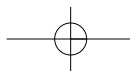


XX. évf. 9. sz.

2010.

Szeptember



TARTALOM

| | |
|---|-----|
| A Nagy Testvér figyel – és büntet | 4. |
| Összefoglaló a térfigyelő kamerák „áldásos” tevékenységéről | 5. |
| Haltenberger Samu-díj 2010 | 6. |
| Így közlekednek Törökországban | 14. |
| Tervezzünk! | 16. |
| Alkudott, majd kiugrott | 16. |
| Vegyétek el (le) a matricákat! | 17. |
| Apu, hogy megy be...? | 18. |
| Citroën DS4 | 21. |
| Tudod vagy tippelsz? | 22. |
| Matrica eltávolítása | 23. |
| Csalókban külföldön sincs hiány | 23. |
| Kérelmek taxiállomásokkal kapcsolatban | 27. |
| 10 éve történt | 27. |
| Leleményesek a taxisok! | 28. |
| Taxizni Krakkóban | 28. |
| Szép volt, fiúk! | 30. |
| Turisztika, Sport és Gasztronómia | 32. |
| Fuvarszervezés akár mobilról | 33. |
| Találtunk egy verset | 34. |
| Morfondáriák | 37. |
| A taxisok mindenre figyelnek | 37. |
| Ki kicsoda az utcanévtáblakon? | 38. |
| Őszi sorsolás a nagypályás labdarúgó-bajnokságokban | 39. |
| Angolnyelvlecke mobiltelefonon | 39. |
| 22 járművet követ egy időben | 40. |
| Focikupa 2010 Baja | 42. |

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

Kettős bírság, hosszadalmas utánjárás
Statisztikával igazolt éberség

Egyre több helyen szerelnek fel közterületeken térfigyelő kamerákat, amelyet elsősorban a közbiztonság javulását reméli a beruházó, ami többnyire a helyi önkormányzat. A fővárosban éveken keresztül egyes bűnelkövetői csoportok odahelyezték „működési területüket”, ahol nem voltak kamerák. A térfigyelő központokban dolgozók pedig ma már a bűnözők helyett egyre inkább a közlekedési szabálysértőkre koncentrálnak.

Az állampolgárok többsége napjainkban is minden sarkon szeretne egyenruhás rendőrt látni, számára ugyanis még mindig ez testesíti meg a szilárd közbiztonságot. Csak hogy ennyi rendőr nincs, némely kerületben jó, ha egy vagy két gépkocsizó járőrt szolgálatba tudnak vezényelni napszakonként, akiknek több minden mellett az utcákat kell járniuk és a bűnelkövetőket, szabálysértőket kiszűrniük. A '90-es évek első felében több fővárosi kerület – a tarthatatlan közbiztonsági helyzetet felismerve – rendőröket „vásárolt”, vagyis finanszírozta a plusz egyenruhások költségét. Cserébe a szerződésben kikötötték: az úgynevezett önkormányzati rendőröket nem lehetett központi biztosításokba és a kerületen kívül rendezvényekre elvezényelni, azoknak a szolgálatukat a közigazgatási területen belül kellett eltölteniük. Később egy jogszabály módosítása ezt már nem tette lehetővé, így az „önkormányzati rendőrök” finanszírozását is magára vállalta a Belügy. Ettől még nem lett több rendőr az utcán. Megoldásként kínálkozott – a külföldi példák alapján – a térfigyelő kamerák alkalmazása. Néhány kerületben – mint a korábban bűnügyileg igencsak fertőzött Józsefvárosban – négy ütemben több mint 90 kamerát helyeztek ki az önkormányzat és szolgálaton kívüli rendőrökkel üzemeltette a térfigyelő központot. Rövid időn belül, a kameráknak és a gyors rendőri reagálásnak köszönhetően visszaszorult a prostitúció csakúgy, mint a közterületi bűnözés. Jelentősen csökkent a rablások, garázdaságok száma és egyre kevesebb autót loptak el és törtek fel a VIII. kerületben. A kamerák segítségével a monitorok előtt ülők azonban nemcsak a bűncselekményeket, hanem a szabálysértéseket is látták.

A térfigyelő kamerák hatékonyságát tapasztalva, egyre több kerületben jelentek

meg az optikai figyelőszemek. Ezek számának növekedésével arányosan kevesebb bűncselekményt követtek el közterületen. A javuló statisztika mellett az üzemeltetőket mégis csak érdekelte: a több tízmilliós beruházást igénylő rendszer fenntartása és üzemeltetése szükséges-e? Ezt pedig nem lehet másként igazolni, mint az „egzakt statisztikával”. Vagyis, minden önkormányzat, amely térfigyelő rendszert tart fenn, rendszeresen jelentést kér a térfigyelő központ vezetőjétől az eredményekről. Mivel mind kevesebb a bűncselekmény, a szabálysértőkre koncentrálnak a monitorokat figyelő és kamerákat kezelő rendőrök. Így nem csoda, hogy például Bu-



A kamerákat többnyire nem arra használják, amire eredetileg szánták



A taxis egy zsákutcába tolatott be utasáért, senkit sem zavar, büntetése 30 ezer

Veres Irányi 2. terület
1. Jun 2010 14:20:35 Közép-kelet-európai nyári idő

dapest Belvárosában az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabálysértők egyenruhást nem is látnak, csak kapják alapesetben a 30 ezer forintos közigazgatási bírság-

ecometer

Ecometer taxióra hõnyomtatóval

36.000.-Ft

kezdõbefizetéssel, beszerelve, hitelesítve, taxióra beszámítással üzemképesen elvihető!
Havi törlesztõ részletek megállapodás szerint fizethetők!

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

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.
Tel./Fax: 06-1-240-9479

E-mail: szalai@ecometer.comWeblap: www.ecometer.com

ról szóló határozatot és a csekket. Az így befolyt összegek az Államkincstár vagyonát gyarapítják, ebből a rendőrök, illetve a térfigyelő rendszer üzemeltetője nem kap egy fillért sem. Érdekes az is, hogy a költségvetésben a bírságok összegét nem lehet tervezni, így a szabálysértésekből befolyó – éves szinten – több milliárd forintra a mindenkori kormány szabadon rendelkezik. Az előbbiekből az is kiderül, hogy – ellentétben a közhiedelemmel – a diszpécser központokban figyelők nincsenek anyagilag érdekelté téve abban, hogy mind több szabálysértési eljárást kezdeményezzenek, másról van szó. Az itt dolgozók munkáltatója egyben a rendszer üzemeltetője is, így tehát egyfajta öngizolási kényszer nehezedik rájuk, hogy aktivitásuk, munkájuk hatékonysága a munkaidő egészét tekintve mérhető legyen. A hatóságtól visszakapott statisztikák egyértelműen igazolhatják az ott dolgozók folyamatos figyelmét, munkavégzésük fontosságát...

Az elmúlt hónapokban szerkesztőségünk a legelképezetőbb intézkedésekről szerzett tudomást. Ezek közül jó néhányat már közreadtunk. Például a Belváros egyik utcájában mindkét irányból behajtani tilos tábla lett kihelyezve, alatta kiegészítő táblán „kivétel BKV és taxi”, majd amikor a térfigyelő kamera egy kolléga autóját észleli, feljelenti. Egy másik alkalommal szabálytalan parkolásért bírságot a közterület-felügyelő, majd egy perccel később készült kamera felvétele alapján feljelentik ugyanazt a taxist. A 30 ezres csekk pedig jön, mint a távirat, és igen nehéz helyzetben van a szabálysértő, aki, ha nem szemfüles, akkor egy szabályszegésért kétszer fizet.

A térfigyelő rendszereket üzemeltető önkormányzatokban, képviselő-testületekben helyet foglalók pedig ebbe többnyire bele sem gondolnak, fel sem merül bennük, hogy az öngizolás milyen törvénytelenégeket eredményezhet végrehajtói szinten, és ezzel a választópolgároknak milyen kellemetlenségeket okozhatnak, szándékukon és akaratukon kívül.

k.z.t.

Tüntetés a székház előtt

Szeptember 13-án több mint száz taxi tüntetett a Taxi4 Németpróna utcai székháza előtt. Tülköltek, kiabáltak, és voltak, akik tojástart dobáltak az épületre. A szokatlan esemény kiváltó oka az volt, hogy a fuvarszervező 144 Ft-ra kívánta jelenlegi, 184 Ft-os tarifáját levinni. A már elkészített, az új tarifát hirdető matricát a sajtó képviselői és a TV-kamerák előtt taposták meg a céggel szerződésben álló taxisok. A megjelentek többsége is a Taxi4-gyel szerződött vállalkozó volt, ám más cégek fuvarosai is ott voltak, szolidaritásból. Csak érdekességképp' emlitem, volt olyan is a tiltakozók közt, aki a fővárosban jelenleg 150 Ft-os tarifával fuvarozó társaság felségjeleivel ellátott autójával ment el felháborodni...

Mindenesetre ez a tarifacsökkentési szándék is jól jelzi, a taxipiacon a kereslet meg sem közelíti a kínálatot, ez pedig állandósítja a problémákat. A megoldás egy átfogó, minden elemre kiterjedő rendezés lenne, amire továbbra is várni kell

Az események hatására az OTSZ szeptember 15-re taxis fórumot szervezett, a Vahot utcába. Ennek eredményeiről – ha lesznek – októberi számunkban közlünk részleteket.

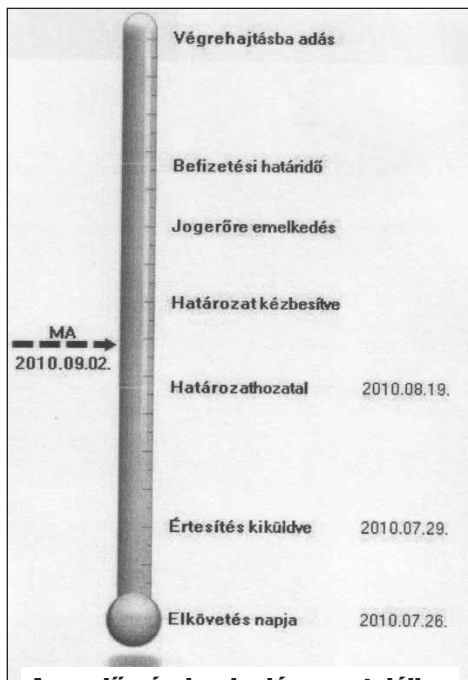
A szerk.

A Nagy Testvér figyel -

Mit tehetünk?

Egyre szaporodnak a közterületi kamerák felvételei alapján kiszabott büntetések. Ma már olyan „szabálysértést” is észrevesznek, amire néhány hónappal ezelőtt még a helyszínen járőröző rendőr is csak legyintett. Egyre nyilvánvalóbb, hogy nem a szabálykövetés kikényszerítése vagy a közlekedés biztonsága a cél, hanem kizárólag a pénzbeszedés. (Vagy ahogy Fülöp Jimmy jellemezte Pizkos Fredet: – „mert ezt csak három dolog érdekli a világon: a pénz, és más semmi. Meg a velem s z e m b e n i kitolás...”)

Olyan kamerás felvételek jutnak el hozzánk, mint például ahol forgalommentes helyen áll a taxi a sarkon, a vezető benne ül, várja a turistabuszról az utasait. Nem veszélyeztet senkit, nem akadályoz senkit, de még csak nem is zavar senkit. Ha esetleg mégis zavarna, akkor dug egy egyest és odébbmegy, hiszen a kocsiban ül. A tekintetes hatóság szerint azonban ez tarthatatlan állapot, szabálysértés, büntetést neki! (l. a mellékelt képet – a 6. oldalon). A másik esetben a budai Rio



A rendőrség honlapján megtalálható „hőmérő”

és a helyszíneket, de azt hiszem, ez a két példa is elég. Nézzük inkább, hogy mit tehetünk, ha ilyen büntetést kapunk? Van értelme fellebbezni? Én azt mondom, hogy minden egyes esetben reagáljunk! Ne hagyjuk birka módra terrorizálni magunkat, főleg akkor, ha úgy érezzük, hogy a hatóságnak nincs is igaza.

A teendő a következő: a legfontosabb a gyorsaság. Rögtön az első „szombat-helyi” levélre reagáljunk még aznap, vagy másnap! Írhatunk kifogást, vagy észrevételt, esetleg ellentmondást. Ezeket mind illetégmentesen tehetjük meg.

A tájékoztató levélben szerepel egy ügyirat-szám, amelynek segítségével az interneten megtekinthetjük azokat a képeket, amelyek segítségével az interneten megtekinthetjük azokat a képeket, amelyek alapján a rendőrhatalóság szabálysértési eljárást indított.

Tanulmányozzuk alaposan ezeket a

felvételeket, mert volt már olyan próbálkozás is, amikor a szabálysértési értesítésben megjelölt helyszín nem egyezett meg a képek helyszínével.

A kozigbirsag.police.hu oldalon azt is leellenőrizhetjük, hogy hol tart

Két eset az utóbbi hetek „terméséből”: – A Vas Megyei Rendőr-főkapitányság által kért megküldött parkolási bírság ügyében helyszíni fotók alapján 30 000 Ft bírságot szabtak ki rám, véleményem szerint teljesen jogtalanul. Az 56-osok tere – Benczúr utca kereszteződésében (homokóra) – Benczúr utca kereszteződésében (homokóra), egy telefonon történő megrendelés alapján egy érkező busz utatartsága és a távolsági buszok parkolási rendeltettségem a megállásra. A várakozási idő alatt a gépjárművet egy pillanatra sem hagytam el. A megállási idő alatt a forgalmat járművemmel nem akadályoztam.

– A Baross tér átépítése miatt csak BKV és nére lefényképeztek a Keleti pu. főbejárata előtt a Baross téren. A dolog igazságtalansága miatt írok nektek...



és büntet...



Veres Irányi 2. terület
12 Jul 2010 05:27:48 Közép-kelet-európai nyári idő

tértivevényes küldeményként továbbítsunk, így nem tehetik meg, hogy nem reagálnak rá.

Amennyiben már a büntető határozatot is megkaptuk a befizető csekkel, még mindig élhetünk fellebbezéssel. Ennek illetéke 5000 Ft, amit okmánybélyegben kell a fellebbezésre felragasztani. Néhány vélemény szerint ugyan még ekkor is elegendő egy illetékmentes ellentmondás, tapasztalatom szerint azonban ezeket általában visszautasítják. Ha az eljárás számunkra kedvező határozattal végző-

János Kórház taximegálló: a rendőrautó jól láthatóan békésen parkol, a megállójukból kiszorult taxisok viszont büntetést kapnak, ha rossz helyen állnak meg



dik, akkor a befizetett illetéket ügyis visszatérítik.

Ebben az esetben nem érdemes azzal játszani, hogy nem vesszük át a hatóság leveleit

Összefoglaló a térfigyelő kamerák „áldásos” tevékenységéről

Nagyon sok helyszínt soroltak fel a kollégák az elmúlt hetekben, hónapokban ahol büntetnek a térfigyelő kamerák felvétele alapján. Oldalakat lehetne megtölteni a helyszínekkel. Eleinte még azt mondtuk, hogy a belső kerületekben (V., VI., VII., VIII., IX.) sehol se álljunk meg szabálytalanul. Azóta jöttek az információk Kelenföldről, Zuglóból, Újpalotáról. Tehát a külső kerületek is veszélyeztetettek lettek a térfigyelő kamerák által!

Egy kolléga nagyon jól megfogalmazta a lényegét: „Ha megállok, rögtön körülnézek, van-e ott térfigyelő kamera!” En csak annyit tennék hozzá, ha van térfigyelő kamera, az látja-e a rendszámunkat? Mert, ha éppen a kamera alatt állunk, akkor nyilvánvalóan nem.

Egyetlen mondatban milyen tömören meg lehet fogalmazni a lényegét. Sokan, sokat írtak korábban a rendszerváltásról az elmúlt 20 évről a taxis szakmában. Egy kolléga ezt is tömören megfogalmazta: „A taxiállomások átkerültek a kocsimák elöl az irodaházak elé!” Ez a lényeg, szerintem erre kellene figyelni a fuvarszervezőknek. Melyik az a réteg a társadalomban, amelyik már nem taxizik? Kik azok, akiket be lehetne vonni az utasaink közé? Döbbenetesen tömör volt a másik kolléga véleménye is: „Az óvodák öt órákor bezárnak!” Más az éjszakai taxizás és más a nappali. Aki bevállalja az éjszakai műszakot, annak egy kicsit más a taxizás. Kicsit többet kell megengednie.

De térjünk vissza a térfigyelő kamerákra. Az Országos Taxis Szövetség, A Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége és a BKIK minden lehetőséget igyekszik megragadni a taxisok érdekében. Jogászokkal, szakemberekkel, politikusokkal tárgyalnak. Erről lapunkban megjelennek a hírek. Minden bizonnyal még többször visszatérünk a kérdésre mi is.

Addig is a legfontosabb tanács, ami sajnos sok esetben betarthatatlan: „Ha bárhol megállunk, nézzünk körül, hogy van - e ott térfigyelő kamera!”

Juhász Péter

ügyünkben a folyamat (l. „hőmérő” kép).

A hatósággal történő bármilyen levelezést mindenképpen ajánlott,



Vannak, akik nem tanulnak mások kárából



Dr. Staudt Gábor, a Jobbik főpolgármester-jelöltje segíteni szeretne a taxisoknak, ezért sajtótájékoztatót hívott össze a Nagymező utcába, ahol a kamerák miatt már a színházak is megközelíthetetlenek taxival



A taxis rendelésre érkezve várja utasát a „homokóránál”, hely máshol nincs, ő senkit sem zavar, mégis 30 ezer a büntetés



Éjjel 3/4 kettő, helyszín Petőfi híd budai hídfő, és az utolsó taxi 30 ezret fizet

(m e g - jegyzem: más esetben sem...), mert a vonatkozó törvények értelmében a második sikertelen kézbesítést követően már kézbesítettnek minősül a levél, viszont közben kifutunk mindenféle határidőből.

A számunkra kedvező végkifejlet két formában lehetséges: vagy kapunk egy erről

szóló határozatot, vagy a fellebbezésünk átvételétől számított hatvan napon belül nem kapunk semmit (később majd fogunk kapni egy határozatot, hogy az eljárást megszüntették mert kicsúsztak az időből).

Összefoglalva: egyetlen egy esetben se hagyjuk magunkat! Volt olyan kollégánk, aki már két büntetést is befizetett, mire hozzánk jött, és megkérdezte, hogy mit lehet tenni. Hát akkor már semmit... Észrevételezzünk tehát, éljünk kifogással, fellebbezzünk minden esetben (hacsak nem ezerszázalékosan tudjuk, hogy tényleg súlyosat hibáztunk). Árasszuk el a hatóságot felháborodott leveleinkkel, mert az azért mégiscsak arcpirító, hogy

mondvacsínált ügyekkel egy egész szakmát akarnak tönkretenni! Vajon a postást is megbüntetik? A pizzafutárt, a betegszállítót, a pénzzállítót? (Ez utóbbival egy sztori: a napokban egy ilyen páncélozott autónak sikerült egyszerre két mozgássérült helyre beállnia, mire megkérdeztem a kiszálló embert, hogy rokkantakat is elvesznek pénzzállítónak? Aztán mivel tiszt-



ta lila lett a feje és elkezdett a pisztolya után nyülkálni, jobbnak láttam odébbállni...)

Bárkinek szívesen segítünk az eljárás teljes egészében, a képek internetes megtekintésében, ellenőrzésében, tanácsadásban, észrevételek, ellentmondások, fellebbezések megfogalmazásában, elkészítésében, postázásában. Szerencsére (vagy sajnos) már egészen tekintélyes mennyiségű sablon van ezeknek a leveleknek a megfogalmazásához. Ez a szolgáltatás (is) a BTI tagjainak díjmentes.

BTI-TAXICENTRUM 1119 Budapest, Vahot u. 6. Tel: 061/229-3736 Mobil: 0630/989-4279

Nyitva hétfőtől csütörtökig 10–17 óráig, pénteken 10–14 óráig

Még egyszer hangsúlyozzuk, hogy nagyon fontos a gyorsaság: az első értesítés átvétele után azonnal reagálni kell!

- oli -

HALTENBERGER SAMU-DÍJ 2010

A 160 éves Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara /BKIK/ által szervezett „Kamarai Napok” rendezvénysorozat keretei között – a hagyományoknak megfelelően – kitüntetésekre került sor. A BKIK VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály által alapított Haltenberger Samu-díjat 2010-ben Bogár László (Fótaxi 1996), Dankó Imre (City Taxi 12) és Lolbert István (6X6 Taxi 321) kapta. Az idei évben a taxizást különösen segítő tevékenységéért dr. Szeri István, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedés és Logisztikai Kollégium elnöke részesült kitüntetésben.

Ahogy azt évek óta tesszük, abc-sorrendben felsoroljuk azokat, akik eddig – a megboldogult Demeter Misi barátunk által „csak” egyszerűen „Taxis Oszkárnak” hívott díjat – megkapták.

Taxisok: Bernáth János, Boda György, Czainkó Zoltán, Demeter Mihály, Dobos Mihály, Dombai Zoltán, Farkas Tamás, Finkensteller

Bogár László (Fótaxi 1996)

Autóvezetésből – az ATI-nál 1963-ban – személy- és teherautóra szereztem képesítést. Az akkor olcsóbb és ezért népszerűbb MHSZ-hez azért nem mentem, mert ha ott kapok jogosítványt, akkor be kellett volna vonulnom katoná-

nak is, amit én nem akartam. Végül is sikerült a tervem, és csak „hátszági szolgálatra alkalmas” minősítést kaptam. Úgynevezett „csomópont-parancsnok” lettem. Ez azonban nem járt tényleges katonai szolgálattal. De térjünk vissza egy kicsit még a tanuló-

Tamás, Forgó Béla, Goldstein Róbert, Juhász Péter, Kondek János, Kunszt Emil, Lukács István, Molnár Károly, Nagy András, pócsi Sándor, Simon Gyula, Simon László, Simon László (csak névazonosságról van szó, nem elírás), Szabó György, Szöllösi Imre, Tóth Mihály és Tölgyesi József.

A taxizást különösen segítő tevékenységéért eddig díjazásban részesült: Bálint Sándor muzeológus, Nagy Zoltán a BTI vezetője, a Porsche Hungaria Kft., és Rusznak Imre fővárosi képviselő aki a díjat később visszaadta.

A taxis-lista 2010-ben tehát három személlyel bővült, lássuk a kitüntetettek rövid életrajzát, abc-sorrendben.

Tekintettel arra, hogy a díjátadás a megjelenés időpontjára esett, így az ott készült fényképeket októberi számunkban közöljük.

A szerk.

időszakra. Az volt az érdekes, hogy én először rögtön teherautón, egy 344-es Csepelen tanultam vezetni. Vagyis nem a megszokott, a kisebbtől a nagyobb jármű felé haladó oktatásban részesültem. Még az oktatóm nevére is emlékszem, Boda Mihálynak

hívták. Neki érdekes oktatási módszerei voltak, máig emlékszem rájuk. Csak egyet említek példaképp: volt neki egy nádpálcája, azzal játszott, miközben oktatott. Mentünk a Baross utcán a Csepellel, amikor megkérdezte: gyerek, tudod miért van ez a nád-

pálca nálam? Miután nem tudtam, elmondta, hogy ha bármelyik oldali járdán előbb veszi észre a jó csajt, orraba vág vele. Persze nem vettem komolyan. Am egyszer csak bizony jött egy jó nő, mit jött, vonult végig az utcán. A következő pillanatban pedig az orromra vágott a nádpálcával, mert ő látta meg előbb. Ezen nagyon felháborodtam, folyt az orrom és a könnyem. Csak évek múltán jöttem rá, a vitatható módszer a térlátás gyakorlását szolgálta. Egyébként ennek ellenére nagyon jóban voltunk később is, tehát nem sértődtem meg. A személyautó-vezetést a teher-vizsgát követően egy Moszkvicon tanultam. Am nagyon előny volt, hogy én már akkor tudtam teherautót vezetni. Azután a jogsi megszerzése után a 15-ös AKÖV-nél, a Mohács utcában kezdtem soförködni. Egy billencs Csepelen. Kemény autó volt. A kuplungra rá kellett állni, a sebváltót meg időnként rugdostuk is, ha nem vette be a kívánt fokozatot.

Aztán 1964-ben beleuntam a cigányéletbe. Szinte sosem aludtam otthon, jártam az országot kevés volt a szabadidőm. Ezért jelentkeztem a Kerepesi úton az Autótaxinál, ahova végül is 1964. július 1-jével vettek fel garázsofőrnek, mert akkor a taxiforgalomba csak „kihalásos alapon” lehetett kerülni.

Egy idő után Gódor Feri – a vállalati KISZ-titkár – javasolta, menjek át a 3-as garázsba – a Lóba – és szervezzem meg a KISZ alapszervezetet. Ahogy elmondta, ott egyszerűen nem tudtak mit csinálni, eddig nem jelentkezett a KISZ-be senki. Kétségtelen, akkor ez volt a legújabb üzemegység, ahová többnyire azokat helyezték át, akire valamilyen okból a másik két garázsban nem volt szükség. Nos, három hónapon belül 40 tagom volt. Ez a szám egy év múlva megháromszorozódott. Munkámat elismerték, és én lettem a Lóban a csúcs KISZ-titkár. Büszke is voltam magamra és még jobban a srácimra. Nagyon jól kijöttem Németh Lajossal aki később a II-es üzemegységnek – a Prielle-nek – lett az igazgatója, és Hámori Lacival, aki a III-asnak volt az üzemegység-vezetője. Közben persze taxiztam is. Átmentem éjszakai műszakba, mert nappal a KISZ-ügyeket intéztem,

így nem kerestem szinte semmit. Annak ellenére döntöttem így, hogy nekem járt hivatalból a kedvezményes műszak, és a vasárnapi szabadnap. Napközben gyűlésről gyűlésre kellett járnom, amit hiába igazoltak a 6 forintos óraberrel, én abból nem éltem meg. Taxizni, pénzt keresni akartam. Így éjszaka dolgoztam, nappal politizáltam. 1968-ban csoportvezető lettem.

1974. december elsején kineveztek egységvezetőnek. Sikertől egy nagyon jó kollektívát kialakítanom e feladatkörben is. A beosztást 1991-ig láttam el. Pontosabban 1989-ben áthelyeztek a vidéki hálózathoz, szintén egységvezetőként. Az volt a feladatunk, hogy kialakítsunk egy országos szintű vidéki hálózatot, taxira, teher-taxira, személy- és teherautó-kölcsönzésre. Gyulával ezt közösen szépen meg is terveztük. Az írásos anyagot beadtuk az akkori igazgatónak, Angyal Lászlónak. Javaslatunkat az ötfős fővárosi székhelyű irányításra és annak megszervezésére elfogadta. Tervezetünk szerint lett volna egy vezető, mellette volt két egységvezető, egy

kozóként taxis vagyok. Két okból is. Először is szükségem van a pénzre. Másrészt hiszem és vallom, hogy a rendszeres munkában van az éltető erő. Engem már kétszer műtöttek rákkal. Először 2004-ben gégerák-



Bogár László

kal, 2005-ben pedig nyirokrendszeri daganattal. Am a legutóbbi műtétet óta is eltelt már a kritikusnak mondott öt év, én pedig ma is dolgozom rendszeresen.

Talán érdemes a jelenlegi viszonyokról is ejteni néhány szót. Sajnos azt kell mondjam, a régi taxis és a mai személyszállítás nem összehasonlítható. A kettő között – nem csak a szavakban – szinte elmondhatatlan különbség van. Annak idején a taxisokat **képezték**. Oktatásokon, továbbképzéseken. Kollektívákat hoztunk létre. Az emberek pedig szerették egymást. Ahol tudtak, segítettek a másikon. Ma inkább rúgni szokás a kollégán. Sajnos az idősebbek is hátrányukra változtak, nyilván a körülmények miatt. Taxisok helyett ma már csak személyszállító kisiparosok fuvaroznak városzerte. Annak idején mi még úgy tanultuk és úgy adtuk tovább, hogy egy sofőrből – sok egyéb mellett – akkor válik igazi taxis, ha például az ideges, kötözködő utas a fuvar végén nyugodtan, mosolyogva száll ki.

Nekem annak idején a III-asban, sőt vállalati szinten is a legnagyobb létszámú egységem volt. 240 fő alatt sohasem voltunk. Pedig én voltam a keménykezü, a rettegett Bogár azoknak,

akik nem ismertek. Tényleg kemény voltam, de nem embertelen. Minden esetben először a kollégát néztem. Hogy milyenek a körülményei, hány gyereke van. Tudtam, hogy akkor lesz jó az egység teljesítménye, ha jó a kollektíva. Együtt dolgoztunk, és együtt szórakoztunk. Elmentünk együtt Hajdúszoboszlóra, a Fótaxi üdülőbe pihenni, de a feleségeket is vittük magunkkal. Azért, hogy jobban megismerjük egymást. Ebből aztán rendszer lett, olyan jól sikerült. Később egy évben kétszer is elmentünk közösen pihenni. Ma már többnyire egy kávéra sem ülnek be a kollégák egymással, nem hogy közös üdülésekben vegyenek részt.

Kérdezted, ha tudnék varázsolni, mi az, amin változhatnék?

Nos, először is létrehozni egy olyan csoportot, amely minden taxit, minden szempontból ellenőrizhetne. Méghozzá úgy, hogy az ellenőröknek azonnali szankcionálási joga is lenne. Akár a helyszínen elvehetnék a taxiengedélyt, vagy leszerelhetnék a sárga rendszámot. A legfontosabb cél lenne a rendteremtés, persze megfelelő apparátussal és felhatalmazással. Másodszor újra összehoznánk a kis kollektívákat. Ehhez persze előbb az alapvető érdekelletéket oldanám. Például csak egyféle tarifa lenne és nem engedném a társaságon kívüli taxistát. Minden kisebb-nagyobb cégnek van egyfajta – talán vállalatinak mondható – felelőssége a taxisaiért. A társaságon kívüliekért nem felel senki. Ezért támogatom messzemenően azt, amit a Fótaxi most csinál. Nevezetesen, hogy az utasmegkárosító taxist azonnal elküldik. Mert ezek az emberek tönkretérik a Fótaxi hírnevét, így veszélyeztetve a többi kollégája bevételeit is.

E mellett visszaállítanám a korábbi jól működő drosztrendszert. Ma nincs elég taximegálló és ami van, az is foglalt, vagy rossz helyen van. Én annak idején

Havi aforizma A boldogsághoz két út vezet. Vagy csökkented vágyaidat, vagy növeled lehetőségeidet. Ha bölcs vagy, mindkettőt megteszed. **Schäfer**

ad-minisztrátor és egy számítógépes szakember. Csak az volt a baj, hogy az igazgató a vezetéssel nem Both Gyulát, hanem egy másik személyt bízott meg. Így viszont az eredeti tervekkel szemben már hat főre duzzadt a társaság, és egyéb okokból pont én nem kellettem az új vezetőnek. Tehát 1991. szeptember 1-jén áthelyeztek Baleseti Helyszínélő és Forgalomirányító munkakörbe. Nekem volt erre vizsgám, tanultam a helyszínelést, és ezt nagyon jól tudta az akkori vezető. Érdekes feladat volt és a kollégák is bíztak bennem. Ha valahova oda mentem és megláttak, azt mondták, most már mehetünk, jó közben van a dolog, mert itt a Laci bá’.

1998. december 29-én elmentem nyugdíjba, azóta egyéni vállal-

Egy fickó késő éjjel próbálkozik felkapaszkodni otthon a lépcsőn. A felesége felriad a zajra, és lekiált neki a hálószobából:

– Mi az ördögöt csinálsz ilyenkor? Akkora lármát csapsz, hogy felébrednek a szomszédok!

– Csak egy hordó sört akarok felvinni! – feleli a férj.

– Ugyan már, hagyd a csodába! Majd holnap reggel felhozod!

– Nem lehet, már megittam!

sokszor voltam ún. „drosztkijelölő bejárásom”. Nagyon sokan dolgoztak azért, hogy jó és elegendő hely jusson autóinknak. Es ebben partner volt a Fővárosi Tanács is, mint a Fővárosi Autótaxi Vállalat tulajdonosa. Nem engedték több taxi üzembe állítását, mint amennyi a meglévő

állomásokon elfért. Pedig többször is javasoltuk az autópark növelését. Utasigény is lett volna a bővítésre! Az idősebbek még emlékeznek arra, hogy a taxiállomásokon kigyózó sorok várták, hogy egy-egy taxi érkezzen. Mégsem engedték az autópark bővítését, mert nem tudtak újabb

drosztokat kijelölni, helyhiány miatt. Ugy számoltak akkor a fővárosnál az illetékesek, hogy az autópark 40%-át el kell tudni helyezni droszton. Pedig akkor csak néhány perc pihenőre tudott megállni a taxis, annyian szerettek volna taxival utazni. Nem rostokoltak órákat a kollégák

egy-egy kanyarért. Ma már nem ez a szemlélet érvényesül, negatív hatását mindannyian érezzük.

Mindenesetre bízom benne, hogy előbb-utóbb rendeződnek a szakma problémái, hogy ismét igazi taxisok viszik majd az utasokat, és remélem, egyszer ismét nehéz lesz közénk bekerülni...

Dankó Imre (City Taxi 12)

A hivatásos jogsít személy- és teherkategóriára 1976-ban szereztem, az MHSZ-nél. Ekkor még az eredeti szakmámban, lakatosként dolgoztam a 31-es Állami Építőipari Vállalatnál (ÁÉV), a Pomázi úton. Majd, már friss jogsítvány-tulajdonosként, e cégen belül gépkocsivezető lettem. Egy platós Robúrra kerültem. Sokat jártam a várost és a vidéket egyaránt. 1977-ben behívtak katonának és 1979-ig ott voltam gépkocsivezető. Leszerelésem után visszakerültem a 31-es ÁÉV-hez, ahol még az én eredeti Robúrom is megvolt. Am a '80-as évek elején elkezdődött a gazdasági hanyatlás időszaka. A nagyberuházások szépen sorban leálltak, s miután cégem elsősorban nagyobb volumenű építkezésekben volt érdekelt, nálunk is egyre rosszabb lett a helyzet. A sofőröknek kevesebb feladat jutott, ami már engem is zsebbevágó módon érintett, hiszen elsősorban a vidéki utak „hoztak a konyhára”. Aztán a helyi fuvarok száma is visszaesett. Volt olyan nap, hogy alig akadt két rövid kanyarom a városon belül. Miután keresetem jelentősen csökkent, 1982-ben átmentem szembe, az utca másik oldalán lévő BKV-hoz, a Pomázi úti garázsba. Ott szerződést köttem két évre, amiért cserébe viszont ingyen megszereztem a D-kategóriát. Majd a 4-es busz vonalán jártam, ahova én kértem magam. Ez volt annak idején a leghosszabb, legérdekesebb járat a fővárosban. A Lékaai tér (ma Apor Vilmos tér) és a XIII. kerületi Gyöngyösi út között, a Lánchídon keresztül szállítottam az utasokat. Am ez az életforma nekem túl kötött volt. Korábban hozzászoktam a viszonylagos szabadsághoz, mint teherautósofőr. Ott reggel megkaptam az aznapi feladatot, amit a magam időbeosztása szerint rendben elvégeztem, majd elmentem az öltözőbe, letussoltam és mehettem haza. Vagyis nem szoros menettrendhez kötött munkaidőm volt, mint a BKV-nál. Ezért, amikor letele a kötelező 2 év, megváltam a BKV-tól.

1984-ben kiváltottam az ipart, és magán-taxis lettem. Majd egy idő után beléptem az ÉRO Taxiba, egy Moszkvics 412-essel. 1986-

ban sikerült a Citybe átkerülnöm, amihez akkor még két ajánló is kellett. Erről az időpont-ról tanuskodik mellékelt, emlékként megőrzött igazolványom.

Közösséget segítő munkát már a kilencvenes évek elején is vállaltam a Citynél. Például, amikor bevezetésre került a kétperces címkiadás, társadalmi reklámás lettem. Az utóbbi években viszont elsősorban a közgyűléseken vállalkozó segítő szerepet, melyeken amúgy is rendszeresen részt veszek.

Elsősorban nappal dolgozom, éjszaka csak szilveszterkor maradok kiint, mert nem tudok nappal eleget aludni. Eleinte próbáltam, de nem ment, a szervezetem minden lehetséges módon tiltakozott. Nekem ez nem megy.

Ami a taxizást illeti, az elmúlt 25 év alatt szinte minden megváltozott.

Ha visszagondolok a kezdetre, amikor szabadúszó magántaxisként kezdtem, még az utca is ment. Sok volt az integető és a beülős utas. A sorok is mozogtak. Én például a Hősök térére, az Andrásy úti kanyarból dolgoztam. Tudták az utazni vágyók, hogy ott mindig van taxi. A problémás helyzet pár év után kezdődött, amikor a kollégák egy része átváltott a tisztességtelen fuvarozásra. Árképzésükkel, viselkedésükkel nagyon sok utast ijesztettek el a drosztoktól vagy a leintéstől. Ahogy a helyzet romlott az utcán, úgy nőtt a társaságoknak a létszáma. A megrendelések egyre gyakrabban telefonon érkeztek a központokba. Az ilyen módon leadott rendelések előnyösebbek, olcsóbbak lettek, mert a cégek kihasználták a lehetőséget és alacsonyabb telefonos-tarifájukkal csábították magukhoz azokat, akik korábban az utcán szereztek maguknak taxit. Ez a fajta rendelés egyébként komoly biztonságot nyújt utasnak, taxisnak egyaránt. Gondoljunk csak például az elvesztett holmikra. Aki telefonon rendel autót és abban bármit otthagy, csak felhívja a központot, és azonnal kiderül kivel is utazott. Már csak az a kérdés, hová vigye a kolléga a talált tárgyat. Ez a megoldás az ún. „beülős” fuvarnál lehetetlen.

A másik dolog a technikai fejlődés. Amikor

beléptem az ÉRO-ba, később a Citybe, még CB-rádióval zajlott a forgalmazás. Aztán 1987-ben indult az URH. Én az elsők között vásároltam a korszerű eszközökből, annak ellenére, hogy a fejlesztés nem mindenkinek tetszett. Az ilyen megosztottság egyébként más tekintetben is tapasztalható.

Bizonyos elképzeléseket a tagság egy része támogat, a másik része ellenez. Nem lehet olyan döntést hozni, hogy az mind a 7-800 ember elképzelésével meg egyezzenek. Akkor is sokan háborogtak, hogy minek az URH, miért nem jó a megszokott CB-forgalmazás? Én akkor is, ma is azt az álláspontot képviseltem, hogy szükséges a fejlődés. Az elmúlt negyedszázad minden vezetőségével jó viszonyban voltam, így ha kérdezték véleményemet, mindig amellelt álltam ki, ha van könnyebb, biztonságosabb lehetőség a jobb munkára, akkor azt ki kell használni. Még akkor is, ha pénzbe kerül. Am a későbbi kulturáltabb munkavégzés lehetősége visszahozza a befektetés összegét. Az én szervezésemben 2005-ben Tamás Miklós elnök úrral, Bösz Péter marketingvezetővel, Bibók Sándor REB elnökkel és ifj. Szalai Lászlóval, az Ecometer Kft. vezetőjével lementünk Debrecenbe, és megnéztük az Ecometer által már működtetett „csendes üzemmódú” rendszert. Azért, hogy legyenek megfelelő információink, összehasonlítási alapunk egy fontos döntés előtt. Mert mindenképpen fejleszteni szerettünk volna, méghozzá úgy, hogy az a legjobb legyen. Egyébként a külső körülmények ma már egyértelműen a csendes címkiadás irányába taszítják a szakmát. Gondoljunk a sok-sok kamerás-büntetésre, a megállási lehetőségek korlátozottságára, a taxiállomások hiányára. A csendes címkiadással ki lehetne alakítani virtuális sorokat, körzeteket. Így meg lenne a 10 perces érkezés lehetősége, ugyanúgy, mint a soroknál.



Két jó barát parázs vitákat folytat, mivel egyikük katolikus lévén a túlvilágban, a másik buddhistaként a lélekvándorlásban hisz. Végül megegyeznek, hogy amelyikük előbb hal meg, tüstént tudatja, melyiküknek volt igaza. A katolikus hal meg előbb, s egyik éjszaka meg is jelenik barátja álmában.

– No mesélj, mi van, mi történt? – kérdezi a buddhista.

– Hát kérlek, reggel felkelünk, kimegyünk

egy csodálatos, napsütötte rétre. Szeretkezünk, reggelizünk, szeretkezünk, tízórai- szerkezünk, ebédelünk, szeretkezünk, uszonnázunk, szeretkezünk, vacsorázunk, szeretkezünk, aztán alszunk, és másnap ugyanígy folytatjuk.

– Ó, hát akkor mégis neked lett igazad, van túlvilág, s te a paradicsomba kerültél!

– A fenét! Neked lett igazad: a Gödöllői Állami Gazdaságban vagyok baknyúl...

Nem kellene a tilosban utasra várni, vagy gyomoridegességet kapni a 2 perc miatt, de nem kellene tutizni a híd tetején, vagy egyéb problémás helyeken. Nekem ez már évek óta vesszőparipám, csak bevezetésének hosszú ideig technikai és anyagi akadályai voltak. Úgy látom, a jelenlegi vezetés jó irányba halad, a megvalósítás csak az anyagi erőforrások, illetve a közgyűlé-

si jó-

Tehát, ahogy azt vázoltam, a jövő a már említett csendes üzemmódban van. Ez a következő lépés, ami majd nem törvényszerűen bevezetésre kerül e szakmában. Ugyanakkor felmerül, hogy a taxis nem tudja – mert nem hall semmit – hol megy a bolt, esetleg merre kellene mozdulnia ahhoz, hogy utasa legyen. Nos, erre nézve nekem van egy elképzelésem. Azt meg lehet oldani, hogy azoknak a körzeteknek a címeit, ahol valóban sok a rendelés és éppen nincs autó, futtassa le a rendszer a szomszéd körzetek készületein is. Így a kollégák átmehetnek oda, és fuvarhoz juthatnak. Nyilván ezt a fejlesztőknek kell megoldani, de szerintem erre van lehetőség. Véleményem szerint az URH még ennek ellenére hosszabb ideig megmaradna, mert vannak árnyoldalai is a technikai fejlesztésnek. Az áramkimaradástól kezdve, a számítógépes problémákon keresztül, a műholdak a katonai akciók idejére történő lekapcsolásáig, sok minden előfordulhat, amikor jól jöhet még az URH.

Természetesen a fejlesztés sem old meg minden gondot. A jelenlegi taxizás azért is problémás, mert az árak nincsenek rögzítve, vagyis az utas nem tudja kiszámítani a várható viteldíjat. Az árversennyel szerintem nincs baj, ám azt bizonyos korlátok közé lehetne szorítani. Meg kellene határozni a minimál árat, de a lehetséges maximumot is. Ésszerű rendet kellene teremteni e tekintetben is a szakmában. Hogy ne legyenek túl szélsőséges esetek. Ma már például olyan alacsony árakkal dolgoznak egyes taxicégek, melyből nem lehet kitermelni a fenntartási költségeket sem, nemhogy a gazdaságos működéshez, a tisztességes jövedelemhez szüksé-

ges bevételeket. Hiába van ma valakinek autója, mi lesz azzal, akinek előbb-utóbb cserélni kell majd azt? Miből? Üres zsebbel hogyan lehet a 30-40-50%-os előleget letenni, majd a törlesztéseket fizetni?

Tudom, sokan úgy gondolják, magasabb árakon nem lesz utasuk. Ez szerintem – bizonyos határokon belül – tévedés! Például a Cityvel utazó megrendelők egyben többnyire törzsutasok is, méghozzá hosszú évek óta. Annak ellenére, hogy jelentős részben tudnak az olcsóbbnak látszó ajánlatokról. Mégis bennünk bíznak, minket hívnak. Beszéltem én már több olyan megrendelővel, aki felbuzdulva a hirdetésekben az olcsóbbnak hirdetett társaságtól kért autót, majd az utazás végén többet fizetett, mintha velünk utazott volna. Ilyen példát ma minden kolléga tudna mondani. Volt, aki azt panaszkolta, hogy bár valóban olcsóbb volt az út, de fél órát kellett a taxira várni. Aki munkába megy, vagy egyéb fontos elfoglaltsága van, az ezt nem kockáztatja meg. Úgy tapasztalom, hogy inkább a bizalom nyom a latban, mint a néhány száz forintos árkülönbözet, ami vagy van, vagy nincs. Egyébként is, a taxis foglalkozás alapvetően a bizalmi viszonyra épül. Az utas minden tekintetben megbízik a taxisban. Vezetési tudásában, áraiban, diszkréciójában, segítőkészségében, becsületességében. A City Taxi Szövetkezetnél a korábbi években, bárki is volt a vezetőségben, megkövetelték a szigorú etikai fegyelmet. Ez is hozzájárult, hogy a mai nehéz körülmények között az utasok nagy része kitart mellettünk!

Talán erre az alapvetésre lehetne a jövőt építeni. A gazdasági válság előbb-utóbb véget ér. Az elvesztett bizalmat viszont nehéz újra visszaszerezni. Ezért viszont közösen kell cselekedni, minden taxisnak, hovatartozástól függetlenül.



Dankó Imre

vá-hagyás függvénye. Nyilván, ha lesz erre vonatkozó pozitív döntés, akkor az erre kifejlesztett rendszert majd tesztelni kell, és az esetlegesen felmerülő problémákat menet közben meg kell oldani. Én ebben a fázisban – ha lesz rá lehetőségem – szívesen részt veszek. Csak érdekességképp' mondom, nálam már 2003 óta van lehetősége az utasnak kártyával fizetni, mert egy ilyen rendszerre fejlesztett e-commerce taxiorám van. Ez a cég már akkor olyan lehetőséget kínált a taxisoknak, ami a legkorszerűbbnek számított. Az, hogy végül is a City Taxi egy másik rendszer mellett döntött, ilyen szempontból mindegy.

Lolbert István (6x6 Taxi 321)

Jogositványomat 19 éves koromban, 1960-ban szereztem az MHSZ-nél személy, teher és motorkerékpár kategóriákra. 1961-ben vonultam be katonának, ahol egy háborút megjárt Dodge Wippon-ra kerültem, mint gépkocsivezető. Aztán elvezényeltek onnan tiszti iskolára, és utána már nem vezettem. Közben tanultam, kihelyeztek egy szegedi műszaki dandárhoz, ahol tartalékos tiszteknek kellett tartanom foglalkozást, műszaki anyagból. Ezeknek a tartalékos tiszteknek 99%-a taxisofoőr volt. Akkor és ott ismerkedtem meg Rákosi elvtárs utolsó gépkocsivezetőjével. Őt Vágó Bélának hívták és azt megelőzően ÁVO-s őrnagy volt. Sok dolgot mesélt. Tőle tudtam meg, hogy előtte Rákosi minden gépkocsivezetőjét kivégezték, hogy ne beszélhessenek arról, amit esetleg láttak vagy hallottak. Neki – ahogy mondta – ennek tudatában kellett elvállalni a feladatot, felsőbb utasításra. Ám – állítása szerint – őt Rá-

kosi annyira megszerette, hogy minden születésnapjára egy lakást kapott tőle, ajándékba. Így három lakása is volt akkor, amikor másoknak egy sem. Nos, ő ajánlotta nekem, hogy *öregem, ha esetleg leszerelsz, mert nem akarsz bennmaradni, akkor keress meg a Fővárosi Autótaxi Vállalatnál, ott a Vágó Bélát mindenki ismeri. Nekem egy szavamba kerül, és te ott vagy.* Mert ehhez az akkor egyeduralgó céghez bejutni a 60-as években nagyon nehéz, szinte lehetetlen volt. Komoly kapcsolatok kellett hozzá.

Kiháználam az ajánlatot és 1963-ban, leszerelésemet követően, egyik napról a másikra taxisofoőr lettem. Természetesen protekcióm ellenére garázsszolgáltató lettem, egészen 1964 tavaszáig. Akkor kerültem ki forgalomba, egy öreg Po-bedával. Egy párttitkár váltója lettem, aki megsúgta, hogy neki az a feladata, hogy rólam jelentést írjon. Nem lepődtem meg különösen, mert – talán ma már ez furcsán hangzik – abban az időben az

Autótaxinál egyetlen sofőr sem mentesült a jelentés-írástól. Mindenki beépített ember volt, még akkor is, ha ezt nem akarta, vagy erről nem is tudott. Miért? Nos, minden taxisnak kötelező volt a részletes menetlevelet vezetni. Ennek hátulján fel kellett tüntetni minden fuvar, méghozzá részletezve. Például: a 20 óra 15 perckor felvett 2 utas, egy nő és egy férfi, beszállt a Boráros téren, elvittem őket a Savoy bárba, ott kifizettek és kiszálltak. A menetlevelet műszak végén leadtuk, majd azokat sokan átnézték. Így a belső ellenőrzés, és akár a BM is. Ha bármit gyanúsnak ítélt meg, a taxist behívták, kikérdezték. Nekem is volt ilyen sztorim. Rendszeresen fuvaroztam egy kőfaragót, akiről később kiderült, hogy az ortodox zsidó temetőből lopatta a nagyon drága márványt, amit felszeletelt és újra eladott. Őt nála jóval idősebb felesége buktatta le, mert besokallt a fiatalabb férj állandó kimaradásaitól. Kapott tizenvalahány évet.

Ezzel az üggyel kapcsolatban engem nagyon sokszor behívtak a Gergely utcai kapitányságra, mert én voltam az állandó taxikus, ez kiderült a menetleveleimből, melyeket természetesen figyeltek.

1968-ban, amikor megalakult a Volán Taxi, rögtön átmentem. Jól döntöttem, ma már tudom. Ez a cég hosszú évtizedeken keresztül a Kánaánt jelentette a taxisoknak. Ott voltam az alapításkor, sok mindent láttam belülről. A vállalat szervezése – bármilyen hihetetlen – a Fővárosi Autótaxi Vállalatnál, a Cyklop-garázsban (Kertész utca) kezdődött. Ennek főnöke akkor a Hortobágyi elvtárs volt. A vállalati fejlesztés során hozzá került az XX., vagyis a bérautó üzletág is. Ide már vadonatúj, 1500-as Fiatok érkeztek, de közben a főnököt bizonyos ürüggyel, rövid idő múlva kifúrták és eltávolították a cégtől.

Nem hagyta magát és kapcsolatai révén átkerült a MÁVAUT-hoz, a Szabolcs utcába. Ott volt egyben a 20-as Volán telephelye is. A Volán

vezérigazgatója akkoriban a Tapolcai elvtárs volt. Nos, ők rövid idő alatt megegyeztek, hogy létrehoznak egy budapesti taxirészeletet, a Volán vállalat égisze alatt. A vidéki városokban már meglévő taxikat is e központ alá kívánták beintegrálni. Hortobágyi elvtárs szabad kezet kapott és belekezdett a szervezésbe. Szerencsés volt az időpont is, hiszen a '68-as gazdasági reform hatására éppen akkor kötelezték a vállalatokat, hogy korlátozzák a személygépkocsi használatukat. Az A-, B-, C-kategóriába sorolt cégeknél meg lett határozva, mennyi személyautót tarthatnak. A felesleget le kellett adniuk, éppen a Volánnak. Ezekből lett aztán a taxi. Volt ott Mercedes, Peugeot, Volga, Pobeda, Moszkvics. Vagyis nem egységes autóparkkal, hanem bizony szedett-vedett járművekkel indult a budapesti Volán Taxi. Ráadásul a vállalatok érthető módon nem a legjobb, hanem a legrosszabb minőségű autókat adták le. De ez minket nem különösebben izgatótt, mert akkor, az új gazdasági mechanizmus szellemének megfelelően, újfajta bérezésben is részesültünk. Talán annyi kitérő érdemes tenni, hogy megemlítsem, korábban a Fővárosi Autótaxinál a rettenetesen alacsony órabérből és a borralalóbból éltünk meg. Az is jó volt, sokan irigyelték a taxisokat már akkor is. Am az újonnan szervezett Volán Taxinál ennél komolyabb bevételünk volt. Ugyanis igazgatónk sikerrel javasolta feleteseinek, hogy a gépkocsivezetők bérezése a bevételük 50%-a legyen. A másik 50%-ot kellett befizetni a vállalati kasszába. Ez pedig abban az időben jobb volt mindennél. Kezdetben hetente kellett postán feