolgoztam. Szerettem volna a taxihoz kerülni, ezért már 1959-ben jártam ott, felvétel-ügyben, de akkor még nem volt hely. Aztán megtörtént a csoda: 1960. július 28-án berendeltek és 30-án felvettek a Kerepesi úton. Garázsszolgálatban mindössze két hetet töltöttem, mivel előtte többek között tehertaxiztam is. Vagyis a helyismeretem, vezetői rutinom megvolt. Mielőtt forgalomba en-



gedtek, ezért ennek ellenére kioktattak, például KRESZ-ből. Ezt követően, még augusztusban „orvosi ügyeletbe” osztottak be. Akkoriban ugyanis a különböző orvosi ügyeletek, SZTK-k éjszakai műszakra taxit vettek igénybe. Én Csepelre jártam az öreg Moszkvics 407-essel. Ez egy kisautó volt. Az ifjabbak kedvéért: akkoriban a Fővárosi Autótaxi Vállalatnál kis- és nagykocsi is igénybe vehető volt. Természetesen eltérő tarifával. Engem a Leitner bácsi, az „ötszáz éves ember” mellé osztottak be éjszakára, váltótársnak. Őt azért hívták így, mert az arca olyan „karfiolos” volt, hogy borotválkozásnál minden redőt külön kellett megfeszítenie ahhoz, hogy a művelet eredményes legyen. Egyébként az öreg fiatal korában konfliktust hajtott, így a Moszkvicsot is lassan vezette. Volt is problémája e miatt. Például: akadt olyan utasa, aki kiszállt mellőle és gyalog ment tovább, mert olyan lassan ment. Vagy az egyik kuncsaft, azért panaszolta be, mert a villamos előbb ért a Marx térre, mint ők, pedig elmondása szerint egyszerre indultak. Az egyik alkalommal nekem is meggyűlt a bajom vele. Az unokájának ugyanis valamilyen ünnepe volt, így én fuvaroztam haza az öreget. Amikor egy rövid szakaszon 50 km/h-ra „gyorsultam”, a tempó kiverte nála a biztosítékot, mondván a felesleges száguldozásommal tönkreteszem az autót. Szerinte a konfliktus is elég gyorsan ment, nem kell azt túlszárnyalni azért, mert ezt motor hajtja. Kapcsolatunk ennek ellenére végig nagyon jó volt. Nyugdíjba vonulása alkalmával tőle kaptam azt a jelvényt, melyet az olvasók is láthatnak most fényképen. (L.18. old.) Ezt viselte a konfliktuson is. Aztán mikor visszavonult, én mentem felfelé a számlárlétrán. Kaptam egy „püpos” Warsawát, majd a panorámás változatot következett, melyre ma is szívesen hivatkoznak, ugyanis ebbe a típusba szerelték be a sofőröket védő plexifalat. Ám ettől mi majd megőrültünk. Nem szellőzött nyáron, ha meg lehúztuk az ablakokat, az kész megfázás volt.

Ugyanis az izzadt derekunkra jött a huzat. Nagyon rossz volt vele dolgozni, néha kibírhatatlanul meleg volt. Az utasok is utálták. Aztán jött a Zsiguli, illetve a Lada-korszak. Én legalább öt Zsigit elnyűtem. Amikor megkaptuk az URH-készülékeket, nekünk mindig jó, egy év körüli autónk volt a fuvarozás biztonsága érdekében. Volt egyszer egy 124-es „Torinói” FIAT-om is, de az nagyon alacsonyra volt tervezve. Olyannyira, hogy amikor egyszer jöttem lefelé az Ördög-árokban, a vízmosásban felverte a kartert egy kő. Ez szerencsére csak a lamellát hajtotta el, ami ugyan beleért a hajtókarba, de a szerelők azt mondták: nyugodtan mehetek vele, majd elhallgat. Aztán lecserezték egy Zsigára. Azt mégis csak a tajga-szerű utakhoz tervezték. Kétségtelen, így egy kissé orrnehéz lett az autó, de nem ezzel volt a baj. Inkább azzal, hogy spórolás címszó alatt például az olajsűrítőt is javították, ahelyett, hogy cserélték volna. Vagyis kiszedték a belsejét, kipucolták a házat, majd az új belsővel „összeczinezték”. Volt, akinek ez szétnyílt és elfolyt az olaja. Vagy például Indiából szerezték be a fékbetéteket, melyek olyan kemények voltak, hogy csak nagy erőhatás mellett fogtak. A hölgykollégák tiltakoztak is ellene,

mondván, az ő lábukban nincs ehhez szükséges erő. Én is úgy éreztem, mintha a falat nyomtam volna.

• Végig a Kerepesin voltál?

• Nem, dehogy. Csavarogtunk állandóan. Egy darabig például a Petőfi-csarnokban voltunk, de azt az adott év májusáig át kellett adnunk a Budapesti Kiállításnak. Miután onnan elhajtottak minket, egy ideig az Ügetőn álltunk. Ám itt is problémák voltak. Az „ügetős” napokon ugyanis nehéz volt beállnunk. Következett a Stróbl Alajos, majd a Ciprus utca. Egy idő után a KISZ-brigádunkat kirendelték Lágymányosra, mert a Petőfi hid budai hídfőjénél tervezték egy kiállítást és vásárt, ám addig a területet nekünk „adták”. A gázt ezért kiirtottuk, a területet murvával leszórtuk, és mindennap ide vittük az autót, ha nem volt váltónk. Talán nem baj, ha megemlítem, ez sem csak abból állt, hogy letettük a „csillaggarázsban” az autót, és mehettünk haza. Nem, előbb a vizet le kellett engedni, mert ugye akkoriban a fagyállót mi még hírből sem ismertük. Reggel pedig szépen kannából feltöltöttük a Warsawa rendszerét. A költözések sorában a Prielle Kornélia utca következett. Ez már eleve egy lebetonozott nagy placc volt, azért, hogy oda mindenki beférjen. Csak hogy éppen akkor hozták azt a rendeletet, hogy elegendő háromnaponta bejárni leszámolni. Aki tehette, az utcán, a lakása előtt állt. Így egy darabig üresen maradt a terület. Később kitalálták a sofőr nélkül bérelhető tehertaxit. Ezekkel a kisteherautókkal szépen benépesedett a terület. Sőt, megépült a telek végében a „Faház” is. Időközben az is megtelt irodistákkal. Közben működni kezdett a Lógarázs is, de én sem itt, sem a Kertészbán – a Cyklop-ban – nem dolgoztam. Az utóbbiban szinte csak a párttagok, a „piroskönyvesek” kaptak helyet.

- Ha jól érezted magad a Főtaxinál, miért lettél magántaxis?
- Túl jól teljesítettem. Ezért az „Öre-



Erre az autóra, tetején a taxi felirattal, nagyon sokan emlékeznek



A Mercit 2002-ben hoztam, azóta is kifogástalanul működik



Egyed Gabi (balra) és Zsupos László (jobbra)

gek Tanácsa" majdnem kirúgott. Szerintük azt a teljesítményt amit én hoztam, csak gyorshajítással lehetett elérni. A Gyenizse Pali mentett meg az elbocsátástól először. Ő KISZ-titkár volt a 23-as alapszervezetben, ahol én is taxiztam. Ez volt az a brigád, ahol a borralaló ellen először fölléptek. Ugyanis szerintük egy önérzetes, demokratikus ifjú nem fogadhat el borralalót. Ki is kellett tenni az autókban az erre vonatkozó feliratot. Persze ezt, amikor kimentünk a garázsból, eltűntük. Csak a beálláskor tettük ki ismét.

Tehát amikor az „Öregek Tanácsa” azt mondta, hogy ezt a palit ki kell rúgni, mert két ember nem hoz be annyit, mint én egy műszak alatt, a Gyenizse Pali még egy lehetőséget kért számomra, amivel megmentett, legalábbis egy időre. Aztán az Utasi Tibi – a legendás „Fakezú”- végig-üldözött a Margitszigeten. Szerinte a végén már 70 km/h-val mentem. A feljelentésének következtében a továbbiakban „garázsszolgálatos” lettem. Ám nem panaszkodtam, mert jól jártam. Többet kerestem a jattokból, mintha az utcán dolgoztam volna. Éjszakánként például a kollégák autóját átvittem a szervíz-soron, amit megháláltak. Akkoriban már „Wurlitzer”-ként ismertek. Ezt a nevet azért akasztották rám, mert a nyakamban állandóan ott lógott és szólt a Sony-rádió. Volt eset, amikor a bátyám, aki átutazóban a fővárosban taxiba ült és kérdezte, nem ismeri-e a kolléga a testvérét, a Zsupos Lászlót? Ő mondta, hogy dehogynem! Ő a Wurlitzer!

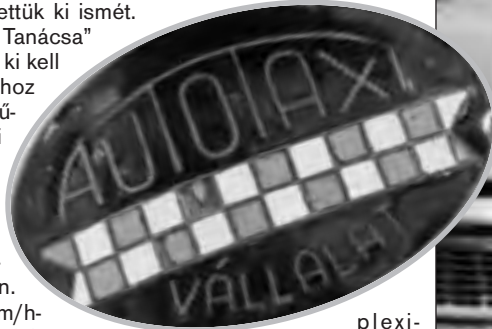
• **Mikor lettél „maszek”?**

• 1984-ben 62 ezer forintért megvettem a Fótaxi által a Röppentyű utcában leadott Zsigulit, amivel elkezdtem maszekolni. Tulajdonképpen ezzel megcsaltam a Fótaxit, ám '94-ben, 16 éve nyugdíjba mentem. A nyugdíjam akkor 16 600 Ft volt. Most is csak 73 000, így kénytelen vagyok ma is dolgozni, hogy a Mercit, amit taxinak használok, elartsam. Mondtam a mostani feleségemnek, hogy én nem tudom magamat gyalogosan elképzelni. Egész életemben autót vezettem, és ehhez ma is ragaszkodom. Jó, ha van a családban egy autó.

• **Valamelyik társasághoz csatlakoztál?**

• Nem! Végig szabadúszó voltam. Az Egyed Gabival együtt a Budaörsi úton csináltunk magunknak egy „fakultatív” taxiállomást. A Gabi csoportvezető volt a Fótaxinál, vele a hajdúszoboszlói üdülőben barátkoztunk ösz-

sze. Oda én a jó teljesítményemért kerültem, amit később ellenem fordítottak, de mindegy. Tehát a Budaörsi úton kítettünk egy nagyméretű TAXI feliratú táblát az autó tetejére. Ez az én „találmányom” volt. Egy



plexilapból készítettem, amire ráragasztottam a TAXI szót. Az autóbusszmegálló hátsó részében telepedtünk meg. Szépen berendeztük magunknak ezt a kis helyet. Ott volt

az Opel Danubia kapcsolóháza, ami elé szereltünk egy kis padot, virágot tettünk egy dobozba, amit aztán locsoltunk, gondoztunk. Még egy ecetfa is nőtt ott, ami nyáron árnyéket adott. Persze a hely – így készen – másoknak is megtetszett, ám aki nem hozzánk tartozott, annak szépen megmagyaráztuk, hogy mi ezen a helyen már otthon vagyunk.. Bármilyen hihetetlen, de ezt mindenki megértette, és elment.

• **Milyen típusra cserélted le a Zsigulit?**

• Egy Fiat Ritmóra. Ezt használtam 2001-ig. 18 évesen adtam le a bontóba. Majd 2002-ben hoztam a Mercit, amit egy kisöregtől vettem Münchenben. Ő nagyon vigyázott rá, nem hajtotta szét, még most, 450 000 km-nél sem eszi az olajat. Egy öthengeres szívódizel motor van benne, ami egymilliót is elmegy, ha kíméli az ember.

• **Úgy tudom, most már vidéken taxizol. Miért?**

• 1953-ban jöttem fel Budapestre Berettyóújfaluból, mert apám, akit osztályidegennek kiáltottak ki katonatiszti múltja miatt, azt mondta, álljak meg a saját lábamon. 2001-ben – 48 év után – hazamentem. Elváltam a korábbi feleségemtől, és eladtuk a szentmihályi házat. A kapott pénzből Berettyóújfaluban vettem egy gyönyörű helyen s nagyon jó állapotban lévő kertés házat. Újránősültem, és a feleségemnek van ugyanott egy panellakása. Télen ide húzódnunk vissza, tavasszal meg kimegyünk a zöldbe, a Gólyafészkesbe. Mert hogy sok „saját” gólyánk van, és minden évben újak is születnek. Vagyis kétlaki életet élünk. Természetesen, mint ahogy már az előbb említettem, taxizom is, mert kell a zsebpénz az autó fenntartásához.

• **Megéri, van elég munka a fővárosban képezt?**



A 407-es Moszkvics kisautóként működött a taxinál

• Nézd, engem ott nagyon sokan ismernek. A bátyám a Vasbolt főnöke volt. Őt mindenki ismerte, szerette. A húgom, az apám, a feleségem, szintén helyben laknak, vagyis én nem vagyok idegen. Ami a fuvarokat illeti, általában az autóbussz-végállomáson állunk, és a 900-1000 méterre lévő kórházba hordjuk az utasokat, illetve onnan vissza. Vendégeink zöme a közeli településekről érkezik a körzeti kórházba betegként, vagy látogatóként. A kórháznak nagy a területi illetékessége, majdnem az egész megyét lefedi.

• **Hány fuvar jut naponta, átlagosan?**

• 3-4. Az átlagos viteldíj 600 forintra jön ki. Néha bejön egy-egy vidék. Volt, hogy Debrecenig vittek.

• **Hány taxis dolgozik a városban?**

• Nyolc. Nyugdíjasként én egyedül csinálom. A korosztályt tekintve mind a fiam lehetne. Sajnos ők ebből nagyon nehezen tudnak megélni. Nekik a napi bevétel ugyanis nem csak nyugdíj-kiegészítésre kell, számukra ez a megélhetés. Bár az is igaz, hogy ők már azelőtt is taxiztak, mielőtt én idekerültem. A kuncsaftkörük is jóval nagyobb az enyémnél. Van köztük, aki éjjel-nappal taxizik. Felöltözve alszik, mellette a bekapcsolt telefonja. Mostanra viszont ezzel teljesen ledarálta magát egészségileg. Sajnos. Amikor kezelésre megy a szívével, vagy más fuvarja akad, nekem adta át az utasait. Tudja, bennem megbízhat, nem nyúlom le a vendégeit. Nem adok saját kártyát nekik. Tény, hogy a fővárosban megszokott bevétel itt csak álmaimban jön elő, ám nem panaszkodom, nekem ez így is megfelel. Csak a fiatalokat sajnálom és nekik kívánok ezúton is egy kis fellendülést!

• **Jó egészséget kívánok!**

– Tisztában van azzal – kérdi a kamionsofőr a nemrég felvett stoppos lánytól –, hogy ha egy férfi megerőszakol egy nőt, akár öt évet is kaphat?

– Miért mondja ezt?

– Csak hogy tudja, mit kockáztatok...

A rendőr megkérdezi járőrtársától:

– Na, jól áll nekem a bajusz?

– Persze. Így sokkal kevesebb látszik aból a randa pófádból.

Akár gázüzemre átalakítva

Taxisakció a Citroënnél

Október végén a Citroën Hungaria Kft. reggelivel egybekötött ismerkedésre invitálta a fővárosi taxicégek, érdekképviseletek vezetőit. A találkozó célja természetesen az volt, hogy a márka által kínált típusokkal, a lehetséges motorválasztékkal, illetve a kapcsolódó szervizszolgáltatásokkal ismertessék meg a meghívottakat. Hivatalosan ezen a fórumon jelentette be az importőr, hogy a gyártó engedélyezte minden Citroën típus vegyes, gáz-benzinüzemű átalakítását. Vagyis minden garanciális joga megmarad a vevőnek, ha ezzel a megoldással üzemeltethető járművet vesz. A részletekről Tüttö László flottaértékesítési igazgatót kérdeztük.

- Az autóértékesítés Európában válságban van. Magyarországon sajnos elképesztő mértékben estek vissza az újautó-eladások. Ugyanakkor a taxisoknak az autó a munkaeszköz, melyet a negatív piaci folyamatok ellenére időnként kénytelenek cserélni. Miben, hogyan tud segíteni a Citroën Hungaria Kft. a személyfuvarosok gondjain?

- A Citroën Hungaria Kft. tavaly – figyelembe véve a valós piaci helyzetet – jelentősen megváltoztatta értékesítési stratégiáját, és elsősorban az üzleti vásárlók

felé nyitott. A szemléletváltás keretei között természetesen a taxisok, személyszállító vállalkozások is kiemelt figyelmet élveznek. Szeretnénk e réteg irányába is hatékonyabban ajánlani autóinkat. A modellválaszték a Citroënnél adott. Kifejezetten taxicéla gyártott autók – hasonlóan más autógyártókhoz – nekünk sincs, de vannak e területen korábban már jól bevált típusaink. A népszerű és sokak által még ma is használt Xsara Picasso-ból még van néhány darab raktáron, így a gyorsan döntők ehhez a típushoz is hozzájut-

hatnak. Szerintem inkább a követő modell, a C4 Picasso lehet a taxisok körében az, mely a népszerű elődöt megfelelően felválthatja. Kényelmes, nagy belsőterű, óriási csomagtartóval rendelkező, jó megjelenésű autó, komoly motorválasztékkal, gazdag alapfelszereltséggel. A taxisok felé ez az egyik kedvező ajánlatunk, akár 5, akár 7 üléses változatban.



Vendéglátónk, Tüttö László



Citroën Berlingo, a taxis ajánlat egyik kiemelt típusa, benzines, dízel és vegyes üzemű változatban is megvásárolható

C4 Picasso, a taxis akció legnépszerűbb eleme, öt-, illetve hétüléses változatban is kapható



C4 Picasso. Ez az autó már gázüzemre át van alakítva



- Az árak e típusoknál hogyan alakulnak?

- Itt további kérdés, hogy a motorok közül a taxisok melyiket preferálják? Eddig egyértelműen a kicsit drágább dízelváltozatokat vették meg, elsősorban a kedvező fogyasztás miatt. Ma a helyzet nem ennyire egyértelmű. Az üzemeltetési költségek az alternatív hajtóanyagok felhasználás-

gyar piacra. A Citroën Hungaria Kft. által kínált választék tehát egy újabb takarékos üzemeltetési megoldással bővült. Reményeink szerint a következő időszakban így az alapvetően benzinüzemű, kedvezőbb vételárú típusok is népszerűek lesznek az autót munkaeszközként használó vásárlóink – így a taxisok - körében. Tehát, hogy a kérdésre visszatérjek, az 1.6 literes motorral, a már-



TAXIS Felvétel!

Kedvező belépési feltételekkel

A FŐTAXI ZRT. az optimális létszám szintentartása céljából felvételt hirdet 12 fő
- elsősorban egyéni vállalkozó – taxiskolléga részére.
Alapkövetelmény: leendő munkatársunk olyan segítő hozzáállással végezze feladatait, amiből a FŐTAXI ZRT. szolgáltatásait választó valamennyi megrendelő, utas számára egyértelműen és nyilvánvalóan kiderül

- szereted a munkádat,
- tiszteled utasaid,
- becsületesen dolgozol.

Ha úgy érzed, hogy fenti követelmények nem jelentenek számodra teljesíthetetlen elvárásokat, és a jövőben szívesen végeznéd munkádat egy nagy múltú, stabil háttérrel rendelkező, a jövőre vonatkozóan komoly fejlődés előtt álló cégnél minden kedden 13 órától várjuk jelentkezésedet Kerepesi út 15. címünkön.

Részletekkel kapcsolatban érdeklődni:
Juhász Györgynél a 422-2160-as telefonszámon lehet.

A FŐTAXI AUTÓSZERVIZ TÖBB MINT 90 ÉVES TAPASZTALATTAL SZERETETTEL VÁRJÁ KEDVES ÜGYFELEIT

AZ ŐSZI SZERVIZ-AKCIÓJÁRA! EZT ÖN SE HAGYJA KI!

**A szervizünkbe átvizsgálásra behozott autók
3.100,-Ft+Áfa díjában
INGYENESEN biztosítjuk a nálunk vásárolt olaj és szűrők cseréjét!**

**A téli gumicserére behozott autóknál a 4.800,-Ft+Áfa*
díjban benne van egy INGYENES átvizsgálás és a nálunk vásárolt
olaj és szűrők cseréjének munkadíja!
*≈ 17"-os lemezfelni garnitúraig**

**Az akció ideje: 2010. október 1-től november 30-ig tart.
Téli gumi-abroncsok beszerzését vállaljuk, már akár
14.000,-Ft+Áfától.**

Szerviz: 1151 Budapest, Bogánccs utca 4.

**Részletekről bővebb felvilágosítást a :
06-1-305-1393 és a 06-20-401-2002-es telefonszámon kérhet.**



Vegyes, benzin-gáz üzemre átalakított Citroën Berlingo



Folytatás a 19. oldalról

kára egyébként is jellemző magas felszereltséggel, légkondicionálással, ellátott C4 Picasso, LPG gázüzemre átalakítva, 4,5 millió áron elvihető. A tágas belső terű és hatalmas csomagartartóval rendelkező Citroën Berlingo szintén átalakítható gázüzemre. Ez egy jól felszerelt és átalakított verzió 1,6 literes motorral, légkondicionálással már mintegy 4 millió forintért elvihető.

• Szerintem nem titok az importőr előtt sem, hogy az általagemberben nagyon sok előítélet van általában a francia autókkal, így a Citroënnel szemben is. A német gyártókba vetett bizalom Európának ezen a felén még ma is meghatározza az eladásokat. Miközben a tények ezt az előítéletet rendre megcáfolják.

• Kétségtelen, mi is tapasztaljuk ezt a múltból származó előítéletet. Nem csak a taxis kollégákkal való tárgyalásaimon, hanem sok

üzleti felhasználónál is találkozom ezzel a megalapozatlan előítélettel. Azonban a tények makacs dolgok és bizony nagyon mást mutatnak. A lassan egy évtizede valóban előforduló kisebb gyermekbetegségeket kinötte a cég. Talán a taxis kollégákat, taxis példával lehet a legjobban meggyőzni. A Xsara Picasso modellek az Est.Taxi keretein belül sikeresen működtek. Sokat futottak, megbízhatók voltak. Majd a cég végelszámolása után ezeket a már használt autókát értékesítették, melyek közül a mai napig is nagyon sokat használnak taxiként, jelenleg is „A” kategóriás besorolással. Szerintem ez az igazi pozitív referencia, mert azért a taxicélú használat 2-300 ezer kilométer megtétele mellett, komoly igénybevételt jelent. Azok a kollégák, akik ezzel a típusal dolgoznak ma is, egyértelműen elmondják, hogy meg-

bízható, jól használható, kényelmes taxigépkocsit üzemeltetnek. Ám vannak más tények is. Az ADAC, a német Autóklub rendszeresen közreadja a használt autók meghibásodásáról szóló statisztikáját. Erre nagyon sokan hivatkoznak aztán Európa-szerte. Az adatsorban az a típus kerül az első helyre, mely a legkevesebb meghibásodást produkálta. Nos, a Citroën C1, illetve az egyterűek kategóriájában a C4 Picas-

lanságát. Ami az elektronikát illeti, korábban valóban voltak apróbb gondok, ám itt is nagyon komoly fejlődésen ment keresztül a cég, és ma már kifogástalan a minőség e területen is. Egyébként az sem titok, hogy az elektronikát szinte mindenki Kínában, vagy Szingapúrban készítteti. Vagyis nincs, nem lehet nagyobb különbség a termékek között.

• Gondolom, az állítást a hazai szervizadatok is alátámasztják.

• Természetesen a kedvelt üzle-



Botezán Ovidiu, vevőszolgálati vezető, sok igen szimpatikus meglepetést sorolt fel, mellyel a Citroën M5 kereskedés a hozzájuk forduló autósoknak kedvez. Ezekre a következőkben visszatérünk

so a tavalyi évben első helyen végzett az ADAC felmérésében. Egyébként a PSA Konzern dízelmotorjai évtizedek óta kiemelkedő minőséget produkálnak. Nagyon sok más tömeg-, sőt prémium márka építi be ezeket saját autóiba. Erről az esetek nagy részében a vásárló nem is tud. Miután a motor és az erőátvitel a lelke az autónak, a példa is fényesen bizonyítja az előítéletek megalapozatlanságát, tarthatat-

ti márkákkal vannak összehasonlító adatsoraink. Anélkül, hogy a konkurens nevét említeném, a karbantartási költségek teljesen ugyanazon a szinten vannak, mint más márkák tekintetében. Sőt, vannak olyan sokak által favorizált gyártmányok, melyeknél jelentősen jobb az adataink.

• Visszatérve a motorválasztékra: kapható benzines, dízel, illetve vegyes, benzin-gázüzemű erőforrással szerelt változat. Minden Citroën típus átalakítható vegyes, azaz benzin-gáz üzemre?

• Igen. Kivéve a közvetlen befecskendezéses típusokat. Tehát az 1.4-es, 1.6-os, 1.8-as motorok különböző teljesítmény-kategóriákban, 90-120 LE-ig bármelyik variációban gázüzemre átalakíthatók. Bár a taxisok számára ez érdektelen, de akár a benzines Berlingo, vagy a Jumpy hasznójármű változata is szóba jöhet. Ehhez is hozzájárult a gyár.

• Amennyiben úgy dönt egy taxis, hogy gáz-benzinüzemű Citroënt vásárol, melyik márkakereskedés-



A meghívottak a Citroën taxis-ajánlatának részleteivel ismerkednek

ben teheti? Mindegyikben, vagy vannak kijelölt kereskedők? A javíttatás hol történhet?

• A gázüzemű autók kezelése különböző speciális engedélyeket igényel. Ennek ellenére a vásárlás, illetve a beszerelés megrendelése bármelyik márkakereskedésünkben megtörténhet. Amennyiben az illető Citroën-műhely nem rendelkezik az ehhez szükséges hozzájárulással, úgy a körzeti Landireno képviselőten keresztül történik meg a beépítés. Egyébként már most nagyon sok kereskedés rendelkezik a szükséges engedélyekkel. Ami a javítást illeti, a karbantartást mindenütt meg tudják oldani, amennyiben a gázzal lenne baj, akkor a beszereléshez hasonló a helyzet. Ha ezt az adott szervizben végezték, úgy nyilván a javítás sem jelenthet

gondot, ha nem, akkor a körzeti Landireno képviselőt javítja a gázproblémákat.

• **A taxinak kínált autók szerviz-periódusa változik-e a vegyes üzemű típusoknál?**

• Nem változik! A gyári ütemezésekhez alkalmazkodtunk, vagyis ugyanabban a periódusban kell az autókat szervizre vinni, mint ha nem lenne átalakítva. Ez azt jelenti, hogy a dízel autókat átlagosan 30 ezrenként, a benzineseket jellemzően 20 ezrenként. Ez azért függ a használatától is, de ez taxisoknál nem szokott gondot jelenteni. Néhány korábbi motornál még lehet 15 ezres gyári előírás is érvényben.

• **A kollégák általában nehezményezik, hogy annak ellenére, hogy nekik az autó munkaeszközük, mégis sorba kell állniuk időpontért. Ráadásul – márkák említése nélkül – a kö-**

telező szervizek áraiba sok esetben beépülnek a korábban adott vásárlási kedvezmények, mert azt nem lehet a garancia elvesztésének kockázata nélkül kihagyni. Nem egy esetben olyan tételek szerepelnek a végső számlán, melyek indokolatlanok, vagy egyszerűen nem is végezték el őket.

• Azt hiszem, az említett rémtörténetek tényleg csak más márkánál fordulhatnak elő. Ez a hozzáállás a Citroën szervizekre abszolút nem jellemző. Komolyra fordítva a szót, meggyőződésem, hogy a jelenlegi viszonyok között a márkakereskedőnek, ha hosszútávon meg akar élni ezen a piacon, elemi érdeke tisztességesen dolgozni, számlázni, és szolgáltatni. A szervizek pedig igen csak szívesen veszik, ha hosszú távra tervezhető módon, visszájáró ügyfélre tesznek szert. Nálunk

nem az a cél, hogy az ügyfelet egy egyszeri munkavégzés alkalmával becsapják és utána ne is lássák többet. Inkább az a tendencia, hogy megbecsülik és szeretnék minél többször viszontlátni. Természetesen adunk kedvezményt a taxisok számára, ám miután márkakereskedéseink mind önálló vállalkozások, így bizonyos mértékű területi eltérések lehetségesek. Ennek mértéke a vásárlásnál kiderül. Törekszünk arra is, hogy a taxisok problémáit lehetőleg sürgősen megoldjuk. Tudjuk, hogy az autó számukra munkaeszköz, így ha van rá lehetőség akár a soronkivüliség is megoldható, ám erről is minden esetben a márkakereskedő dönt. A korábban beprogramozott munkát ugyanis nem lehet eltenni máskorra.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó

Típus	Berlingo 1.6 Hdi 75 LE Multispace	C4 Picasso 1.6 VTI 120 LE Tendance	C4 Grand Picasso 1.6 VTI 120 LE Tendance
Listaár	4 920 000 Ft	4 900 000 Ft	5 210 000 Ft
CD audio	70 000 Ft	utólag szerelt bármilyen	utólag szerelt bármilyen
Metálfényezés	95 000 Ft	115 000 Ft	115 000 Ft
Klímaberendezés	széria	260 000 Ft	260 000 Ft
Étrák összesen	5 085 000 Ft	5 275 000 Ft	5 585 000 Ft
Regisztrációs adó	478 000 Ft	478 000 Ft	478 000 Ft
Kedvezmény alapja	4 607 000 Ft	4 797 000 Ft	5 107 000 Ft
Kedvezmény E3	20%	19%	19%
	921 400 Ft	911 430 Ft	970 330 Ft
Bruttó ajánlati ár regisztrációs adóval	4 163 600 Ft	4 363 570 Ft	4 614 670 Ft

Kevesebb kiadás = több bevétel

Természetesen nem csitul a vita a drosztpártiak és a drosztellenesek között.

A drosztrendszer ellenzői szerint nem taxizás, ha a taxis csak áll a taxiállomáson és várja, hogy berepüljön a szájába a sült galamb egy vagy több utazni vágyó képében. Az utasokért menni, küzdeni kell. Elő kell venni a térképet, vagy meg kell tanulni a várost.

A drosztpártiak legfőbb érve a kényelem. Nem idegeskedünk, nem száguldozunk, nem törjük össze az autót. A drosztpárti érvek között van egy, amiről keveset beszélünk. Ha kevesebb a kiadás, akkor tulajdonképpen több a bevétel. A legtöbb taxis csak a végeredménnyel törődik, azaz, hogy mennyi marad a nap végén.

De ez csak az egyik oldal. Nézzük meg azt is, hogy mennyi a kiadás. Mennyibe is kerül például a tankolás. És itt jelentkezik a droszt rendszer lényege: kevés kilométer,

keves benzint fogyaszt. Ne rohanjunk tehát a kályhától az utasig és vissza. Álljunk meg a város minden pontján, ha erre lehetőségünk van.

Természetesen senki sem ismerheti a főváros mind a 7500 utcáját, nem tudhatja mindegyikről merről – merre egyirányú, vagy hogy melyik házszám hova esik. De a számítógép (GPS) tudja, bizzuk magunkat rá! Tetszik, nem tetszik, de ez a jövő útja.

Nyugaton már mindenhol így csinálják. A fejlettebb országokban már korszerűbb a taxiirányítás is. Ha tartani akarjuk a lépést, akkor a technikában is tovább kell lépni. Alkalmazni kell a meglévő lehetőségeket. Akkor pedig kevesebb lesz a cél nélküli gurulgatás, és így a tankolás is. Aminek következtében több lesz a bevétel és az, ami végül a zsebben marad.

Ferenczy P. Károly

Egy fiatal pár nászútra érkezik egy hotelbe. A fiatal feleség elég kényelmetlenül érzi magát a bőrében, ezért azt kéri a férjétől:

– Drágám, mi lenne, ha úgy viselkednék, mintha már régóta házasság lennénk?

– Rendben – mondja a férj –, akkor te viszed a bőrdöngőt.

* * *

A nászutas házaspár beül egy étterembe:

– Válassz, drágám, mihez van kedved?

– Édesem, hisz' tudod, mit szeretek a legjobban.

– Jó, jó, de azért ennünk is kell valamit.

* * *

– Gratulálok, Szabó úr, az utóbbi három hétben nagyon sokat javult a memóriája.

– Elnézést, de nem Szabó vagyok, hanem Kovács.

– Na látja!

* * *

– Ne feledje, Kovács úr, az alkohol az ön legnagyobb ellensége!

– Semmi baj, doktor úr – mondja Kovács – én nem vagyok gyáva ember.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Kikerülheti-e a táblával jelzett helyen, az úttest szélén álló villamospótló autóbust, ha az utasoknak a járműre történő fel- és leszállása még nem fejeződött be?

- a) Igen, fokozott figyelemmel elhaladhat mellette.
- b) Legfeljebb akkor, ha a taxija sebességét előzőleg legalább 30 km/h-ra mérsékelte.
- c) Nem.



2. A táblával jelzett helyen közlekedik. Hogyan kell fékeznie taxiját?

- a) Az üzemi fékkel, szakaszosan.
- b) Az üzemi fékkel és a kézifékkal egyidejűleg.
- c) A megfelelő fékhatást biztosító sebességfokozatba kapcsolva, motorfékkel, és ha szükséges, időnként az üzemi fékkel.



3. Egy ilyen tábla felől hogyan kell megközelítenie az útkereszteződést?

- a) Úgy, hogy a gépkocsi sebességét már jó előre minimálisra csökkenti.
- b) Úgy, hogy gépkocsiját az útkereszteződés közvetlen közelében erőteljesen fékezi.
- c) Úgy, hogy csökkenti gépkocsija sebességét, átkapcsol kisebb sebességfokozatba, hogy erőtartalék keletkezzen, amit vagy motorfékezésre vagy gyorsításra használ fel.



4. A táblával megjelölt útszakaszon halad taxijával. Mennyire közelítheti meg az Ön előtt haladó járművet, ha meg akarja előzni?

- a) Legfeljebb 70 méterre.
- b) Csak annyira, hogy az előzendő jármű hirtelen fékezése esetén se ütközzön neki.
- c) Egy-két méterre, hogy az előzési út hossza minél rövidebb legyen.



5. Változik-e a taxi tengelyterhelése a táblával jelzett hely tetején?

- a) Igen, a tengelyterhelés csökken.
- b) Igen, a tengelyterhelés nő.
- c) Nem.



6. Szankcionálhatják-e közigazgatási bírsággal a gépkocsi üzemben tartóját, ha egy adott helyen a táblával jelzett tilalmat megszegi?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha megállásával a közlekedés biztonságát súlyosan veszélyeztette.
- c) Nem.



7. A táblával megjelölt úton a sávokban összefüggő járműoszlopok haladnak. Hogyan kell a közeledő megkülönböztető jelzéseit használó mentőautó részére szabad utat adnia, ha taxijával Ön a belső forgalmi sávban közlekedik?

- a) A forgalmi sáv jobb szélére húzódással.
- b) A forgalmi sáv belső szélére húzódással.
- c) A forgalmi sávban történő megállással.

8. Mit nevezünk a motor teljesítményének?

- a) A motor fordulatszámának és forgatónyomatékának a hányadosát.
- b) A motor fordulatszámának és forgatónyomatékának a szorzatát.
- c) A motor fordulatszámának és forgatónyomatékának az összegét.

9. Hogyan határozzák meg a gépkocsi motorjára jellemző fajlagos tüzelőanyag-fogyasztást?

- a) A motort a legnagyobb fordulatszámon egy órán át működtetik.
- b) Motordiagnosztikai mérésekkel.
- c) A közúti forgalomban mért átlagfogyasztás alapján.

10. Mi történik, ha a forgalomban részt vevő taxi motorja a megengedett legnagyobb fordulatszámon jár?

- a) Ilyen esetben a fajlagos tüzelőanyag-fogyasztása a legkedvezőbb.
- b) Ilyen esetben a fajlagos motorolaj-fogyasztása a legkisebb.
- c) Ilyen esetben a teljesítménye már alatta van a legnagyobb teljesítménynek.

11. Mi a sebességszabályozó berendezés (tempomat) feladata?

- a) Az, hogy a gépkocsi a vezető által előre megadott haladási sebességet tudja tartani.
- b) A gépkocsi haladási sebessége az előre beállított értéket ne haladhassa meg.
- c) Az, hogy a gépkocsi hegymenetben ne lassuljon le, lejtőn pedig ne gyorsuljon fel.

Használhat-e a taxin tompított fényszóró helyett ködfényszórót?

- a) Csak nappal, lakott területen kívül.
- b) Csak abban az esetben, ha a látási viszonyok ezt indokolják.
- c) Nem.

13. Szabad-e az úttest szélén várakozó taxin tompított fényszórót használnia?

- a) Csak nappal jó látási viszonyok esetén.
- b) Csak erős ködben vagy sűrű hóesésben.
- c) Nem.

14. A képen látható lakókocsi hátsó részén egy motorkerékpárt helyeztek el. Eleget tett-e a gépkocsi vezetője a rakomány elhelyezésére vonatkozó valamennyi szabálynak?

- a) Igen.
- b) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

HOGYAN TARTSUK ÉLETBEN VÁLLALKOZÁSUNKAT

Ilyen, és ehhez hasonló bombasztikus címekkel jelennek meg a különböző önfeljesztő és pénzügyi tanácsadó könyvek. Az az érdekes, hogy bár unalomig ismert sablonokat vonultatnak fel, azért egy-egy jó és hasznos gondolat szinte mindegyikben található. Érdemes ezeket „kimazsolázni”, és saját vállalkozásunkban, saját életünkben is alkalmazni.

Jómagam rengeteg ilyen könyvet elolvastam (mégsem vagyok milliomos. He-he-he...). Összegyűjtöttem azokat a tanácsokat, amelyek ezekben az okos könyvekben a legtöbbször előfordulnak, és a „józan paraszti ésszek” sem mondanak ellent.

Ha már vállalkozásra adtuk a fejünket, nyilván macorog bennünk némi optimizmus és önbizalom. Ezek fontos tulajdonságok: az optimizmus meglátja velünk a dolgok jó oldalát, az önbizalom meg azt a tudatot erősíti, hogy képesek vagyunk megbirkózni a problémákkal. A problémák ugyanis az élet mindenhol jelenlévő elkerülhetetlen kísérői. Ahhoz, hogy legyőzzük, sőt akár a hasznunkra fordítsuk ezeket a gondokat, rendíthetetlenül magabiztosnak kell lennünk. Magabiztosságunk kiépítésében a pénzügyek kiemelkedő szerepet játszanak. Itt nem lehet mellébeszélni: a számlák és csekkok könnyen értelmezhetőek, havi bevételünk összege szintén. Ha szeretnénk megerősíteni önbizalmunkat, akkor először is pénzügyeinket kell rendeznünk. Semmiképpen sem szabad megengednünk, hogy jelenlegi – bármilyen gyászos – pénzügyi helyzetünk aláássa önértékelésünket. Ez csak egy helyzet, amibe kerültünk, ez csak egy kihívás, amit meg kell oldanunk. Nem végleges, nem katasztrófa.

Mit

Jelenlegi munkánk jelenlegi önértékelésünk tükörképe. Mi választottuk, még akkor is, ha úgy véljük, hogy bizonyosfajta kényszer nyomán tettük ezt. Azt mondhatjuk röviden, hogy az a pénzügyi helyzet, amelyben jelenleg vagyunk, eddigi hozzáállásunktól, a tarifától, hanem kizárólag csak tőlünk. Ez az egyik legnehezebben megérthető dolog ahhoz, hogy helyzetünkön javítani tudjunk. Több kérdést is fel kell tennünk, mielőtt továbblépünk. Az egyik kérdés a MIT. Mit csinálunk, miből élünk, miből tartjuk el a családjunkat. Szeretjük amit csinálunk? Az igazság az, hogy azzal, amit nem szeretünk, nem lehet sok pénzt keresni. Pedig hány ember merevedik bele egy-egy gyűlölt szakmába csak azért, mert nincs ereje, nincs bátorsága változtatni. Tulajdonképpen az lenne a legjobb, hogy csak a pénzért soha ne kelljen olyat megtennünk, amit nem szeretünk, ami nem okoz örömet. (Ha most úgy érzed, hogy a munka soha nem okozhat örömet, akkor ne is olvass tovább. Ez az írás nem neked szól.)

Végezd lelkesedéssel és kitartással feladataidat – bármi legyen is az – és az eredmény nem marad el. Vagy, ha úgy érzed, ez a munka nem neked való, hát válts! Lépj ki a komfortzónából! Válts csapatot, munkahelyet, foglalkozást, életstílust, bármit; találd meg azt a helyzetet, amiben jól érzed magad!

Hová

Na jó, megvan az elhatározás. Mást akarok, vagy legalábbis másként akarok. Hogy kezdjek hozzá? Először is tisztáznunk kell alapvető értékeinket. Kik vagyunk, miben hiszünk, mit akarunk elérni. Hol állunk most, és hová akarunk eljutni. Vagyis kell egy irány, egy életcél, ami felé haladunk. A legtöbb ember csak cél és terv nélkül sodródik az életben, valahogy eltöltik egyik napot a másik után.

Üres óráinkban időnként szoktunk álmodozni. Mit tennénk, halegendő időnk és pénzünk lenne. Mire költenénk a milliókat, ha nyernénk a lottón. Nagyon sok olyan álmunk van, amit mélyen eltemettünk magunkban, mert nem hiszünk, hogy bármikor is megvalósíthatnánk. Ezekből az álmokból azonban könnyű célokat csinálni. Például el akarunk jutni a Niagara vízeséséhez? Lehetetlennek tűnik ez számunkra? Igen, ma talán lehetetlen. Na de két, három, öt év múlva? Tűzzük ki célként, és dolgozzunk érte! Ne legyünk kishitűek, célozzunk magasra!

Hogyan

Ha önértékelésünk gyenge és úgy érezzük, nekünk ennyi jutott és nem több, akkor csak egy helyben toporgunk. Tudatos döntéssel kell megváltoztatnunk értékrendszerünket. Többre vagyunk hivatottak. Anyagi téren is. Mondhatjuk, hogy a pénz nem minden, de az igazság az, hogy pénz igenis nagyon fontos. De túlzott jelentőséget csak akkor kap, ha nehez helyzetbe kerültünk. Éjjeliőrök és kőfaragók (meg taxisok) többet beszélgetnek pénzről, mint vállalatvezetők és bankelnökök. Pontosan azt kell megakadályoznunk, hogy a pénz (legtöbbször annak hiánya miatt) túl fontossá váljon életünkben.

Hogyan tegyük ezt? Először is ismerjük be, hogy a helyzetnek meg kell változnia. Másodsorú értesük meg, hogy kizárólag mi változtathatjuk meg. Végül higgyük teljes meggyőződéssel, hogy képesek vagyunk a változtatásra.

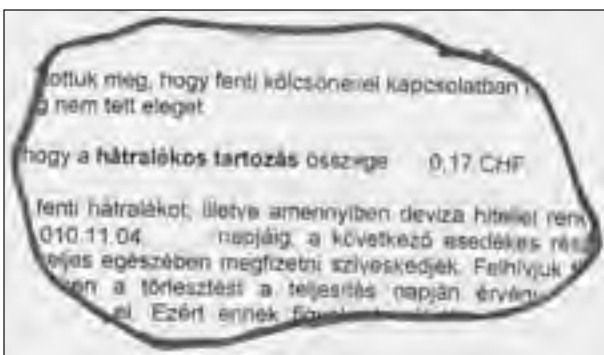
Tulajdonképpen csak most jutunk el a jelen értekezés címében jelzett témához. Hogyan tartsuk életben vállalkozásunkat? Egyre nehezebb az élet, egyre drágább

Felszólító levél 35 forint miatt

Örület!

Döbbenet figyeli az ország, mi folyik a bankoknál. Újra és újra emelik a törlesztő részleteket, az emelkedő kiadások miatt. De mik is ezek a kiadások? Egy nekem küldött felszólító levél is jól mutatja a jelenlegi helyzetet, a „kiadásokat”. Ilyen levelek miatt – is – nő a bankok „vesztesége”. A pénzügyi helyzet szerint nekem 0,17 svájci frank, azaz 35 forint a tartozásom van. Szerintük...

Külön történet, de a személyes reklámlásomkor nem találták meg a felszólító levél értelmét. Ugyanis a törlesztést a bank folyamatosan lehívja a betétszámlámról, csak az a fontos, legyen elég pénz a számlán. De ez részletkérdés! Tegyük fel, legyen 35 (!) forint tartozásom. Normális dolog ilyenkor felszólító levelet írni? Mennyi a postabélyeg, a munkadíj, a technika használatának díja? Ha 100 forint a bélyeg, és mondjuk 100 forint technika díja, ha 300 forint az adott időszakra vetített munkabér (figyelembe véve a



járulékokat), akkor 500 forint alatti tartozásnál nem szabadna leveleket küldözgetni.

Befizettem a horrosztikus tartozásomat, bár első mérgemben részletfizetési kedvezményt akartam kérni. Ma újabb levél érkezett. A Bank ismét figyelmeztetett a minden emberi képzeletet felülmúló tartozásomra.

Gondolom, ez megint 500 forintjába került a banknak.

Nem baj, majd valakin bevasalják...

Tóth Tibor

- Képzeld, a szomszéd-asszonyunk balesete volt!
- Megsérült?
- Igen.
- Hol?
- Az arcán. De szerencsére egy jó kezű sebész rendbe hozta. Olyan az arca mint régen.
- Jajj, szegény!

ÉS MARADJUNK TALPON A KÖVETKEZŐ ÖT ÉVBEN

minden, egyre kevesebb a fuvar. Nincs pénz, ami esetleg van, azonnal elmegey. Ez így nem mehet tovább!

Meg merem kockáztatni a kijelentést, hogy a taxis vállalkozók több mint fele adó- és járuléktartozást halmozott fel kisebb-nagyobb mértékben. Némelyek csak egy-két hónapi tartozást görgetnek maguk előtt, mások a több százezres, milliós hátralékkal próbálnak megbirkózni. „Eltapsoljuk” ezeket a pénzeket, mert nincsen azonnali jele a hiánynak. Nem figyelmeztet senki már néhány hét után, mint mondjuk a telefontársaság, vagy az elektromos művek, amelyek egyszerűen kikapcsolják a szolgáltatást. Az állam nem „kapcsolja ki” a szolgáltatást, ez azonban nem jelenti azt, hogy hosszú távon is elnéző lenne. Idővel behajtja majd rajtunk kamatos kamattal...

Persze e mellett még fizetni kell a kocsi-részletet, a jelzáloghitelt, és hát élni is kell valamiből. Ha nem megy az üzlet, felveszünk kölcsönt. Nyakra-főre használjuk hitelkártyáinkat. Ez a fajta látszat-jólét nem vezet semmi jóra. Azáltal, hogy hiteleket veszünk fel, megpróbáljuk kiélni a még el nem ért jómód előnyeit. Olyan pénzeket költünk el, amit még nem kerestünk meg. Mondhatnánk úgy is, hogy a hosszú távú problémára (állandó pénzhiány) rövid távú megoldást (hitelfelvétel) választunk. Ez azonban csak látszatmegoldás!

Határozzuk el, hogy amilyen gyorsan csak lehet, megszabadulunk hiteleinktől. Mostantól kezdve minden forint számít! Arra azonban vigyázzunk, hogy a megélhetési költségek után megmaradó pénznek csak egy részét, mondjuk a felét használjuk fel törlesztésre, a másik felét tegyük félre. Soha ne maradjunk mobilizálható készpénz nélkül! Az adósságo-

kat ugyanis akkor tudjuk a legeredményesebben felszámolni, ha egyidejűleg felépítjük vagyunkat is. Ami lehet néhány százezer vagy néhány millió, kinek-kinek lehetősége és eltőkéltsége szerint.

Vállalkozóként különítsük el a vállalkozás pénzét a saját kasszáinktól. Nem lehet elég-szer ismételtetni ezt az alapvető szabályt! A taxis vállalkozók nagyobb része még most is azt hiszi, hogy amit műszak végén a brifkóban talál, az az övé. Igazán majd egy pénzigényesebb javításnál, vagy kocsicserénél derül ki, hogy bizony feléltük a saját vállalkozásunk pénzét. Szigorúan válasszuk tehát szét személyes és üzleti pénzügyeinket! Ennek egyik legegyszerűbb módja, ha vállalkozóként fix fizetést adunk magunknak.

Egy másik módszer, hogy kiszámítjuk mennyit kell félretenni kilométerenként az autó fenntartására. Az amortizációt se feledjük el! Ha aránylag pontosan számoltunk, garantálom, hogy a kilométerenkénti száz forinthez fog közelíteni ez az összeg, lehet, hogy túl is haladja! Mentünk egy nap százötven kilométert? Nosza, tegyük félre tizenötezer forintot egy elkülönített kasszába. Ez a cég pénze. Ebből tankolunk, ebből javítunk, és ebből fogunk évek múlva autót cserélni is. Ha ez után még maradt a brifkóban, azt elkölthetjük. Ez a fajta számolás aztán azt is be fogja bizonyítani, hogy 200 forintos kilométerdíj alatt nem nagyon lesz mit kivenni saját célra, sőt...

Ne feledjük, hogy életszínvonalunk a keresetünkkel együtt növekszik. Egyszerűen egy-

re többet igénylünk, és érdekes módon mindig pont annyira lesz szükségünk, amekkora a jövedelmünk. Ezzel csak azt akarom érzékelteni, hogy tökmindegy, mennyit keresünk, az amit szükséges kiadásnak nevezünk, az mindig az éppen aktuális keresetünk összegéig fog növekedni. Vagyis nem attól leszünk „gazdagok”, amennyit keresünk, hanem attól, amit ebből megtakarítunk. Ha nem teszünk félre rendszeresen a nehezebb napokra – szakértők a jövedelem legalább 10%-át javasolják –, akkor továbbra is csak egyetlen dologgal fogunk rendelkezni: adóssággal.

Ebből a megtakarításból előbb-utóbb megteremthetjük anyagi védetségünket. Mit értek ez alatt? Nos, váratlan helyzetek, kellemetlen változások bármikor bekövetkezhetnek életünkben. Egy súlyos baleset, egy hosszabb betegállomány gyorsan megrendítheti anyagi helyzetünket, ha nincs tartalék. Legalább háromhavi megélhetéshez szükséges pénzzel kell rendelkezni ilyen esetre, hogy ne kóvetkezzen be pénzügyi katasztrófa-helyzet. Bár vállalkozóknak nevezzük magunkat, tulajdonképpen csak önfoglalkoztatók vagyunk. Kreáltunk magunknak egy állást, amiből megélünk. De ha személyesen nem vagyunk ott, nem is keresünk. Feltétlenül szükségünk van tartalékra!

Gondolatkísérlet

A következő gondolatkísérlet sokkal egyszerűbb, de kérlek ne lépj tovább, amíg el nem olvastad, és bele nem élted magad. Tehát orvosnál vol-

A páciens hálálkódva rázza az orvos kezét:

– Doktor úr, köszönöm! Nem akarom pénzzel megsérteni, de megígérhetem, a végrendeletemben mindent önre hagyok majd!

Erre az orvos:

– Ó, nagyon köszönöm! Viszont kérem vissza a receptet, amit adtam. Szeretnék egy kicsit módosítani rajta...

* * *

– Szóval maga ezzel a lábtöréssel elment egy csontkovács-hoz. Na és milyen badarságot mondott magának?

– Azt, hogy jöjjenek el magához, doktor úr.

* * *

– Doktor úr, csak azért kerestem fel ismét, hogy őszinte köszönetemet fejezzem ki önnek.

– Ne haragudjon, de nem emlékszem. Ön páciens vagy örökös?



2010. november, Budapest. Normál taxi normál áron 135 Ft/kilométer. Hát...

tál, aki közölte veled, hogy olyan betegség van, ami miatt legalább három hónapig nem dolgozhatsz. Esetleg kórházba is kell menned. Szomorúan és gondolataidba merülve hajtasz hazafelé, amikor egy kereszteződésben hirtelen belédrohan egy másik autó. Totálkáros lett a kocsid, örülsz, hogy legalább nem sérültél meg. A károkozó vagy külföldi, vagy nincs biztosítása, lejárt a forgalmija, lopta a kocsit, vagy részeg. Esetleg mindegyik. Lényeg, hogy a biztosítással gondod lesz, hiába nem te vagy a hibás. Hónapokig is elhúzódhat a kárrendezés, ha egyáltalán valaha is fizetnek. (Egyébként egy teljesen szabályos biztosítás esetén is hónapokba telhet – a biztosító szeret kötekedni...) Cascód persze nincs, hiszen te nem szoktad törni a kocsit. Ja, és néhány részlet még hátra van a kocsihitelből. Ilyen helyzetbe kerültél:

- Három, vagy több hónapig nem fogsz tudni pénzt keresni.
- Nincs autód, mert totálkárta törték
- Tovább fizeted a részleteket a nemlétező autódra.

- Lehet, hogy a bank még egyéb összegeket is megpróbál behajtani.
- Fizetned kell a jelzáloghitel-részleteket.
- Fizetni kell a hitelkártya törlesztést.
- Fizetni kell a gáz, villany, satöbbi számlákat
- És hát enni is kell valamit...

Talán sarkított a példa, mégis bármikor, bárkivel előfordulhat, és elő is fordul. Lehet, hogy nem ilyen halmozottan, de részlegen is nagy problémát okoz. Mit tudsz tenni, ha ebben a helyzetben nincs tartalékdod? Kihez fordulsz? Rokonokhoz? Barátokhoz? Vagy újabb kölcsönöket veszel fel, hogy a meglévőket törleszteni tudjad? Így egy adósságspirálba kerülés, amiből aztán már nagyon nehéz lesz kikecmeregni...

Alapvetően fontos, hogy legyen tartalékdod! Önbecsülésednek tartozol annyival, hogy ne tasziton katasztrófa helyzetbe egy ilyen esemény. Kezdd felépíteni vagyondat – bármennyit is értesz ezalatt – még ma! Ne gondold azt, hogy holnap vagy a jövő héten könnyebb lesz, mert nem lesz könnyebb! Soha nem lesz kedvezőbb az

időpont, mint éppen ma! Cselekedj, amilyen gyorsan csak lehet!

Dióhéjban

- Jelenlegi anyagi helyzeted nem katasztrófa, csak egy helyzet, amibe kerültél.
- Ez a helyzet a gondolkodásmód megváltoztatásával és célirányos cselekvéssel megoldható.
- Ha nem érzed jól magad jelenlegi helyzettedben, válts! Lépj ki a komfortzónádból!
- Ne sodródj céltalanul! Tisztázd magadban, hogy mit akarsz elérni, és dolgozz érte!
- Szabadulj meg hiteleidtől, és ezzel párhuzamosan kezdj megtakarítani.
- Különítsd el vállalkozásod pénzét a saját kasszádtól.
- Tegyél félre minden nap autód fenntartására és cseréjére.
- Építsd ki anyagi védettségedet – legalább három hónapra elgendő megtakarításod legyen.
- Csináld most!

Nagy Zoltán

Ez már felháborító!



Aki fél keréssel a járdán áll, azt lebilincselik

csenek házak, járkelők, kihaltak az „utcák”. Csak az építkezésen dolgozók állnak meg fél keréssel a „járdán”, hogy az építkezésre siető teherautók elférjenek biztonságosan.

És ekkor jönnek a kerékbilincselők. Mindenkit lebilincselnek, akik az építkezésre érkeznek. A KRESZ szerint igazuk van, de hol van a józan ész? Minek ott bilincselni, ahol senkinek sincsenek útjában az autók? Felháborító!

Juhász Péter



Jól látszik, a bilincselést végző autó is fél keréssel a járdán áll, neki viszont mindent lehet...

Sokszor engem is bosszant, ha úgy állnak meg az autók a járdán, hogy nem fér el miattuk a gyalogos. Nem beszélve, a gyerek-kocsitól anyukákról. Szerintem nagyon helyes ezeket az autók lebilincselni, azért, hogy egy életre tanulja meg, hol nem szabad várakozni.

De ami a VIII. kerületben folyik, az felháborító! Teljesen nyilvánvalóan pénzbehajtásról van szó. Épül a Corvinprojekt, amiért egész utcákat tüntettek el az építők. Nin-

– Ha eljön a feleségem az öreg kutyánkkal, legyen szíves, adjon be neki egy injekciót, amitől fájdalom nélkül kimúlik.

– Rendben, uram, de hazatalál egyedül a kutya?

Nagybeteg az öreg székely, haladoklik. Hazarohan a hírre a fia, s kérdi:

– Apám, hívjak orvost?

– Neem fiam, mi itt falun természetes halállal szoktunk meghalni.

Súlyos beteghez hívják az orvost. Miután megvizsgálta a beteget, azt mondja a családnak:

– Sajnálom, de itt már nem segít a tudomány...

– Tudjuk doktor úr, azért hívtuk önt.

– Nem tudom, emlékszik-e rám doktor úr. Tavaly voltam itt a reumámmal, s akkor azt tetszett mondani, hogy kerüljem a nedves helyeket.

– Igen, ez nagyon fontos.

– Csak azt szeretném tudni, megfürödhetek-e már.

Víg özvegy

– Felveszem a személyi adatait. Vannak gyerekei?

– Három. Az egyik két-, a másik négy-, a harmadik hatéves.

– De hiszen maga özvegyasszony! A férje tíz éve halott.

– De én élek.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Mindig visszatérsz melankólia,
Ó, magános szív szelídsége.
Végsőt izzik egy aranyló nap.”

(Georg Trakl)

Nagyot gondoltam merészen: ruccanak egyet a „sógorokhoz”, vagyis az osztrákokhoz. De előbb kiöblítettem magambul minden „kurocost”, hagytam itthon a „nemzetisérelmem”-et, az „Eb ura fakó!”-t, a „labanc anyukád!”-at, mi egymást, mert ugye mégiscsak vendég lennék odaát, plusz magam is már büszke uniós polgár – akár látják majd rajtam, akár nem.

Jártam itten korábban is, a kapott ötven dolártul megmámorosodva, úgyszólván kábultan, de a mostani más. Mert lám: a kegyes nagyhatalmaktul kegyesen kapott friss európai öntudatom időnkint bizony kekeckedővé tett. Vagyis keresni kezdtem a valamibe belekötöni valót. „Nézd mán a keletrül gyűtt lüzer! Épp csak kiengettek a karámbul, oszt máris kritizál! Főnnakad ezen-azon!” – mondhatták volna a sógorok.

No persze. Mert ugyan mi a fenének köll főnnakadni azon (csak egy példát említvé), hogy a bécsi Burg alatti üzletek kirakatában Ferenc József császár és apostoli király kép-mását látom minden árusításra kínált portékán: bögrén, vázán, tálon, hamutartón, pezsgőspoháron, kulcstartón, poszteren, kis- és nagyramás képen. Meg a feleségét, a szépséges Sissiét. Sissi ülve, állva, sétálva, méltóva-merengve. Fennakadni? És egyáltalán mi közöm hozzá? Mondhatnám inkább erre azt, hogy: ügyes. A sógorok megtanulták a kemény leckét: a múltan nem merengeni köll, ha ügyesek vagyunk hasznosul az, pénzt hoz a házhöz.

Tudom én: aki csak ezt látja Bécsből, az jóformán semmit nem lát. Hatalmas ám az osztrák kultúra, zsenik mindenütt: irodalomban, zenében, képzőművészetben stb. Őszinte bámulója is vagyok – már amennyire ösmerem. Nyakamba vettem hát a várost, olvastam a házakon az emléktáblákat: ni, itt lakott ez a nagy ember, amott meg a másik, kissé távolabb a harmadik, negyedik... és lenyugodtam.

Aztán mentem föl Salzburgba. Majd meg tet-szenek látni kendteknek, miért.

Nem Mozartért, kedvenc zeneszerzőmért, bár ő itt abszolúte kikerülhetetlen. Salzburg az ő városa. Ez abból is látszik, hogy minden bögre, pezsgőspohár, váza, tál, hamutartó, kulcstartó, poszter, kicsi és nagyramás kép erre figyelmeztet. Meg a cukrászsütemények, édes-ségek. Meg az, amikor egy méregdrága cukrászda kirakatán benézve látom, amint egy éltes turistahölgy éppen leharapja a marcipán-Mozart marcipánfejét.

Tudom ám én: aki csak ezt látja Salzburgból, az jóformán semmit nem lát. Nyakamba vettem hát a várost, és mentem. A Mozart-platz harsány turistáktul nyüzsgő térszerűségéről egy kisebb beugróhoz értem, a Waagplatzhoz, itt áll az ún. Shaffner-ház. Ahogy közeledtem, úgy csöndesült a lárma, a nyüzsgés, eltűntek a turisták is, mintha csönd-burok venné körül az épületet, melynek fura boltozatos kapuja mellett ott a tábla: „Itt született Georg Trakl költő”.

Megérkeztem hát e havi költőnk szülőházához... És most kukkantsunk bele kicsinykét e sokszínű ország Mariahilferen túli világába.

Georg 1887-ben látta meg a napvilágot, és rövid huszonhat év és nyolc hónapnyi élete során írt majdnem pontosan háromszáz verset, mit sem sejtve, hogy ő a modern költészet megújítója. Neki akkor erről nem szólt senki, nem figyelmeztették, hogy: „Hallod-e, Georg öcsém, te egy teljesen új életérzést csempészöl bele az irodalomba.”

Az apuka, Tobias Trakl derék vaskereskedő, az anyuka, Maria Halik, hat gyermeket szült, de nemigen törődött velük, inkább üldögélt a szobájában, különböző színű üveg-csecsebecsési közt, és merengett. A Trakl gyerekek meg csak nőttek-nőttek fölfele. Georg szülővárosában, Salzburgban, e valóban szép városban („Die Schöne Stadt” – ez egyik versének címe) élte gyermek- és ifjúkorát. A gimnáziumot bukás miatt nem tudta befejezni, de az apuka kívánságára Bécsben elvégezte a hároméves gyógyszerész-tanfolyamot, ráadásul a katonai jellegű, így tehát katona-gyógyász lett belőle. Az ehhez szükséges gyakornokságot a salzburgi „Fehér Angyal” patikában szerezte meg.

De nem csak azt. Itt a patikában könnyen hozzájuthatott a korszak drogjaihoz, a kloroformhoz, morfiumhoz, később a kokainhoz. Azt pontosan nem tudjuk, mikor kapott rá e szörnyű lélekromboló szerekre. Feltételezhetően akkortájt, amikor megkezdte versei írását, igen fiatalon, körülbelül tizennyolc évesen. Mert a Trakl-versek, a koraiak meg a későbbiek is két nyomosztó hatást mutatnak: a sivár, szeretet nélküli gyermekkor nyomait és a kábítószer élvezését.

Ám e verseket ne úgy tessenek elképzelni, mint egy zaklatott idegrendszer, zavarodott elem termékeit. Hanem olyanok, mintha álom-szülte művek lennének. Többnyire gyönyörű, idilli képpel kezdődnek, majd kép sorjázik kép mellé, szín a szín mellé, és mindenik melankolikus hangulatot áraszt, valami időtlen békét, nyugalmat, megállapodottságot és szépséget, melyekre ez a fiatal ember oly nagyon vágyott.

Aztán, mintegy teljesen váratlanul föltűnik, meghökkenítő módon – mert ugyan hogyan is illene az idilli képbe – az elmúlás, az enyészet, a pusztulás, ám nem pórén a maga ijesztő voltában, hanem csöndesen, lopakodva, és sokszor csak a vers végén érezzük rá arra, hogy ez bizony nem más, mint „előérzet”, a megfoghatatlantól, a tárgytalantól, a testetlentől való félelem – a szorongás.

Sokáig – keveseket kivéve – nem is értékelték költészetét. Igazából csak az ötvenes években fedezték fel Trakl-i életérzést, vagyis nem egy, hanem két világégés köllött ahhoz, hogy az európai ember rádöbbenjen, mit is jelenet számára „a boldog békeidők” bizonyossága után rátört „boldogtalan idők” bizonytalansága.

A XX. század emberének alapérzését öntötte formába Georg, miközben azt hitte: ezt csak ő érzi, az ő lelkéből fakad mindez, holott ma már tudjuk, sokan éreznek, érezzük hozzá hasonló, noha formába önteni nem tudják, nem

tudjuk – hát édes istenem, elvégre nem lehet mindenki osztrák költő.

Hogy igazoljuk mindazt, amit eddig leírtunk, Radnóti Miklós fordításában közöljük egyik versét:

MAGÁNOS ŐSZ

Homályos ős jön, telt s gyümölcscsel édes,
a nyári nap halódó fénye sárga.

A széthasadt ködből még tiszta kék les:
madár ha száll, akár mesékben szállna.
Hordókra vár a bor s a csönd a széles
pincék homályán megdermedve áll ma.

Amott a puszta dombon egy keresztlül:
rozsdás erdőn bolyong a nyájferehen.

Egy felleg hűz a tó tükrén keresztül:
a földműves pihenni tér be éppen.

Az este kékes szárnya halkan pendül
a száraz zsuptetőn s az árokszélen.

Most csillag fészkel már az álmos pillán:
hűvös szobákban csöndes béke hallgat,
a szeretők szelid szeméből immár
halk angyal lép elő, a szárnya lankadt.
És zúg a nád: kísértet hangja sír rám,
csupasz fűzekről, hallom, hull a harmat.

Georg hol Salzburgban, hol Bécsben, hol Innsbruckban élt, verseit publikálta, barátai segítették a nem e világra való merengőt, a kábultan-álmódozót.

Aztán 1914 augusztusában ő is, mint sok százezer társa készhöz kapta a katonai behívót, gyógyszerész hadnagyként a galíciai front-ra került. Az első világháború egyik legöldölőbb csatájában, a grodeki ütközetben több tucat sebesültet kellett egyedül, egymagának el-látnia. Örjítő ágyúszó, éjjel-nappal szinte megszakítás nélkül, az iszonytató látvány: vérző, csonkolt és akna, gránát szaggatta testek egymás hegyin-hátán – és a pusztulás, ámde nem a lírai, hanem a nagyon is természetes borzalmában. Grodek – ez utolsó versének címe, és ebben, mint sejtethetjük, nincs idilli kép, melankólia, méla rezignáció vagy csöndes elmúlás. Így szembesülve a valósággal, az előérzet valóság-gá válásával, az amúgy is gyöngye idegei fölmondták a szolgálatot – pisztolyát katonatársai csavarták ki keziből október elején.

A krakkói helyőrségi kórházba szállították „megfigyelésre”, ám november 3-ról 4-re virradóra kokain-túladagolás következtében meghalt. Máiig nem tudjuk, szándékosan tette-e vagy véletlenül.

Krakkóban temették el, itt nyugodott 1925 januárjáig, ekkor földi maradványait elszállították az általa oly nagyon szeretett Innsbruck kertvárosának, Mühlauknak plébániakertjébe.

No, ez valószínűleg idilli hely, békés és nyugodt, a csöndet csak a madarak csicseregése meg néha a harangszó telíti, a sírjárul pedig rá-látni a tiroli Alpok nyáron is hóspikás csúcsaira.

Olyan ez a temető, mintha a Jóisten direkt neki teremtette volna örök pihenőhelyül.

Erről írt a *Taxisok Világa* 10 évvel ezelőtt, 2000 novemberében

10 éve történt

Taxisdemonstráció a taxicégek ellen?

2000 november 2. csütörtök. Valami készül a Dózsa György úton: taxisok demonstrálnak majd az esti órákban a cégek által lehetetlenül alacsonyan tartott tarifák miatt. A rendőrséget készenlétbe helyezték, rendőrtisztek érdeklődtek a taxitársaságoknál, hogy a hír igaz-e. Mert ha igaz, abból baj lehet, mivel a demonstráció nem volt bejelentve. Szerencsére a szervezők is belátták ezt, így az érkezőket a közeli művelődési házba irányították, ahol eléggé felforrósodott hangulatban tárgyalták meg az előállt helyzetet, majd megfogalmaztak egy petíciót. A követeléseket a taxitársaságok vezetőinek kívánták eljuttatni, amire remek alkalom nyílt mindjárt másnap: a társaságok vezetői ugyanis az egyik csapat székházában éppen megbeszélést tartottak. A taxisok által megfogalmazott petíció a következőképpen hangzott:

„KÖVETELÉS

Követeljük, hogy a taxitársaságok vezetői figyelembe véve az infláció hatását szakmánkra, gazdaságilag elfogadható tarifával végeztessék szolgáltatásaikat. Ezért a mai helyzetet figyelembevéve új tarifarendszer kidolgozását kérjük:

Alapdíj: 300 Ft, Km díj 220 Ft, Várakozás 60 Ft/perc

Ez a tarifamegjelölés a jelenlegi piaci helyzetben a minimum.

Emiatt az eltérés csak pozitív irányban megengedett. Ezenkívül követeljük a következőket:

1. Hat havonkénti tarifakorrekció
2. Kedvezmények eltörlése multinacionális cégekkel szemben
3. A transzfer fuvarok eltörlése

Aláírás: 8 taxitársaság taxisából álló ad hoc bizottság.”

Az értekezleten megjelent taxis vezetők, miután meghallgatták a taxisok képviselőinek érveit, megpróbálták saját álláspontju-

kat is megértetni. Beszéltek fuvarpiaci pozíciókról, a kereslet-kínálat és a tarifák összefüggéséről, az egyoldalú lépések hátrányairól. Egyik cégnek sem állt szándékában meglévő szerződéseinek veszélyeztetése, címállományának kockáztatása egy bizonytalan eredményt hozó tarifaemeléssel. Azt senki sem vitatta, hogy a taxisok követelése jogos, azonban az erőteljes, csaknem 100%-os tarifaemelés valószínűleg nem csak sok cég, de még több taxis ellehetetlenüléséhez vezetett volna. Így természetesen egyhangúlag elutasították. Maradhattak volna az apróbb lépések, az alapdíjak emelése, a viteldíjak rendezése, de ezeket sem szerencsés összehangoltan elvégezni, mert azonnali versenyhivatali eljárást vonna maga után. A taxisok által egyre erősebben követelt lépéseket megtenni egy-egy cég esetében viszont nem lehet, mert az szinte biztosan azonnali piacvesztést, később ennek következtében tagvesztést hozna. Vagyis idővel valószínűleg az nyer majd, aki tovább bírja ezt a hosszú ideje tartó negatív árversenyt. Túlélni! Sok társaság sok taxisa hallja most ezt a biztatást. Kérdés, van-e értelme? Lesze belátható időn belül olyan perspektíva, amiért érdemes kivárni, új autót venni, beruházni? Meddig lehet, és érdemes-e egyáltalán máról holnapra élni úgy, hogy nem látni az alagút végét? Vagy az alkalmazotti életmódba való beteretelés lenne a cél? A keserű kérdéseket hosszasan lehetne még sorolni.

A válaszok hiányoznak.

Még ma is, teszem hozzá, ugyanis ne feledjük, hogy egy tíz évvel ezelőtt íródott cikkből idéztünk...

Árak, díjak 2000-ből

95-ös benzín ára: 248 Ft/liter

Fizetendő egyhavi járuléka minimálmér után: 15 120 Ft

Társasági tagdíj (átlag) havi 25 000 Ft

Átlagos telefonos tarifa: 135 Ft/km

Opel Meriva

Az Opel Gyulai márkakereskedésnek köszönhetően, a napokban kipróbálhattuk az új Opel Merivát. Miután nekem már az előd is tetszett, kíváncsi voltam a változásokra, melyekből akad bőven. De nézzük, mit is tud a kis buszlimuzin?

Vegyük először a **FlexSpace** ülésrendszert.

Ez sokoldalúságával már a korábbi változatban is megfogta a szemlélődőt. A hátsó ülésosztást ugyanis három helyett két, vagy akár egyszemélyessé is át lehet alakítani, illetve azt teljesen a „padlóba” lehet hajtani. Ezáltal az itt helyet foglalóknak eleve nagyobb tér jut, amit az ülések oldalirányú elmozdításával tovább lehet növelni. Végül is utazás előtt el kell dönteni, hány ülőhelyre is lesz szükségünk és a „maradék” teret kihasználhatjuk akár pakolásra is. Ezáltal az alaphelyzetben 400 literes csomagteret akár 1500 literig növelhető anélkül, hogy ki kellene szedni egy ülést is.

Nagyon ötletes a **FlexRail** tárolórend-

szert, melyet a két első ülés közé terveztek. Ennek egy része nyitott rakodóhelyként használható, meghozza úgy, hogy azt sínen lehet előre-hátra mozgatni. Továbbá magába foglalja a szintén csúsztatható könyöklőt is, melybe egy rekeszt rejtettek.

Tovább sorolva a „Flex” elnevezéssel kezdődő ötleteket, következzen a **FlexFix**, mely a hátsó lökhárítóba épített, két kerékpár szállítására alkalmas tárolót takar, és ami egy kar meghúzása után „ugrik” elő. Használata rendkívül egyszerű, mindössze két-három percet igényel az átalakítás. Miután a rendszámot áttetűk az itt elhelyezett tartóba, a két lámpatestet kihajtottuk, és a kerékpárokat rögzítettük, máris indulhatunk a biciklikkel kirándulni. Amikor már nincs rá szükség, a FlexFix szintén néhány mozdulattal „viszszatelhető” a lökhárítóba.

Szerintem a legérdekesebb újítása a Meriva tervezőcsapatának a két irányba



FlexFix

nyíló **FlexDoors** ajtók bevezetése. Taxihasználattal esetén valószínűleg nehéz lesz az utasokat ráébreszteni arra, hogy az ajtó másképp nyílik a megszokottnál, ám ha elfogadják, használata sok előnnyel jár. Ugyanis ezek az ajtók közel 90 fokban szögben nyílnak, hihetetlenül megkönnyít-



FlexRail

ve a ki- vagy beszállást, illetve például a gyerekülés beszerelését.

További jó ötlet a helykihasználás bővítésére a **FlexFloor** két-szintű csomagtartó kialakítása. Ez a más márkáknál is alkalmazott megoldás lehetővé teszi, hogy a hátsó ülésor előre döntésével a csomagtartóval egyszintű rakodóterület jöjjön létre. Miközben egy alacsonyabb pozícióban is helyet kínál a nélkülözhetetlen felszerelésnek. Egyéb-



Akit a dolog részletesebben érdekel, keresse fel az Opel Gyulai márkakereskedést a XVII. kerületi Hajdúcsárda utcában



FlexSpace



Vendégpanasz

- Portás! Egész éjszaka egy halott poloskán feküdtem.
- Ne haragudjon, de hogyan zavarhatta magát egy halott poloska?
- Az nem zavart, csak a többi ezer, amelyik a temetésre érkezett.

Haláli nászéjszaka

- Az idős férfi feleségül veszi a csinos, fiatal nőt. A nászéjszakán a menyecske elkezd sopánkodni:
- Úgyis meghalunk, úgyis meghalunk.
- Már miért halnánk meg – lepődik meg a férj –, amikor előttünk az élet?
- Hát – mondja a nő –, te az erőlködéstől, én meg a röhögéstől.

Egy hétfő reggel a postás éppen szokásos körútját rója, amikor látja, hogy Kovács jön ki a kukához egy láda üres üveggel a kezében.

- Csak nem házibuli volt nálatok a hétvégén? – kérdezi a postás.
- De, még szombat este volt a buli, de csak most kezdek magamhoz térni. Vagy 15 pár volt nálunk, és egy kicsit bevadtunk. Elég sok pia fogyott, aztán Ki vagyok én? – játszottunk – mondja Kovács.
- Azt meg hogy kell?
- Minden pasi bevonul egy szobába, és egyenként jönnek ki, felül alcazva, alul semmiben. A lányok pedig kitalálják, ki kicsoda.
- Hú, de kár, hogy nem voltam itt! – kiált fel a postás.
- Talán jobb is, mert legalább ötször hangzott el a neved!



FlexDoors



A megnövekedett fuvarmennyiségre való tekintettel a MaxTaxi vezetősége kedvezményes tagfelvételt hirdet!

Csatlakozzon most egyedi feltételekkel, a belváros legtöbb szórakozóhelyénél jelen lévő és megállási lehetőséget biztosító csapathoz!

TÁRSASÁGAINKNÁL A TAGDÍJ: 38.000 FT-TÓLI

Képviseleti rendszerben keresünk vállalkozókat (URH bérlésre van lehetőség), valamint alkalmazotti rendszerben gépkocsi vezetőket keresünk a cég saját autóira.



A szerződéses helyeknél megállási lehetőséget biztosítunk:

Négy Szürke Étterem, Négy száz, Dunaparti Panzió, Hotel Oriental, Hotel Berlin, Apartman Hotel, Ráday Panzió, Corner's Pub, Galéria Pub, Morisson's 1, Morisson's 2, B7 Music Club, Instant, Piaff, Gödör Club, Creol Bár, Alterego, Silenus Étterem és Pub, Olaf Palme Ház, Múcsarnok Café, Negro Café, Mix Art, Ellátó kert, Kőleves kert, Mumus, Grandió Bár, Y Café, Matiné, Pánik Pub, Sunny, Vénhajó, Zöld Oliva Étterem, Ezüst Farkas, Budha Étterem, Angelo, Zöld Béka, Met Café, Fekete Holló, Mátyás Kert, Zorbas, Callas, Submarine Station, Jókai 8, After Music Pub, Joe Bácsi, Jules Verne, Toronyház Étterem, Kávés Katica, 7x24, Central Hostel, Corner's Pizzéria, Rákóczi Grill, Hostel, Dobos Étterem, Astoria City Kőleves Étterem, Cook kapitány, Ezüst Fenyő Étterem, Pertu, Rézangyal Pálinkaházak, Sunny Corner, Café Vian, Soho London, Margitkert Étterem, Zugligeti Camping, Villa Origó Vendégház, Roham Sörház, Grand Hostel, Casa de la musica Hostel, Factory Hostel, FM Logistic, Steak House, BMF Hostel, Colors Budapest Hostel, Dominika Apartman, Haller Camping, Anadin Hostel.

Részletes információ és felvilágosítás: WWW.MAXTAXI.HU +36-30/768-71-88



ként az új Meriva összesen 32 tárolórekeszt kínál az utazóknak. Még a másfél literes PET palack is elfér az első ajtóba tervezett tárolóban.

A Merivát elektromos kézifékekkel látták el, mely automatikusan old induláskor.

Fontos, hogy az üléseket ortopédiai szempontok alapján tervezték, így a vezető kényelmes, kissé keményre épített, 6 irányban állítható helyen tölti munkaidejét. A beépített elektropneumatikus deréktámasz 4 irányban állítható, hasonlóan a fejtámlákhoz.

Rendelhető felszerelés az adaptív fényszóró /AFL/, mely a fényszórók fényét a kanyarívekbe irányítja, illetve intenzív és lassú kanyarodáskor egy kiegészítő fényszórót is működésbe hoz.

Ami a motorválasztékot illeti: itt igazán széles a paletta: a benzines 1.4-es ECOTEC erőforrásból egy hagyományos (74kW) és két turbó (88kW, 103kW) rendelhető. Dízelmotorból ötféle is a vásárló rendelkezésére áll.



Betegség

– Az ön férjének tifusza van. Az olyan súlyos, hogy abba belehal vagy behülyül – közli az orvos.

– Istenem, Istenem – fakad sírásra az asszony –, valóban csak ez a két lehetőség áll fenn?
– Asszonyom, nekem elhiheti. Én magam is átestem ezen a betegségen.

Házaspár

– Mit fogsz csinálni, ha meghalok?
– Elengedem a nyakad.

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–csütörtök 10.00–17.00-ig, péntek 10.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.500.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI, stb.)	2.500.-
Fellebbezések, kifogások, észrevételek, panaszok, ügyintézők	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
BTI-tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önírós- és hő papírszalagok	15.-tól
Budapest és környéke atlaszok	2.600.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	2.400.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2010. július 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

BTI-hírek

ÁTKÖLTÖZTÜNK! A BTI-Taxicentrum iroda házon belül átköltözött. A portánál balra, a dupla ajtón kell bemenni, irodánk a City pénztár utáni első ajtónál található. Cím, telefonszám változatlan, nyitva tartás hétfőtől csütörtökig 10-17 óráig, pénteken 10-14 óráig. Szolgáltatásainkat igény szerint folyamatosan bővítjük, kérjük jelezz, mire lenne szükséged.

A BTI iroda az eddigi évekhez hasonlóan az év végi ünnepek alatt és között zárva tart. Utolsó ez évi nyitva tartás december 22-e szerda, 10–17-ig. Az új évben január 3-án, hétfőn nyitunk.

December 1-jén, szerdán a BTI iroda hálásztathatlan közgazgatási ügyintézés miatt zárva tart.

Üzemanyagárak, 2010 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	314.00	292.00	174.00
Február	316.00	298.00	175.00
Március	317.00	298.00	179.00
Április	326.00	304.00	180.00
Május	335.00	310.00	179.00
Június	339.00	316.00	183.00
Július	340.00	322.00	183.00
Augusztus	348.00	334.00	189.00
Szeptember	343.00	327.00	189.00
Október	340.00	327.00	188.00
November	342.00	330.00	199.00

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 üzemanyagárakat. Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
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. – 2009.11.23.	7,00%
2009.11.24. – 2009.12.21.	6,50%
2009.12.22. – 2010.01.25.	6,25%
2010.01.26. – 2010.02.22.	6,00%
2010.02.23. – 2010.03.29.	5,75%
2010.03.30. – 2010.04.26.	5,50%
2010.04.27-től	5,25%

www.mnb.hu

Az adó- és járulékbavallások saját kezdeményezéséből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótlékokat kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

Fizetendő legkisebb járulékok 2010. **NOVEMBER** hónapra MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok	Nyugdíjbiztosítási Alap	
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén
Járadék alap: a tárgy hónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 73 500 Ft	Járadék alap 10,5%-a 7719 Ft	Járadék alap 33,5%-a 24 623 Ft	Járadék alap 25,5%-a 18 743 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5880 Ft)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok beszedési számla	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236	
Költségekénti elszámolhatóság	A járadék alap 3%-a 2206 Ft	A járadék alap 24%-a 17 640 Ft	

Fontos határidők

December 13.

- Főfoglalkozású vállalkozók havi járulékbemutatója
- Alkalmazottak járulékanak bemutatója

December 20.

- Be- vagy kijelentkezés az EVA hatálya alá


A járulékok befizetési határideje főállásúknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál (ha a tárgy hónapban volt vállalkozói kivét) a tárgy hónapot követő hónap 12-e.

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a tárgy negyedévet követő hó 12-ig fizethetik pótlékmentesen. December hónapban 12-e vasárnapra esik, így az esedékes díjak 13-án, hétfőn még szankciók nélkül befizethetők.

MUNKAVISZONY MELLETTI EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok	Nyugdíjbiztosítási alap
Járadék alap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járadék alap 7%-a	Járadék alap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok beszedési számla	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Járadék alap 3%-a	Járadék alap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulékok	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járadékok alapja: 	4950 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, <u>akkor is fizetni kell!</u> (Kivéve az orvos által igazolt keresőképzetlenség időszakát.)	Járadék alap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. (Itt nem kell az adónál említett korrekciós tétellel számolni!) Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

Szolgáltassunk

Öröndetesen szaporodnak a flottás telefonok. Különböző cégek, így taxis társaságok is, biztosítják a lehetőséget – egy adott telefontársaság segítségével –, hogy dolgozók egymás között ingyen beszélgethessenek. Ezzel lehet élni, de nem szabad vele visszaélni!

Engem is bosszant, ha bemegyek egy közértbe és az eladó folyamatosan telefonál. Én vagyok a vevő, tessék nekem tisztességesen, udvariasan szolgálatni! Már külön arra a célra is kifejlesztettek „technikát”, ha mindkét kezük foglalt. Oldalt tartják a fejüket és beszorítják a telefont a nya-

kuk mellé. Így telefonálni is tudnak, dolgozni is tudnak, csak éppen a vevővel nem tudnak foglalkozni.

Hasonló a helyzet sok taxinál. Ül az utas szép csendben, a taxis meg folyamatosan telefonál menet közben. Aztán meg megint telefonál, aztán meg megint. Lehet, hogy az utas beszélgetni szeretne. Lehet, az utas kommunikálni szeretne. Érdeklődni, kérdezni. Vagy csak egyszerűen csendben bámészkodni. De erre nincs lehetősége, mert a taxis csak telefonál és telefonál.

Nem véletlen, hogy az egyik budapesti taxitársaság kimonodottan megtiltotta a hoszsa-

dalmas magánjellegű beszélgetést, amikor utas van a taxiban. Jó lenne ismerni az összes taxitársaság összes etikai szabályzatát. A jót át kellene venni másoknak is. Lehetne tanulni egymástól! Vagy egy másik példa: az egyik társaság bevezette: hogy aki taxi üzemmódban elalszik a kocsi-
ban, 24 óra tiltást kap! Egy napig gondolkodhat azon, illik-e aludni a taxiban munkaidő alatt? Az egész város tele van szuszókáló taxissal. Aki fáradt, menjen haza és pihenjen. Nem lehet szolgálatni álmosan, fáradtan, gyűrötten. Ugyanígy nem lehet szolgálatni, úgy, ha nem figyelünk az utasra, mert menet közben folyamatosan telefonálunk.

Ferenczy P. Károly

Válogatás

Öt férj meghal, és együtt jelentkeznek Szent Péternél.

– Tartsa fel a kezét, aki megcsalta a feleségét! – kezdi Szent Péter.

Négyen felemelik a kezüket.

Szent Péter vár egy darabig, majd így szól:

– Rendben van. A tisztító tűzbe mentek, és ezt a süketet is vigyétek magatokkal!

Kétely

– Drágám – hörgi betegágyán a férj. – Ígérd meg nekem, ha meghalok, nem adod össze magad más férfival!

A fiatalasszony szíjogva felel:

– Megígérem, szívem. De mi legyen, ha meggyógyulsz?

– Hagyott már el téged valaha a feleséged?

– Fenéket, folyton csak ígéretit!

Csekkrendelés

APEH-, tb-csekkek megrendelése telefonon.
Néhány napon belül postai úton érkeznek.

06-1-299-4000/4265

Központi Okmányiroda

1133 Budapest,
Visegrádi u. 110-112.

Hétfőtől is nyitva!

Intézhető ügyek:

- Járműigazgatás
- Személyazonosító igazolvány
- Útlevel
- Ügyfélkapu
- Vezetői engedély

Ügyfélfogadási idő:

Hétfő: 08.00–18.00
Kedd: 08.00–18.00
Szerda: 08.00–18.00
Csütörtök: 08.00–18.00
Péntek: 08.00–18.00
Szombat: 8.00–14.00
Vasárnap: 8.00–14.00

Taxiszolgáltatás TEAOR száma

2007-ig	6022
2008-tól	4932

Taxiállomás Kft.

1016 Budapest, Krisztina krt. 99. fszt.
Tel.: 488-2000/2558

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- egyéni vállalkozók esetében a vállalkozói igazolvány
- cégek esetében a cégbírósági végzés, régebbi cégeknél a cégkivonat és az aláírási címpéldány
- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólap”-ja
- a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély
- Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel

Ügyfélfogadási idő

Hétfő: 09.00 – 15.00
Kedd: 09.00 – 13.00
Szerda: 09.00 – 15.00
Csütörtök: 09.00 – 13.00
Péntek: 09.00 – 12.00

BTI TAXICENTRUM 1119 Budapest, Vahot u. 6.

Tel.: 06-1-229-3736 Mobil: 06-30-989-4279

Szolgáltatások:

- Könyvelés
- Elektronikus bevallások
- NYENYI (visszamenőleg is)
- Iparüzési adó
- Járuléknnyilvántartás
- Táppénz- és nyugdíj ügyek
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Szabálysértési ügyekben fellebbezések, észrevételek, ellentmondások készítése
- Taxis kellekek árusítása
- Tarifatáblák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 10.00–17.00
Pénteken 10.00–14.00

Fővárosi taxiengedély ügyek

Nemzeti Közlekedési Hatóság
1033 Budapest Mozaik u. 5.

- Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása
- Kocsicsere
- Visszarendszámozás
- Arképes taxivezetői igazolványok ügyintézése

2011. január 1-jétől változások várhatók!

Nyitva tartás

Hétfőtől csütörtökig
08.00–15.00
Pénteken
08.00–12.00

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtáxi URH 558

XX. Dobos – Kende Kanuth

- Teljesen elkopott a „Behajtani tilos” jelzőtábla, kérjük lecserélni.



A fehér folt hajdanában behajtani tilos jelzőtábla volt

- A jelzőtábla cseréjére intézkedtünk.

V. Belgrád rkpt. – Irányi utca

- Továbbra is beszorulnak a magas járművek a Ferenciek terénél, ismételten kérünk nagyméretű táblákat kihelyezni a jelzett helyszínen.



Egymás után mennek be a turista-buszok at Irányi utcába, pedig az nekik zsákutca

- A „Budapest szíve” beruházás során az Irányi utca–Belgrád rakpart átépül, a tervezőnek jeleztük az igényt.

V. Apáczai Csere János utca

- Egy építkezés miatt tilos volt megállni a jelzett útszakaszon. Véget ért az építkezés, kérjük a feleslegessé vált tilalmi tábla leszerelését.



Felslegessé vált a Megállni tilos jelzőtábla, mert vége az építkezésnek

- A jelzőtábla leszerelésére intézkedtünk.

V. Bécsi utca–Harmincad utca

- Az út bal oldalán egy kis piros „pötty” jelzi a továbbhaladási tilalmat. Kérünk jelzőlámpát az út jobb oldalára!



Ez a lámpácska szerintünk nem azonos a KRESZ-ben található forgalomirányító jelzőlámpával....

- A Petőfi Sándor utca Harmincad utcai torkolatánál az úttest jobb oldalán lévő forgalomterelő szigeten lévő jelzőtáblák – „Mindkét irányból behajtani tilos” és „kivéve BKV kontroll” – egyértelműen jelzik és mutatják az érvényben lévő forgalmi rendet. Ezenkívül előjelző tájékoztató táblák is vannak kihelyezve. A süllyedő oszlop bal oldalán lévő jelző csak az oszlop állapotára (fent vagy lent van) ad jelzést. E miatt fogadható el, hogy ez a bal oldalon van.

IX. Pipa utca – Vámház körút

- A jelzőtábla szerint a buszok balra is fordulhatnak, pedig erre fizikailag nincs lehetőségük. Kérjük a jelzőtáblát lecserélni.

- A BKV autóbuszai (2-es villamospótló járat) balra kanyarodnak a Vámház körútra, majd a Havas utcánál a villamos-vágányzónára hajtanak fel és haladnak tovább.

V. József Attila utca – Október 6. utca

- Kötelező továbbhaladni egyenesen a jelzőtábla szerint, holott nincs akadálya a jobbra fordulásnak. Kérjük lecserélni a jelzőtáblát.



Egy rossz tábla, hiszen itt – például a taxiknak – szabad jobbra fordulni

- A jelzőtáblát kicseréltettük „Kötelező haladási irány egyenes-jobbos”-ra.

I. Fő utca

- Nagyon sok civil autó használja a buszsávot, ezért kérünk kamerákat kihelyezni.

- A buszsávok jogosulatlan használatának

figyelése a rendőrség feladata. A Fő utcában jelenleg nincsen kábel, amire a kamerákat rá lehetne kötni. A kábel kiépítése jelentős költséggel jár. A budai főnódó villamos megépítése után a 86-os járat megszűnik, ezért nem tartjuk időszerűnek a kamerarendszer kiépítését.

V. Károly körút – Bárczy István utca

- A széles és a hosszú járművek nem tudnak tovább haladni a Szervita térenél, ezért ide kérünk tilalmi tábla kihelyezést.

- Nem érkezett panasz a becsatlakozás szűkössége miatt és mi sem tapasztaltunk elakadó járművet itt, ezért nem tartjuk szükségesnek a tilalom bevezetését.



A forgalomszervező itt még nem látott elakadt buszt, mi igen...



Ha itt egy turista-busz balra fordul, mindenképpen elakad! A hídra nem hajthat fel, a rakpartra pedig nem tud....

XVIII. József utca 42.

- Egy fa lombjába rejtettek el egy jelzőtáblát, kérjük áthelyezni a fa elé!



Bármilyen hihetetlen, de ott egy jelzőtábla!

- A fa gallyazására intézkedtünk.

Folytatás a 37. oldalon



A dolgozó hétköznapok személyszállítóinak.

Hívószám: **20/583-1957**
Ventus-953 Kft.
H-1101 Budapest, Kossuth u. 35.
www.ventus-953.hu | 36-1307-5200, 36-1306-7579

DOBJ EGY 6-OST ÉS ÁLLJ KÖZÉNK!

Az új arculattal megjelenő **6x6 Taxi Kft.** olyan lelkes, ambiciózus kollégák jelentkezését várja, akik rendelkeznek a természetesen amúgy is elvárható megfelelő szolgáltatásra alkalmas gépjárművel.

Feltételeink, illetve elvárásaink a következők:

- 8 évnél fiatalabb gépjármű • taxis tapasztalat • kiváló kommunikációs készség
- alapkü angol nyelvtudás előny

Kedvezmények:

- 0.-Ft-os belépési díj • Újautó vásárlási lehetőségek • Kedvezményes POS terminál bérleti lehetőség
- Letéti díj részletben történő fizetése
- Flottakedvezmények: • Csoportos élet- és balesetbiztosítás • Csoportos kedvezményes kötelező, illetve CASCO biztosítás • Csoportos kedvezményes nyelvtanulás

Jelentkezés és bővebb felvilágosítás Lakatos Sándornál telefonon a **+36-70-705-8968** számon, illetve e-mailben a **lakatos@6x6taxi.hu**.

www.6x6taxi.hu





Fordul a világ... 

RÁDIÓ TELES TAXI



www.radiotaxi.hu
www.teles-taxi.hu

Felvételt kizárólag kiemelt kategóriás gépkocsival rendelkező, idegen nyelvet beszélő vállalkozók részére!

555-5555



777-7777

Folytatás a 34. oldalról

XIII. Dózsa György út – iLehel út sarok

Állítsák vissza az eredeti forgalmi rendet, ezt már korábban is kértük. Jelenleg a Lehel úton befelé haladásnál a balra fordulókat feltartják azokat, akik egyenesen mennének a Belváros felé.



- A sávkiosztás lehetséges módosítását felterjesztjük a Fővárosi Önkormányzat Közlekedési Ügyosztálya felé.

XIV. Szabó József utca

Alkalmatlan a Récsei bevásárlóközpont melletti kis utca a kétirányú közlekedésre. Kérjük egyirányúsítani.

- Az utca egyirányúsításra vonatkozó forgalomtechnikai vázlatrajzot kezelői hozzájárulás céljából felterjesztettük a Fővárosi Önkormányzat Közlekedési Ügyosztálya felé.

II. Csopaki utca

Egyértelműen alkalmatlan ez az utca is a kétirányú közlekedésre. Kérjük az utcát egyirányúsítani.



- Az utcának nincs hálózati szerepe, csak az jön ide, aki itt lakik. A kapubehajtókban van félrehúzódnásra lehetőség. Forgalomtechnikai üzemeltetőként nem kezdeményezzük az utca egyirányúsítását.

II. Tölgyfa utca – Fekete Sas utca sarok

Taxis kolléga kérése, hogy ellenőrizzék le a jelzőlámpa fázisidejét. Ugyanis a jelenleg néptelen Tölgyfa utcában „percekig” zöld a lámpa. Jó lenne, ha a Fekete Sas utca több szabad jelzést kapna.

- Kérésére 4 másodperc zöldidő-növelést hajtottunk végre.

II. Gábor Áron utca – Órló utca sarok

A helyi lakosok kérése, hogy legyen „Gyalogátkelőlőhely” a jelzett kereszteződésben.

- Amennyiben a Fővárosi Önkormányzat

Közlekedési Ügyosztály is úgy dönt, elvegezzük a döntés előkészítő vizsgálatot.

I. Bem rakpart – Halász utca sarok

Terelőszigetet alakítottak ki az út vonalvezetésében, ezt már korábban jeleztük. Kérjük a terelősziget elbontását, hiszen az itt lévő jelzőtáblát naponta kidöntik.



- A kikerülési irányt jelző tábla gyakori kidöntésének az oka megszűnt, ezért változtatást nem tartjuk szükségesnek. A terelősziget szükséges, mert a rakpartról felhajtók nehezen látják a kerékpárúton közlekedőket és a gyalogosokat, akik számára el-sőbbbségadási kötelezettségük van. A terelősziget egyrészt a sebesség csökkentésére szolgál, másrészt ide lettek elhelyezve a gyalogátkelőlőhely és a kerékpárút keresztezésére figyelmeztető jelzőtáblák.

V. Szép utca 5.

A kihelyezett jelzőtábla szerint itt, autóbusszokról szállnak le. Ezt a jelzőtáblát nyugodtan leszerelhetik, hiszen ide az autóbusszok fizikailag nem tudnak behajtani. Ráadásul a behajtást jelzőtábla kifejezetten tiltja!

- Az autóbusszok a Magyar utca, Reáltanoda utca felől érkeznek a szállodába. Ezen az útvonalon nincs tiltva a behajtás. A Reáltanoda utca – Szép utcai csomópontban a szegélyek úgy lettek átépítve, hogy busszal is be lehessen hajtani.

Krisztina körút – Erzsébet híd felé haladva

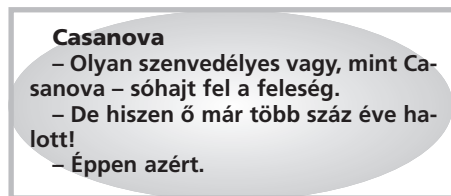
Éjszakai taxisok szerint nem lehet látni a terelővonalakat, ezért kérnek „optikai jeleket” a terelővonalakra.

- Az optikai eszközök kihelyezéséhez szükséges vázlatokat elkészítettük. A megvalósulás a Fővárosi Önkormányzat e célra biztosított forrásának függvénye.

VIII. Szigony utca 13.

Elkopott a „Gyalogátkelőlőhely” felfestés nagy része, ráadásul hiányzik a „Gyalogátkelőlőhely” jelzőtábla. Kérjük pótolni mind a felfestést, mind a jelzőtáblát.

- A fenti címen kijelölt gyalogos-átkelőlőhely nyilvántartásunkban nem szerepel. A zavaró „csík” eltávolításáról intézkedtünk.



VIII. Kerepesi út – Dózsa György sarok

Elfordult az a jelzőlámpa, amely a Dózsa György út felől érkezőknek mutatná a jelzéseket. Most a Kerepesi út felől érkezők (!) látják.



- A jelzőlámpa helyreállításáról intézkedtünk.

Köszönjük a válaszokat. Továbbra is várom a taxis kollégák kéréseit, kérdéseit a szokott módon.

E-mail: lampafelelos@freemail.hu

SMS: 06209247645

Juhász Péter

TAXI SZERVIZ

**HA ÖSSZETÖRT A TAXID,
DOLGOZZ TOVÁBB!**

INGYEN BÉRTAXI A JAVÍTÁS IDEJÉRE!
Vagy napi 6.000 Ft kereset-kiegészítés.

Míg javítjuk az autódát,
cégünk térítésmentesen
taxit biztosít számodra,
hogy dolgozhass

- Teljeskörű biztosítási ügyintézés
- Gyors kárfelvétel
- Gyors minőségi javítás,
hogy a saját autódodat dolgozhass
- 24 órás automentés

06 30 9 482 670

Mi a taxisokért vagyunk

(Rudolf Cal Service Bt. 1109 Budapest, Maglócai Tó)

**TAXIGÉPKOCSI
TAXIRENDSZÁM**

Zafira, Lacetti bérelhető

taxiink teljesen felszerelve

HOSSZÚTÁVRA

0670/368-3949
0670/368-3948

Közösségi tulajdonban

Új taxicég Budapesten: Penta Taxi

Ahogy azt a kollégák tapasztalják, az utóbbi években jelentős változások jellemzik a fővárosi taxipiacot. Cégek, tulajdonosok tűntek el nyomtalanul, miközben új szolgáltatók jelentek meg a kínálati oldalon. A tarifák tekintetében az állóvizet néhány esemény felkavarta ugyan, de az áttérésre úgy tűnik, még várni kell. Az éhbérért szolgáltató taxisok jelenleg autójukat, megtakarításukat élik fel, vagy csendben eladósodnak, még akkor is, ha ezt maguk előtt is tagadják. Ám ennek ellenére a helyzet nem olyan kilátástalan, mint amilyennek látszik. Ugyanis a korábban igencsak kiszolgáltatott alvállalkozók rájöttek, ha

sokan összefognak, nem lehet megkezdni akarataikat. Nélkülük ugyanis nincs fuvarszervező. Semmilyen tarifával. A konfliktusokkal terhelt helyzetben az is kiderült, hogy igény lenne egy olyan fuvarszervező irodára, ami a taxisok tulajdonában van, s melynek döntései mögött nem egy vagy több tulajdonos, hanem a közösség akarata van. Melynek bevételei visszaforgathatók a taxis tulajdonosok érdekében. Ráadásul erre jó példa is akad: a City Taxi Szövetkezet immár több mint negyed százada működik, példaértékűen. Most összeállt néhány tucat bevállalós taxis, akik megunták, hogy sorsukról mások dönt-

senek és egy taxis szövetkezet alapításába fogtak. A tervekről Manhertz Istvánt, a TAXI TEAM Kft. egyik alapítóját kérdeztük.



Manhertz István

• Talán kezdjük egy rövid bemutatkozással. Mikor kezdte taxizni, és hol voltál eddig?

• 1991-ben léptem be a Tele5-höz, amikor azt még Szenci Szabó János vezette. Balogh Tibi csábított oda, én pedig mentem. Nem vagyok alapító tag, mert már három hónapja működtek, amikor mellettük döntöttem. Azóta kitartottam jóban, rosszban a Tele5 mellett. Több tucat taxinál, köztük nálam is, a biztosítékot a nagyon sok ember önértéket sértő módon kivitelezett egyesülés verte ki. Ezért határoztuk el, hogy a City Taxi példáját követve, megpróbálunk egy taxis szövetkezetet létrehozni. Miután a Szerzői Jogvédő Hivatal nagyon sok név-, illetve logótervünket visszadobta, a Penta Taxi elnevezés mellett döntötünk. A penta ötöt jelent, vagyis a név emlékeztet Tele5-ös múltunkra a telefonszámunkban lévő öt darab ötössel, mely mögött ott a korábban szintén megszüntetett Budataxi két hármasa is. Matricánk formája felidéz a Budataxi ötágú emblémáját, kékszöld színvilága pedig egyben a Tele5-re emlékeztet.

• Mégsem szövetkezetet alapítottatok, hanem kft.-t. Eddig tartott a lelkesedés?

• Tekintettel arra, hogy a City Taxi Szövetkezet példáját szeretnénk követni, így kikértük az ügyvédjük tanácsát. Ő javasolta, hogy első lépésként a folyamat gyorsítása érdekében egy kft.-t hozunk létre. Ez megvan, neve: TAXI TEAM Kft., amit öten alapít-

tottunk. Közülünk mindenki taxizik, egyedül a Sipeki Józsi nem, így ő viszi az irodát és intézi az adminisztrációt. Ő egyben a kft. ügyvezetője. Azért mi alapítottuk, mert éppen mi voltunk kéznél, de ez a jövőben egyikünk számára sem jelent semmilyen előjogot. Amikor a szövetkezet megalakul, felügyeleti joggal rendelkezik majd a kft. felett. Tehát mindenről – így a kft. működésével kapcsolatos kérdésekről is – a szövetkezet tagsága dönt. Ott nekem ugyanúgy egyetlen szavazatom lesz, mint a másik 99 kollégámnak.

• Ki lehet majd a szövetkezet tagja? Igaz, hogy csak száz főt engedtek beléni?

• Ez így – bár az elképzelés céljainkkal megegyezne – sajnos törvénytelen lenne. Ezért az első határozatunk volt a TAXI TEAM-ben, hogy a kft.-be jelentkező első száz befizetőnek felajánljuk a szövetkezeti tagságot. Erre a lehetőséget a kollégák az első havi tagdíj-befizetéssel vásárolják, vagy vásárolták meg. A szövetkezetbe a „beugró” egyhavi tagdíj, azaz 50 ezer forint. Amikor megvan a száz szövetkezeti tag, összehívjuk a közgyűlést, melyen javaslatot teszünk arra, hogy milyen szigorú, de törvényes feltételekkel lehessen azt követően új tagot felvenni. Kizárni ebből a lehetőségéből – mint mondtam – senkit sem lehet, de a belépés feltételeit a közösség határozza meg, ismétlem: törvényes keretek között. A közgyűlés dönthet például arról, hogy mennyi szak-

mai gyakorlat kell a belépéshez, vagy milyen egyéb, például tárgyi, személyi és pénzügyi feltételeknek kell majd megfelelni az azt követően belépni szándékozóknak. Aki tehát nincs benne az első százban, az vár, amíg a meghatározott feltételeknek megfelel. Egyébként még az sem biztos, hogy az első száz jelentkező mindegyike szövetkezeti tag akar lenni, lehet, hogy lesz, aki csak dolgozni szeretne. Ez esetben a Sipeki Józsi nyugtatómbje a határidő. Amikor kiadta a 100-as sorszámot, összehívjuk a szövetkezet közgyűlését. Mindezt nyíltan és a tagság akaratának megfelelően kívánunk csinálni. Ugyanis az elmúlt évek nagy problémája pont az volt, hogy a tulajdonosok soha semmit nem közöltek velünk, semmiről sem tudtunk. Mint ahogy a cég beolvadásáról a holdingba is csak az adott napon értesültünk.

• Mennyi jelentkező van most?

• Jelenleg valamivel 50 fő felett van a már befizetettek száma. De azért ez nem jelent semmit, mert a központunk is a napokban készült el, a diszpécscserszolgálat november elején indult. Az irodát szintén néhány napja rendeztük be, ám mire e lapszám megjelenik, reményeink szerint már minden elrendeződik. A központ korszerű, a korábbi Tele5-ös színvonalat eléri. Aki érdeklődni szeretne, személyesen is megetheti a XI. kerületben, a Vahot ut-

ca 6-ban.

• Ha jól értem, csak taxisok alkotják a céget. Ám akkor ki lesz a fuvarszervező, vagy a marketinges? Ki hozza a címekeket?

Azért nem alkalmazunk jelenleg még senkit, mert anyagi forrásaink finoman szólva minimálisak. Nincs mögöttünk titkos tulajdonos, vagy befektető. Ezek is mi vagyunk, amink van, azt közösen dobtuk össze. Lehet fanyalogni, kritizálni a használt bútorokat, a helyiséget, ám az idő, remélem, minket igazol majd. Ami a megrendelőket illeti: e fontos területen három lábon szeretnénk állni. Egyrészt, a belépő kollégák fuvarjait, az ismerőseiket „bedobjuk” a közösbe. Mint a régi szép időkben, magunk szerzünk fuvarokat, magunknak. Ez korábban is a legjobb módszernek bizonyult, tehát ma is megfelelhet. Másrészt, volt megrendelőink egy része is rendkívül intenzíven érdeklődik az új szövetkezet szolgáltatása iránt, hogy finom legyenek. Harmadrészt, tekintettel a tarifánkra, személyi állományunkra és autóparkunkra, a komoly, normális tarifával dolgozó cégek „leeső” címei is hozzánk kerülnek majd.

• A tarifát említetted, ezek szerint nem nő eggyel a fővárosi „szotyitaxik” száma?

• Nem, dehogyl! Egy az egyben a korábbi Tele5-ös tarifát hozzuk vissza. Nem kívánunk tagságunk kárára beszállni a negatív árversenybe. Aki körülnéz a fővárosi taxi piacon, látja, néhány éve leálltak az autócserék, a taxisok legatyásodtak, leginkább a nyomott viteldíjak miatt. Egy, a taxisok tulajdonában lévő szövetkezet nem léphet erre a sehova sem vezető útra!

• **Van valamilyen különleges elvárás az új belépőkkel szemben?**

• Azért a taxisok Budapesten többnyire ismerik egymást. Első körön ezért már két olyan kolléga jelentkezését is elutasítottuk,

akikről tudtuk, nem közénk való. Tehát a több cégtől kirúgotak, az elhanyagolt külsejük, a túlszámlázók ide nem jöhetnek. Ami az autót illeti, bármilyen aranyos vagy rendes is a kolléga, az úgynevezett kisautókkal nem vesszünk fel jelentkezőt. A Suzuki, a Škoda Fabia, a Chevrolet Aveo stb. nem dolgozhat a Penta Taxinál. Van olyan tervünk, melyet természetesen majd a szövetkezet közgyűlése megerősít vagy elutasít, hogy nem lesznek külön kategóriák. Lesz egy luxus vagy elit kategória, és mindenki más egységesen juthat címhez. A rendeléseknél pedig, az utas személyes igényeit próbáljuk ki-

szolgálni. Tehát a Kempinski előtti buszmegállóból telefonálóknak nem kell automatikusan „A” kategóriát küldeni. Szerintünk.

• **Alkalmazottakat is felvesztek?**

• A jelenlegi viszonyok között elmosódik a határ vállalkozó és alkalmazott között. Nekünk nincs jogunk a szerint kategorizálni az embereket, hogy milyen munkaviszonyban üzik a taxiást. Az embert és az autót kell egyszerre nézni. Tehát jó ember, jó autóval jöhet. Aki e feltételeknek megfelel, azt szeretettel várjuk.

• **Végül, de nem utolsósorban, mennyi a tagdíj?**

• 50 000 Ft/hó, amit lehet két részletben is fizetni. Szomorú, hogy ide jutott a szakma. Én néhány éve el nem tudtam volna képzelni, hogy ilyen igény egyáltalán felmerülhet. Hogy valaki kétszer szeretne sorbaállni saját kérésére. Ám ha ilyen a világ, mi alkalmazkodunk. Azt nem tartom kizártnak, hogy egyszer majd a szövetkezeti és az alvállalkozói tagdíj összege eltér egymástól, és a tag egy kicsit jobban jár. Erről is a közgyűlés dönt majd, mint mindenről, ami a közösség tagjait érinti.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

MORFONDÁRIÁK

Ahogy elnézem, mostanság eléggé ellentmondásosnak tűnik a taxizás kis hazánk nagy fővárosában. Nem tudok rájönni a nagy titokra. Gondolom, sokan mások is így vannak. Mert hogy értsem azt, hogy egyes „cégek” mélyen a gazdaságossági számítások által még lehetségesnek vélt tarifák alatt fuvaroztatnak az alvállalkozóikkal. Ezzel egy időben tagdíjat is csökkentenek. Vitathatatlan, hogy az utas ilyenkor csak jól jár/hat/. Ha ugyan jól is jár. Ugyanis számtalan példa van rá írásban, szóban, hogy nem minden esetben fedi a meghirdetett ár a valóságot. Na már most, ezen tevékenység nem kimondottan a bölcs döntések kategóriájába sorolható. Eljutottunk oda, hogy nyíltan mernek beszélni az ún. visszaporgetésről. Felvetődik bennem a kérdés. Ez az üzleti tevékenység nincs véletlenül szoros kapcsolatban a sokat emlegetett korrupcióval? Még ha nincs is, akkor is gusztustalan. Szerintem. Egyáltalán milyen pénzről van itt szó? Ki adja? Ki kapja? Megkérdeztem egy-két könyvelésben jártas szakembert, hogy hogyan lehet az ilyesmit könyvelni. Mondanom sem kell, nem kimondottan örültek, és nem is adtak egyenes választ. Tessenek mondani, hol van ilyenkor a Gazdasági Versenyhivatal? Ha jól tudom, nemcsak az a dolguk, hogy csak akkor büntessenek, amikor árkartell gyanúja áll fenn, hanem az un. DÖMPINGÁR esetén is hárulna rájuk feladat. Mert ugye a nagyáruházak karácsony előtt piszok olcsón adják a halat. Mindezt csak azért, hogy ott vegyék meg az egyéb cuccokat is. Aztán meg nevetve kifizetik a bírságot, amit ugyanaz a hivatal ró ki rájuk amely az árkartellezőket is kellő szigorral sújtja. Talán érdemes lenne ez irányban próbálkozni a lehetetlenül alacsony díjszabások ellen. Kérdés, hogy kit büntessenek ilyenkor? A taxist, aki ugye szuverén önálló vállalkozó, vagy a „céget”, amely ebbe belekényszeríti őt? Na de nem csak a céges taxisok vannak, így szinte minden droszton tudják az onnan dolgozókat, hogy közülük ki az olcsójános. Melyikük az, akihez odaballag az egyébként másfél rugós fuvaralany. Ő ezt megoldja egy rugóból. Aztán egy idő után már nem köszön neki senki, szotyizik egész nap.

Na ez még egy jó történet. Mármint F.P.K. által írt „Szoty-taxi” írás. Most csak a riportalanya által elmondottakra térnék ki. Hogy is van ez? Bérlí az autót, rendben. Megy háromszáz kilométert egy nap, ez is rendben. Na az nem fér a fejembe, hogy csak 25 ezer a bevétel. Ez valahogy nincs nagyon rendben. Mikor szotyizik a kolléga? Ennyire nem szabad elhinni ám mindent. Vagy esetleg csak a fantáziája szárnyalt. Kinek-kinek? Persze az is lehetséges, hogy a taxisnak is létezett már a külvá-

rosi tarifa mint New York-ban. Csak itt az ilyesmit észre sem veszik, nem-hogy letartóztatnának valakit is. Igen. Nálunk így mennek a dolgok. Meg úgy, hogy térfelügyelő kamerák alapján bírságozzák a taxisokat. Azért ehhez is lenne egy-két szavam. Megállást tiltó tábla hatálya alatt buszöbölben tette ki az utasát a taxis. Majd egy kicsit visszatalolt és ott várta, hogy valami jó kis címet felvegyen. A térfelügyelő kamera pontosan rálátott. Azért egy sima 101-es B kategóriás jogsíval rendelkező taxis nehezen tudja, még ha a legfejlettebb empátiával is rendelkezik, hogy milyen problémát okoz ilyen esetben egy csuklós 435-ös Ikarusszal vagy egy hasonló menettulajdonságokkal rendelkező Volvóval beállni a megállóba úgy, hogy a hátsó ajtónál is biztonságosan le tudjon szállni az utas. Természetesen megértem, hogy dolgozik a kolléga. Azért azt se felejtjük el, hogy a buszos is munkát végez.

Egyébként is. Állítólag fel kívánják emelni a helyszíni bírság maximumát 100 ezer forintra. Ez lesz majd csak érdekes. Inkább jelentsenek fel. Majd húzzuk az időt, ahogy kell. Aztán csak okafogyottá válik az ügy. Mint ahogy a Buci ügyében is húzzák az időt rendesen. Vádat emeltek már ugyan, de szerintem még megvárják míg a Pali bácsi felépül. Úgyis anynyi dolguk van mostanság a rendőröknek. A halottak napja már rendben elmúlt. Jönnek a nagy ünnepek. Szaporodnak a bankrablások, na meg a benzinkutakak sem kímélik. Meg ugyebár most már a szabálysértés kategóriájába eső tulajdon elleni cselekményért, magyarul a lopásért is lehet

letöltendő kapni. Vajon ez érvényes a nem fizető utasra is? Majd meglátjuk. Mint ahogy a szerencsétlen Szógi család is meglátta. Hozott a Magyar Független Bíróság egy számukra kedvező ítéletet, amit szépen bekeretezhetnek és jól látható helyen kifüggeszthetik a lakásukban, hogy mindig szem előtt legyen, mert ettől még nem lesz pénzük, csak ítéletük. Végezetül PSV cikke alapján szeretném megkérdezni, hogy értsem azt, hogy mi is segítsünk a politikának? Nem elég a kétharmad? Én inkább azt várnám, hogy a politika jobbitson az én, és több százezer hasonló körülmények között élők helyzetén. Ha már így alakultak a dolgok.

Na de fel a fejje! Jön az év végi hajrá. Lehet az utcáról is dolgozni. Taxisnak ez az év csúcsa. Ezúton kívánok mindenkinek kellemes évvégét és balesetmentes közlekedést:

Tisztelettel:

Kapitány

szociális
butélia
borszaküzlet
1223 Budapest, Török Bánya U. 22.
Telefon: 06 30 653 52 56

Nyitvatartás:
kedd-péntek 14-20 óráig,
szombaton 8-14 óráig,
vasárnap, hírlón szünet tartás

Kínálatunkból:
Vergőpálfi Glaswing 250 Ft/lt
Mátya Glaswing 250 Ft/lt
Stokkardi Chardonnay 380 Ft/lt
Teleszkóp Kékborítós Rose 380 Ft/lt
Világosbőrű Földi Rozs 880 Ft/palack
Chardonnay Világosbőrű szőlőtermés Orban Kőlehetet Chardonnay 1990 Ft/palack

Ciki

- Mi az abszolút ciki ?

- Ha a temetésen mindenki áll, csak te fekszel.

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Ezen belül is foci. Ki gondolta volna – rajtam kívül – hogy San Marino után a finneket is megverjük, ott kinn. Én nem csak kincstári optimizusból fogadtam csapatunkra, és nyertem.

Valóban úgy éreztem, ez a társaság más! Mentalitásban, összetartozásban, játékos anyagban jobb, mint az előző. Ezek a fiúk megszakadtak a válogatottért. Hittek a sikerben, és nem szerencséivel nyertek. Legyőzték a „rokonokat”, pedig ők beleadtak mindent. Most ketten játszottak kiemelkedően, a többiek csak nagyon jól. Szalai és Dzsudzsák egymást múlta felül. Előbbi lekötötte a teljes finn védelmet, míg balszélsőnk egészen nagy elődöket idézett meg játékával. Remek volt Rudolf is. Én mégis rajtuk kívül Eleket emelném ki. Elképesztő mennyiségű labdát szerzett és hozta azokat pontosan játékba. Éléményszámba ment a gólpassza előtti labdafelhozatala, csele és az átadása. Igazi „Mezeis” időket mutatott a középpályánk. Olyan érzésem volt, többen vagyunk, de nem, ez a csapat szinte minden ütközetet megnyert, a párharcokból rendre győztesen került ki. Gratulálunk. Csak így tovább!

Gasztronómia

Térjünk vissza Erdélybe. Ismét Pettner Attila kolozsvári barátomat hívtam segítségül. Egy nagyon érdekes, savanykás ételt mutatnék be nektek, a csipős savanyú vetrecét. Ez egy remek húsétel „másnapra” és csak így is főételként marhacsonleves kíséreljének. Laktató, diétásoknak nem ajánlom, de mi most télelőn ne gondoljunk a koplalásra. Az ételt kísérő köretként puliszkát javasolok, de nagyon finom friss házi kenyérral is.

Vámos Laci barátom nagy puliszkakészítő. E recept bemutatásával két legyet ütünk egy csapásra. Ismét behozzuk a már-már elfeledett puliszkát, ami történelmi időkből visszatekintve napi táplálék volt. Erdélyben közkedvelt ma is, ismerjük meg mi is!

Nézzük a **hozzávalókat** 4-6 személyre!

- 1 l tej
- 1 1/2 kg marhahátszín, vagy fehérpecsenye, vagy csont nélküli rostélyos
- 10-15 dkg gyömbér
- 30 dkg kolozsvári szalonna
- 20 dkg zsír
- 4-5 fej hagyma (közepes)
- 1 fej fokhagyma
- 2-3 dkg édes pirospaprika és kevés chili vagy más csipős paprika
- bors
- só
- kömény
- zeller és petrezselyem
- friss tárkony
- 1/2-1 dl tárkony ecet
- 2-3 dl száraz fehér bor
- 2 dl főző tejszín
- 40 dkg hosszú zöld színű zöldbab
- 3-4 evőkanál étkezési keményítő

- 1 kg kukoricaliszt vagy dara
- 1/2 kg juhtúró
- 20-25 dkg reszelni való sajt
- 1 dob. tejföl
- 20 dkg zsemlemorzsa
- 2 l vörösbort („üzemanyag”)
- 1/2 l házi pálinka („üzemanyag”)

A hozzávalók ismertetése után nézzük az elkészítés módját. Kétemberes feladat. Szükséges egy ügyes háziasszony segítsége. A feladat nagy, de az eredmény kárpótol. Két férfi is szöbba jöhet, de ilyenkor az „üzemanyag” mennyiségét növelni kell! Első lépésként azt javasolom, az alkotók nézzenek mélyen egymás szemébe és hajtsanak fel egy-egy kupicát a házból. Az a cél szerű, hogy az egyik a puliszkát, a másik a húsételt készítse.

Vegyük először a csipős vetrecét!

A tejbe beleszéljük a gyömbért, a húst vágjuk vékony csíkokra. Legalább egy órát, de jobb, ha egy egész éjszakát a gyömbéres tejben pácoljuk. Pácolás után leszűrjük, sőt papírral le is itathatjuk róla a maradék tejet. Jöhet a készítés!

Az apróra vágott kolozsvárit kiolvasztjuk, kevés zsírral ropogósra sütjük. A pörccöt kiszedjük, sőt a zsírból is csak egy keveset hagyunk a serpenyőben, és apránként (egy-egy marékka) pírítjuk a húst. Ha elfogyott a zsír, pótoljuk, lényeg, hogy piruljon és ne párolódjon a hús. Ha megpirult, kiszedjük és az összes zsiradékot egybeöntve megpároljuk a hagymát, legvégül a fokhagymát. Ha már üveges, ráöntjük a tárkonyecetet és a bort is. Jól felforraljuk, visszatesztjük a húst, megszórjuk a fűszerek felével, majd cseréptálba vagy magas falú tepsibe tesszük, felöntjük annyi húslével vagy vízzel, hogy éppen ellepje kb. 1 ujjnyival, majd lefedjük és sütőbe téve kb. másfél órán át pároljuk. Előbb nem érdemes megnézni, mert biztos nem puha, sőt lehet, hogy tovább kell pároljuk. Ez a hús korától függ, amit persze nem tudhatunk. Közben megfőzzük enyhén sós, nem túl bő vízben a zöldbabot. Keményítővel kikeverjük a tejszint, ha szükséges, kevés vízzel hígítjuk. Ha a hús is és a zöldbab is puha, akkor összekeverjük, egyet forraljuk és belekeverjük a keményítővel kikevert tejszint, valamint a fűszerek másikkal felét. Egy rövid forralás, és kész. Akkor jó, ha nem főzelék, de nem is leves sűrűségű.

Most következzen a puliszka!

Forrásban lévő sós, borsos vízbe lassú, de állandó kevergetés mellett beleszórjuk a kukoricalisztet. Addig forraljuk kevergetve, amíg fursán pufogni, rotyogni nem kezd. Ekkor egy széles, lapos edénybe tesszük, hogy hűljön. A megszilárduló puliszkát szalonnazsírba mártott kanállal egy zsírral kikent és prézlivel megszórt tepsibe szaggatjuk. Amikor az első sor megvan, rászórjuk a juhtúrót és kevés tejfölt kanalazunk rá, majd szétterítjük a maradék szalonnapörccöt és rakunk még egy sort, ezt folytatva, amíg el nem fogy. Végül megszórjuk szalonna kockákkal és reszelt sajttal, és pirosra sütjük. Kb. 20 perc hűlés után kockákra vágjuk (6-8, ill.

ahányan vagyunk). Megkóstoljuk a vetrecét, ha szükséges, még pótolhatjuk a fűszereket, és a kockára vágott puliszka mellé tálaljuk.

A készítő a étkezés megkezdése előtt még egyszer jól egymás szemébe néznek és jöhet a ...Na, mi jöhet? Egy jó kis fél deci „bátorság” ilyenkor megérdemelt. E nagyon laktató étel előtt és után jólesik az emésztést segítő pálesz! Az asztalra száraz vörösbort tegyünk, de a sörben is jól úszik a vetrece.

Remélem, a fantáziátok beindult és elkészítitek. Bátran változtassatok ízlészetek szerint! Puliszka helyett kitűnő lehet knédivel, zsemlegombóccal, Lipóti 3 kg-s kenyérral de egy finom füstölt sajtos nokedlitől sem sértődik meg a vetrece. Befejezésül még annyit, hogy elkészíthetjük bográcsban is, értelemszerűen ott egy lében, fedő alatt és hosszabb ideig tart. A részleteket a fantáziátokra bízom.

Jó étvágyat!

Üdv:

City 231 Sanyi

Tisztelt Kollégák!

Folytatva Sanyi barátom gasztronómiai útmutatásait, én is őszi témákról írok, mivel ennek van ideje, s előző cikkemben is ígéretet tettem reá.

E havi témáim között lesz a szüret, a sajtos pogácsa, a dzsemek és egy aszpikos előétel.

Sajnos, mint azt tudjuk a sajtóból is, megkiki a saját példájából is, az idei szőlőtermés elég gyenge lett. Mennyiségben is és cukorfokban is, ami kissé savasabb jelleget ad majd a fejlődő boroknak. Sajnos ez a szomorú valóság. Már túl vagyok a fejtésen, s a kóstolás ezt igazolta. Nos, azért nagy baj nincs, egy iható asztali rozé fröccsnek mindig jól jön.

Most néhány szót írnék, mint ígértem, a dzsemről. A körtetermesem megfelelően alakult, de őszibarackot már a piacon vettem. Mindkét gyümölcscsel hasonlóan jártam el. Hámozás és aprítás után feltettem nagyobb edényben. Egy kilóhoz 30 dkg cukrot adtam, hogy ne legyen túl édes. Így főztem mintegy 30 percet, ha még túl darabos maradna, óvatosan



botmixerrel megtornáztathatjuk. Belecsavartam egy citrom levét, adtam még jó késhegynyi őrölt fahéjat, a körtébe némi szegfűszeget is, majd a végén elkevertem benne szintén egy kevéske nátrium-benzoátot tartósítónak. Ezután a már tisztára mosott, előkészített üvegekbe mertem, s jó lezárva száraz dunsztba tettem. Így nem mondhatják, hogy dunsztom sincs a dologról.



Taxi

a sikertaxi



333-2222

www.mobiltaxi.hu

Azért még nem dőltem hátra és nem pihenünk meg az előző napok lelkesítő mámorának zászlaja alatt, mert szüret után, must kóstolása mellett, jól megfért egy friss, meleg sajtos pogácsa.

Hozzávalók:

50 dkg liszt
25 dkg vaj, vagy margarin
12 dkg reszelt sajt (Trappista, Pannónia)
2 tojás
2 deci tejföl
1 dkg sütőpor, só ízlés szerint.

A lisztet a vajjal, egy tojással, tejjel és a reszelt sajttal eldolgozzuk. Sózzuk, sütőporozzuk, jól átgyúrjuk, majd kicsit pihenni hagyjuk, amíg begyűjtjük a sütőt és előkészítjük a tepsit. A tésztát szépen kinyújtjuk a sodrófával kellő vastagságra, egy felhabart tojással végigsimogatjuk (ehhez jó a lúdtoll), meghintjük reszelt sajttal. Pogácsaszaggatóval kiszaggatjuk, tepsiben sorba rakjuk, s mehet a sütőbe. Közepes lángon, de odafigyeléssel kb. 12-15 perc alatt megsül.

S végül, de nem utolsósorban egy aszpiklos előételt írnék le, amit Polinger Sanyi barátom is



A sodrófa mögött állandó szerzőnk, Soós István



Az elkészült sajtos pogácsa

dicsért erősen, s kérésére most papírra vetem receptjét. Ez egy aszpiklos marhanyelv-róka-gomba kombináció. Az igazi aszpikfőzést most kihagynám, mivel elég időigényes a dolog, de egy gyorsabb eljárás is kedvező eredményt hoz. Kell egy őzgerinc-forma edény, amiben készül a kocsonyánk. Majd kb.1 liter vízben felforralunk 2 erőleveskockát, amiben feloldunk 6-7 dkg zselatint, s kissé állni hagyjuk, amíg foglalkozunk a többi összetevővel. Előzőleg főztünk egy marhanyelvet kuktában, só, bors, babérle-



Aszpiklos nyelv róka-gombával

vél, hagyma, fokhagyma társaságában. Kivetjük, lehártyáztuk, kihűlt, kockára vágtuk. Következik a róka-gomba. A gombát egy serpenyőben pirítjuk, sózva, borsozva, szerecsendiót és gyömbért is hintünk rá, fedő alatt saját levén kevergetés közben lepároljuk. Ha kész, félretesszük. Következő fázis: az őzgerinc aljára öntünk egy centi aszpikot, és hűtőben kidermesztjük. Ezután kivesszük és rászórjuk változó sorrendben a nyelvet és a gombát, amíg megtelik, majd felöntjük az aszpikkal és hűtőben tartjuk, kocsonyásodásig. Ha kész, kivesszük, a formát kissé melegítve, aszpikunkat egy tárla kifektetjük, s meleg vízbe mártott éles késsel szép szeleteket vágunk, amit tányérra helyezünk, s díszítjük citrommal, majonézzal, olívbogyóval, sárgaréppával, zöldpaprikával, s így kínáljuk. Nos ezt nem csak Sanyi dicsérte, de egy 10 fős társaság néhány perc alatt kivégezte, ami önmagáért beszél. Ha ezeket kipróbáltátok, hát jó étvágyat kívánok, s a legközelebb majd a sült galamb repül a szánkba.

Fakanalas üdvözlettel:

Soós István City 22

Szüret, a préselés után folyik a finom must





A Budapest Taxi diszpécserközpontjának minden munkatársa köszöni azon taxis kollégák munkáját, akik az elmúlt hónapban részt vettek a gyors és megbízható utaskiszolgálásban.

BUDAPEST TAXI

1102 Budapest, Körösi Csoma Sándor út 40. I. emelet 119. Kapukód: 119. Kulcs: 4333
Telefon: 4-333-333, telefax: 4-333-330, e-mail: taxi@bptaxi.hu



DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon: (06-52) 444-444

Fax: (06-52) 518-008

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

**4024 Debrecen,
Petőfi tér 12.**

hitelautora.hu
Gördülékenyen!

Megoldás az Ön egyedi esetére is

Hitel kiváltás előnyösebb feltételekkel

Magas finanszírozási arány
fedezet mellett

Kedvező integrált casco

Hívjon minket ajánlatért!

telefon: +36 1 328 5045

e-mail: iroda@hitelautora.hu

fax: +36 1 266 0997

Vezető nélküli autó Németországban

A MEGVALÓSULÓ UTÓPIA

A '70-es és '80-as években mindössze a fantasztikus filmekben volt elképzelhető a videotelefon, vagy éppen a hologramos kivetítő rendszer. Ma már mindez a hétköznapi technológiája, és a felnövekvő generációnak természetes. Ezek ismeretében a nem is oly távoli jövőben megjelenhetnek az utakon a vezető nélküli taxik, amelyet a számítógépek irányíthatnak. A prototípust már kifejlesztették, a tesztelése még tart. Kérdés, mikorra lesz mindez a közlekedés része.

Számos olyan technikai eszközt használnak napjainkban, amelyet néhány évtizeddel korábban elképzelni se tudtunk. Kíváncsi lennék arra a '70-es '80-as évekbeli személyre, mit váltana ki belőle, ha találkozna egy, a fülén kéken villogó kihangosítószettel közlekedő, magában motyogó társával. Nem is szólva a virtuális világban használatos eszközökről, amelyek megremisztenék. Ne feledjük, az idő tájt nálunk még a vonalas telefon is kiváltságnak számított. A jövőben elég lesz egy telefonhívást kezdeményezni, és a német szakemberek által kifejlesztett sofőr nélküli autó máris beméri a pontos tartózkodási helyünket és visszajelzést küld a várható érkezés idejéről.

A prototípusú jármű külsőre egy hagyományos Volkswagen Passatnak látszó, önműködő kocsit iPad vagy okostelefon segítségével lehet hívni, amelyek a beépített helymeghatározó rendszer (GPS) segítségével adnak pontos információkat az autónak a telefonáló tartózkodási helyéről. Az automata négykerekű ez után dolgozza ki a legjobb útitervet és pontos tájékoztatást küld az érkezés idejéről.

A tervezők szerint az új találmány a környe-

zetbarát közlekedéshez is hozzájárul, hiszen az ugyanabba az irányba készülő utasokat egyszerre tudja szállítani. (Nyilván nem egészen olyan szolgáltatási színvonalon, mint azt már ma is teszik Ukrajnában vagy Oroszországban, még sofőrökkel, nem is akármilyenekkel.) Amennyiben jól működik a rendszer, akkor a sofőr nélküli taxik, akár egyötödére csökkenthetik az autóforgalmat a német fővárosban. A kutatások szerint ugyanis az autók életük 90-95 százalékát parkolással töltik. A kutatók szerint a városok belső területeit vissza kell adni a gyalogosoknak, hogy ne parkolók foglalják a helyet, az autók pedig csak szükség esetén a parkolóházakból jöjjenek elő.

A rendszer felhasználóbarát működéséről azt is megtudtuk, hogy egy hagyományos iPad segítségével a sofőr az autó összes fedélzeti elektronikájához hozzáférhet. Ez teljesen új lehetőségeket nyit meg a jármű irányítása terén, jóval meghaladva a korábbi távirányítású elképzeléseket – árulta el az illetékes szóvivő.

A technológia azt is lehetővé teszi, hogy az utasok menet közben kikapcsolják a jármű automata rendszerét

és a saját iPadjukon keresztül irányítsák a járművet. A rendszer az érzékelő berendezések segítségével készít háromdimenziós képet az utcáról a fedélzeti számítógép számára, amely így pontosan látja az autó környezetében lévő kerékpárosokat, gyalogosokat, útjelzéseket és egyéb jeleket. A gépjármű érzékeli továbbá a jelzőlámpákat és jelzéseiket, és a KRESZ szabályainak megfelelően ad elsőbbséget, és azonnal megáll, ha váratlan eseményt tapasztal.

A prototípus már a gyakorlatban találkozik a közlekedés legkülönbözőbb szituációival. Kérdés, mennyi idő szükséges ahhoz, hogy mindezeket kellő intelligenciával legyen képes feldolgozni, és mind kevesebb legyen a téves riasztás vagy azonnali leállítás.

A taxiként történő alkalmazásának – több minden mellett – az is meghatározó feltétele lesz, milyen viteldíjat számol a sofőr nélküli virtuális fuvarozó. Az már tényleg csak részletkérdés, hogy kártyával lehet nála csak fizetni vagy még hagyományos bankot, netán fémpénzt is elfogad. Bár egy virtuális világban mindezért már csak azt tudom elképzelni, hogy a virtuális számlához írja a megtett út költségét, illetve a szolgáltatás költségét, valószínűleg pénzmozgás nélkül.

Cash

TAXIKÖNYVELES
 KASZABKÖNYVELES
2500 Ft
 www.kaszabkonyveles.hu
 06-70-315-6789

TAXIRENSZÁM
 TAXIGÉPKOCSI
 bérlelhető
06 30 559-1294

Ez az Ön
 hirdetésének helye

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

AUTÓSZALLÍTÁS
 14 országban működünk, 240 fővel
 Magyarországon is rendelkezünk
 saját gépjárművel és személyzettel
 www.dipontautoszallitas.hu
 Tel: **06-209-960-250**

KIPUFODÓ szennyező javítás
 DIZEL KATALIZÁTOROK
 RESZECSKESZŰRŐK
 SPORTDŐBŐK + KRÓMVÉGEK

Mercedes Alkatrész
 Csak új, minőségű utángyártott és
 ismert alkatrészek.
BAKTÁRROL MINDEN TIPOSRÓZ
 1196 Bp. József Atya u. 67
 1198 Bp. Szentgyörgyi St.
Telefon: 280-51-67
 www.mercedeshu.hu

**GVÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
 AUTÓALKATRÉSZEK**
www.korexcar.hu
 1196 Budapest, József Atya u. 67.
 Tel: 11 280 5167 • 06-32 239
 Nyitvatartás: H-P 8-17 óra

AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel
NORDEX TRADE Kft.
 1139 Bp. Rózsaványi u. 43.
 Tel: 06 3 429 2926, 06 1 329 2927
 Nyitva: H-P 08-17 óra
 www.nordextrade.hu
Taxisoknak 30% kedvezmény!

Előfizethető a Taxisok Világa!
 A havi előfizetés 2570 Ft, az egyévi 5340 Ft, amit
 postai átutalással vagy a szerkesztőség címére levélben kaphat. Kérjük, hogy az
 előfizetés időre megérkezését a postai címre (Budapest, Királyi utca 11.)

AUDI, VW, Seat, Skoda
Santen 95 Bt.
 autóalkatrész szakszövet
 1196 Bp. József Atya u. 67
 Tel: 11 280 5167, 06-32 239
 Nyitva: H-P 8-17 óra, 06-32 239
 www.santen.hu
Taxisoknak 20% kedvezmény!

Nyugdíjügyek

Összefoglaló a nyugdíjak 2010-es állapotáról, a méltányosságról, a 0,5 százalékos nyugdíjnövelésről, a nyugellátások évenkénti rendszeres emeléséről és a nyugdíjprémiumról

A 2010. január 1-je előtt megállapított öregségi nyugdíjak emelése a tervezett inflációnak megfelelően egységesen 4,1 százalékos mértékben történt. Aki saját jogú nyugdíjban és özvegyi nyugdíjban is részesül, mindkét ellátása 4,1%-kal emelkedett.

Ennek megfelelően 2010. január 1-jétől:

hány ezer forintos összeget is elérheti. A vállalkozói jogviszony nem akadály.

A méltányossági nyugdíjemelés és egyszeri segély iránti kérelem – KÉRELEM-ADATLAP nyugellátás méltányossági alapon történő emeléséhez, illetve KÉRELEM-ADATLAP egyszeri segély igényléséhez el-

Az öregségi teljes nyugdíj legkisebb összege	28 500
III. rokkantsági csoport szerinti rokkantsági nyugdíj legkisebb összege	28 500
II. rokkantsági csoport szerinti rokkantsági nyugdíj legkisebb összege	29 800
I. rokkantsági csoport szerinti rokkantsági nyugdíj legkisebb összege	30 850
III. rokkantsági csoport szerinti <u>baleseti</u> rokkantsági nyugdíj legkisebb összege	28 600
II. rokkantsági csoport szerinti <u>baleseti</u> rokkantsági nyugdíj legkisebb összege	30 000
I. rokkantsági csoport szerinti <u>baleseti</u> rokkantsági nyugdíj legkisebb összege	31 000
Árvaellátás legkisebb összege	24 500

Méltányossági nyugdíjemelés:

Méltányossági alapon továbbra is lehet nyugdíjemelést, illetve egyszeri segélyt kérelmezni a lakóhely szerint illetékes regionális nyugdíjbiztosítási igazgatóságoknál. Meghatározott feltételek megléte esetén a kérelem teljesíthető. Méltányossági nyugdíjemelés engedélyezhető a nyugellátásban részesülő, az öregségi nyugdíjkorhatárt elérő vagy rokkant személy, árva, továbbá a fogyatékkal élő, illetve tartósan beteg vagy legalább két árvaellátásra jogosult gyermek eltartásáról gondoskodó özvegy esetében.

Méltányosság: A jogosultsági határok módosultak. A méltányossági nyugdíjemelés határösszege 65 000 forint, a különös méltányulást érdemlő esetekben 75 000 forint.

Egyszeri segély engedélyezhető a nyugellátásban részesülő személy részére, ha olyan élethelyzetbe kerül, amely létfenntartását veszélyezteti, és a havi jövedelme, ha a kérelmező közeli hozzátartozójával közös háztartásban él, a 65 000 forintot, ha a kérelmező egyedül él, a 75 000 forintot nem haladja meg. Az egyszeri segélyt kérelmező személynek a kérelmében nyilatkoznia kell a havi jövedelméről is.

Segély: Az egyszeri segély összege minimálisan 15 000 forint, a maximálisan fizethető segély az öregségi nyugdíjminimum összegével megegyezik, vagyis 28 500 forint.

Alacsony nyugdíj és már az öregségi nyugdíjkorhatárt elért, vagy rokkantnyugdíjban lévő kollégáknak javasoljuk a méltányossági nyugdíjkérelem beadását, általában sikerrel szokott járni. Az emelés akár havi né-

vezetésű nyomtatvány benyújtásával – a lakóhely szerint illetékes regionális nyugdíjbiztosítási igazgatóságnál terjeszthető elő. A kérelem megalapozásához célszerű iratokat (temetkezési számla, rendkívüli kiadást igazoló irat, háziorvosi, szakorvosi, kórházi igazolás, illetve orvosi szakvélemény stb.) csatolni. A nyomtatványok a nyugdíjbiztosítási szervek ügyfélszolgálati egységénél szerezhetők be, illetőleg letölthetők az ONYF honlapjáról (<http://www.onyf.hu/>).

0,5 %-os nyugdíj növelés:

Az egyéni vállalkozóként – vagy társas vállalkozás tagjaként – kiegészítő tevékenységet folytató személy egy éves jogviszony után kérheti a havi átlagkereset 0,5 százalékanak megfelelő nyugdíjnövelést. A növelést az általa fizetett nyugdíjjárulék alapján kell megállapítani. Egyéni vállalkozók egyszerűen kiszámíthatják. Az általuk fizetett 9,5 százalékos nyugdíjjárulékból a 0,5 százalékos rész igényelhető. Egy számítási példa, csak a nagyságrend érzékeltetésére: átlányadózó nyugdíjas vállalkozó kétfélmillió forint bevételt ért el egy évben. Ennek 25%-a számít éves jövedelemnek, vagyis 500 000 forint. Ez után a jövedelem után 9,5 százalékos nyugdíjjárulékot, a példa szerint 47 500 forint éves összeget kell fizetni. Na, ebből a befizetett összegből adják meg nagy kegyesen a fél százalékos részt, vagyis ebben az esetben 2500 forintot. Mármint évente. A havi nyugdíj így alig több mint 200 forinttal emelkedik...

A 0,5 százalékos nyugdíjnövelés beépül a nyugdíjba, a későbbi emelést már az így növelt összegre fogják számítani.

A nyugdíjnövelésre irányuló kérelmet a lakóhely szerinti regionális nyugdíjbiztosítási igazgatóságon hozzáférhető nyomtatványon kell előterjeszteni.

A kérelemhez a gyorsabb ügyintézés érdekében célszerű csatolni az igazolást arról, hogy a vállalkozás mettől meddig állt fenn és mennyi volt a nyugdíjjárulék alapjául szolgáló kereset. A vonatkozó időszakra szóló NYENYI lapot kéri általában.

A nyugellátások évenkénti rendszeres emelése:

A nyugdíjak vásárló értékének megőrzése céljából az ellátások minden évben emelkednek. Minél nagyobb a gazdasági növekedés mértéke, annál nagyobb százalékban érvényesül a bérkövető indexálás, ami a nyugdíj tényleges, az inflációnál magasabb emelését jelenti.

Nyugdíjprémium:

Bevezetésre került a nyugdíjprémium, ezáltal a nyugdíjasok számára lehetővé válik, hogy részesüljenek az ország gazdaságának bővüléséből. A nyugdíjprémium akkor fizethető, ha a GDP várható mértéke:

- 3,5%–4,5% között van, akkor 1 heti nyugdíj-kiegészítés jár év végén,
- 4,5%–5,5% között van, akkor 2 heti nyugdíj-kiegészítés jár év végén,
- 5,5%–6,5% között van, akkor 3 heti nyugdíj-kiegészítés jár év végén,
- 6,5% felett: 1 havi nyugdíj-kiegészítés jár év végén.

A jövő évre tervezett gazdasági növekedés 3,5%-os...

**COMPUTER
PLUS**

**Számítástechnikai
Szaküzlet**

**Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.**

**1027 Budapest, Bajvivó u. 7.
Tel: 214-7293**

CITY 621

**CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda**

Tisztes helytállás a sokszoros bajnokcsapattal szemben

FÓTAXI – FERENCVÁROS 2-2 (1-1)

XIV. Rákospatak utca, 100 néző

Játékvezetők: Harmath, Nyekita-Zubovics

Gólok: Bábik, Szuntner illetve Szkukalek, Lipcsei

Jók: Bábik, Pfeiffer, Szuntner, illetve Lipcsei (a mezőny legjobbjá), Szkukalek, Kapics

Sárga lap: Tóth G. (Fótaxi), Szűcs (FTC)

Fótaxi: Timár – Tóth Sz., Lanczkor, Bartha, Sallai – Mucza, Erdős, Pfeiffer, Bánki – Tóth G., Szuntner Cserék: Riczu, Jóni, Szilágyi, Biró. Edző: Oroszki Péter

Ferencváros: Riedel – Ruff, Telek, Szkukalek, Kapics – Lipcsei, Zombori, Kincses – Szűcs, Rakonczi, Bánki. Cserék: Nagy Z. Rab, Kiss. Edző: Vigh Ferenc

Nemzetközi találkozóval készültek a kockások az év mérkőzésére. A Helsinkiből érkezett finn taxis válogatott győzték le 10-3 arányban. A finn taxisok természetesen megtekintették a kollégáik bajnoki találkozóját. Nem sok jóra számíthat az a csapat, ahol az ellenfélnél a Szkukalek Igor – Lipcsei Peti – Telek Mancsi – Kapics – Rab Tibi – Bánki Dodó hatos fogat a csapat gerince. A taxisok mégsem ijedtek meg a nagy nevektől, bátran kezdték a játékot. A mérkőzés első részében a pálya közepén folyt a küzdelem. A 28. percben a Fótaxi végezhetett el egy szabadrúgást,



Taxisok edzője tart eligazítást a félidőben



Finn taxisok meccsnézés közben

az előre ívelt labdát Szuntner fejfel csúsztatta a kapuba.

Ezután felváltva kerültek a kapuk veszélybe, végül a 34. percben egyenlített a vendégcsapat. Szkukalek a 16-osról lövésre szánta el magát, és a ballábas lövés védhetetlenül vágódott a hazaiak kapujába. A második félidőben a Ferencváros többet birtokolta a labdát, egymás után vezették támadásaikat. Ezek egyike során Lipcsei a felpályától megindult,



Telt ház a fedett lelátón

és egy hosszú szülő után, a ragyogó lövése betalált a hazaiak kapujába. Szerencsére a taxisok nem omlottak össze, a masszív védekezések közepette volt erő az ellentámadásokra.

Kilenc perccel a lefújás előtt egyenlítették a taxisok! Jobbról érkezett egy beadás, és Bábik nagyszerűen, fejfel csúsztatta a kapuba. Nagyon jó mérkőzést láthatott a szép számú publikum. Reméljük, a tavasz is olyan sikeres lesz, mint az őszi. Természetesen a nyitány előtt közöljük az összes taxiscsapat sorsolását. Gyertek ki, szurkoljunk minél többen a taxisoknak a labdarúgó-mérkőzéseken!

Juhász Péter



Lipcsei Péter, a sokszoros válogatott labdarúgó, a mezőny legjobbjá



Szukalek, Kincses, Rab, micsoda nevek a pihenő időben

Fegyelmi vizsgálat a taxiállomáson megálló rendőrökkel szemben

Korábban láthatóak magazinunkban azokat a képeket, amelyek a taxiállomásokon várakozó rendőrautókról készültek. Ezek a felvételek természetesen eljutottak a rendőrség illetékes vezetőihez is. Most megérkezett a vizsgálat eredménye, melyet rövidítve, szerkesztve közlünk:

A BRFK-ra eljuttatott beadványára a BRFK Ellenőrzési Szolgálat vezetője által lefolytatott vizsgálat alapján – az alábbiak szerint tájékoztatom.

Az RB 73-29 forgalmi rendszámú szolgálati autó (a BRFK Rendszert Szervek Bevetési Osztály Külképviseleti és Objektumvédelmi Osztály) a VIII. kerületi Rákóczi út 29. szám előtt, az RB 71-00 forgalmi rendszámú autó (BRFK Bűnmegelőzési Osztály) a II. kerületi Zsigmond téren került lefényképezésre.

A parancsnoki kivizsgálás alapján megállapítást nyert, hogy az RB 71-00 forgalmi rendszámú szolgálati gépkocsit vezető rendőr zászlós a Zsigmond tér közelében lévő iskolában tartott bűnmegelőzési oktatást. Az iskola udvarán nem tudott megállni, a közelben nem volt szabad parkolóhely, továbbá a parkolóhely további keresése miatt az előadásról elkésett volna, ezért a taxik részére fenntartott parkolóhelyen

állt meg, hogy a szolgálati gépjármű mögött még körülbelül négy taxi meg tudott állni. A parancsnoki kivizsgálás alapján az illetékes osztályvezető a cselekmény tárgyi súlyát figyelembe véve nem javasolta a rendőr zászlós fegyelmi úton való felelősségre vonását.

A másik esetben a járőrök a VIII. kerületi Rákóczi úton haladva észlelték, hogy két személy integet feljűk. A szolgálati gépkocsival megálltak a taxik részére fenntartott parkolóhelyen, ahol parkoló taxi nem állt. A megállaskor a megkülönböztető kék fényt nem kapcsolták be. Az őket leintő két külföldi személy részére a kért felvilágosítást megadták, amely rendőri intézkedés foganatosításával nem járt. A parancsnoki kivizsgálás során az illetékes osztályvezető a rendőrről szemben fegyelmi eljárás lefolytatását javasolta, továbbá az eset feldolgozásra és ismertetésre került az érintett állománnyal szemben.

rendőr ezredes
hivatalvezető

Lehet, hogy ez a rendszerváltás? Húsz évvel ezelőtt az ilyen jelzéseiket intézkedés nélkül dobták a papírkosárba. Vagy meg sem mertünk volna szólalni...

J.

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

City Taxi szabadjelző újszerű állapotban eladó. (City Taxi pénztárban Évinél megtekinthető.)

Érdeklődni lehet: 06-30-940-1464 telefonszámon.



Dunaharaszti ligeti részén, 574 m²-es telek, 80m²-es felújítandó családi házzal, eladó.

Érdeklődni: 06-70-383-8772

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

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. Az ilyen táblával jelzett helyen a villamospótló autóbusszra nem érvényes a kikerülési tilalom. Azonban eleget kell tenni annak a szabálynak, amely előírja, hogy a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell az úttesten a menetrend szerint közlekedő járművek megállóhelyéről az úttestre lépő gyalogosok, az autóbusszra felszálló és arról leszálló utasok biztonságára.

2. Helyes a „C” válasz. Lejtőn célszerű a motorféket használni, mert a taxis ezzel is kímélni tudja a túlzott felmelegedéstől az üzemi féket.

3. Helyes a „C” válasz. Az ilyen útkezesztődést olyan sebességgel kell megközelítenie, hogy eleget tehessen elsőbbségadási kötelezettségének, és e tekintetben másokat a taxi sebességével ne tévesszen meg. Célszerű abba a sebességfokozatba visszakapcsolni, amely lehetővé teszi a szükség szerinti biztonságos megállást, illetve ha nincs keresztező forgalom, az intenzív gyorsítást.

4. Helyes a „B” válasz. A „Legkisebb követési távolság” tábla hatálya alatt is fel lehet zárkózni az előzendő jármű mögé, de a biztonságos követési távolságról ilyenkor sem szabad megfeledkezni.

5. Helyes az „A” válasz. A bukkanó tetején a függőleges irányú görbület miatt keletkező centrifugális erő a súlyerő egy részét közömbösíti – ilyenkor a tengelyterhelés csökken –, a taxi akár fel is emelkedhet.

6. Helyes az „A” válasz. Az objektív felelősség azt jelenti, hogy az üzemben tartó felelős az általa üzemben tartott gépkocsival valamilyen, a közgazgatási bírságról szóló jogszabályban meghatározott közúti szabálysértésért. Az adott jogszabály többek között a közgazgatási büntetethetőség körébe sorolja a járművel történő megállásra és várakozásra vonatkozó szabályok megsértését is.

7. Helyes az „B” válasz. Ha az autópályán a forgalom olyan sűrű, hogy nem

lehet a megkülönböztető jelzéseket használó gépjármű akadálytalan továbbhaladását a jobb szélső forgalmi sávba való visszatéréssel lehetővé tenni, az úttest belső szélére kell húzódni a szabad út biztosítása céljából.

8. Helyes a „B” válasz. A motor teljesítményét úgy számolhatjuk ki, ha a nyomatókat megszorozzuk a fordulatszámmal.

9. Helyes a „B” válasz. Fajlagos fogyasztásnak nevezzük a felhasznált benzint, illetve gázolaj mennyiségének 100 km útra vagy 1 kW x h (kilowattóra) munkára eső részét. Ez a gépkocsi motorjára jellemző, és motorfékpad mérésekkel határozzák meg.

10. Helyes a „C” válasz. Egy bizonyos határon túl hiába fokozzuk a gázadagolást, a gépkocsi nem gyorsul tovább, ilyenkor át kell kapcsolni másik sebességfokozatba. A fordulatszám emelésekor a forgatónyomaték egy ideig nő, majd bizonyos fordulatszám elérése után csökken.

11. Helyes az „A” válasz. A sebességszabályozó berendezés a gépkocsikon alkalmazott olyan készülék, amely automatikusan beavatkozik a tüzelőanyag adagolásába, hogy a jármű a vezető által megadott haladási sebességet tartani igyekezzék.

12. Helyes a „B” válasz. Tompított fényszóró helyett vagy mellett ködfényszórót, továbbá hátsó helyzetjelző ködlámpát abban az esetben szabad használni, ha a látási viszonyok ezt indokolják.

13. Helyes a „B” válasz. Álló taxin – a forgalmi okból megálló járművet kivéve – tompított fényszórót csak erős ködben vagy sűrű hóesésben szabad használni.

14. Helyes a „B” válasz. A lakókocsin elhelyezett motorkerékpárt a vonatkozó szabály szerint meg kellett volna jelölni egy legalább 40x40 cm méretű piros vagy piros-fehér csíkos zászlóval, illetőleg táblával.

Sörétes puskával agyonlőtték Kamaszok támadtak taxisra

Az autóját akarták megszerezni annak a taxisofőrnek, aki az ukrán Csernyihiv megyében lévő Kiszilevka faluból tartott a megyeszékhelyre. A fuvarozót útközben intették le a fiatalok, majd egy kevésbé forgalmas útszakaszon megállították és hátulról tarkón lötték. Az álló motorú járművet azonban beindítani sem tudták, így gyalog menekültek el a helyszínről. A két fiúra 15 évtől életfogytiglan terjedő börtönbüntetés vár.

Két gimnáziumi tanuló lőtt agyon egy taxist sörétes puskával az észak-ukrajnai Csernyihiv megyében – tudósított az eseményről az ukrán televízió. A járművezető holttestét hajnalban találták meg kocsija mellett az arra elhaladók. A történetekről ez idáig annyit sikerült tisztázni: a taxis október 18-án egy hívásra érkezett a megyeszékhely közeli Kiszilevka faluba csütörtök hajnalban, ahonnan azonban az ügyfele addig egy másik taxival már távozott. Visszafelé két kamasz fiú intette le, akik a szomszédos községbe rendelték fuvarát. Egy elhagyatott helyen arra kérték a sofőrt, álljon félre. A mit sem sejtő taxis eleget tett a kérésnek és leállította az autó motorját is. Ekkor a hátsó ülésen helyet foglaló kamaszok egyike egy sörétes vadászpuskával közelről tarkón lötte a volánnál ülő férfit.

A két gimnazista kiráncigálta az áldozatot az autóból és megpróbálták beindítani a járművet, de az nem sikerült, így gyalog menekültek a helyszínről. Hazafelé igyekezve megszabadultak a véres ruhadarabjaiktól, és az egyikük édesanyjának az élettársától ellopott puska is az útszéli bozótosba dobták.

A holttest megtalálását követően a rendőrség nagy erővel kezdett a nyomozásba. Rövid időn belül megtalálták a véres ruházatot és a gyilkos fegyvert is. Miután a vadászpuska tartása engedélyhez kötött Ukrajnában is, a száma alapján rövid időn belül azonosították a tulajdonost, és a forrónyomon üldözőkkel szinte egy időben jutottak el rendőrök a gimnazista fiúkhoz.

A két kamasz kihallgatása során bevallotta, azért lopták el a fegyvert, mert előbb vadászni akartak, ám később felmerült bennük, hogy olyan bűncselekményt követhetnek el, amiből sok pénzt szerezhetnek. Jobb ötlet híján a taxis autóját akarták megszerezni. Ettől remélték a boldogabb jövőt.

A rendőrség őrizetbe vette a két fiút, majd elrendelték előzetes letartóztatásukat. Az őszinte és tényfeltáró vallomás ellenére 15 évtől életfogytiglan tartó börtönbüntetésre számíthat a két fiatalok.

Cash

– Doktor úr, azt hiszem, új szemüvegre lenne szükségem!
– Az biztos, mert ez egy hentesüzlet!

NA ebből már tényleg... „Elég volt!” ...

Kinek az érdeke lehet a közel **10.000** hazai taxist **5 évenként** újra és újra beküldeni az oktatópadokba?

Egy közelgő minisztériumi rendelet-tervezet szerint **5 évenként vizsgáznánk és fizetnénk** rendszeresen, mert max. eddig lenne érvényes egy taxi-engedély.

Az OTSZ ezt NEM akarja!

Kik lehetnek azok a szakemberek,
akik ezt javasolták és persze a bevezetését támogatják és sürgetik?
Esetleg egy oktatási lobby lehet a háttérben?

Rövidesen ez is kiderül!



ELEG VOLT!

Ha egyetértesz céljainkkal és ezt Te sem szeretnéd, támogasd tagságoddal a **létező és valóságos egyetlen** szakmai és érdekképviselőtünket, **mely „csak” a taxisok érdekvédelméről szól!**

Ha támogatni szeretnél bennünket...

Interneten: www.taxiszovetseg.hu

SMS-ben: +36 70 3838 000 (nem emelt díjas)

Küldd el neved, postacímed, stb...

(pl.: Olcsó János 1116 Budapest, Lágymányosi u. 2.
Ingyen-taxi company)

ORSZÁGOS
TAXIS
SZÖVETSEG



A LEGMEGBÍZHATÓBB SZÁLLÍTÓ AKÁR GÁZÜZEMŰ ÁTALAKÍTÁSSAL

CITROËN C4 PICASSO

- + klíma
- + 6 légzsák
- + tempomat
- + 500 literes csomagtér
- + 5 vagy 7* különálló ülés

CITROËN XSARA PICASSO

- + klíma
- + 4 légzsák
- + 5 darab teljes értékű ülés
- + 550 literes csomagtér



A CITROËN a Taximarkettal.

Az akció 2010. november 1. éj 20. között érvényes, Magyarország forgalomba helyezés esetén. A képen látható autók illusztrációk. A tájékoztatás nem teljes körű. A jelen hirdetésben közölt adatok tájékoztató jellegűek, és nem minősülnek szerződéskezes ajánlatnak. A változtatás jogát fenntartjuk. *7 különálló üléssel a Citroën Grand C4 Picasso rendelhető.

ADAC

A Citroën C4 Picasso és a Citroën Xsara Picasso kategóriájuk legmegbízhatóbb modelljei a Német Autóklub 2009-es felmérése alapján.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN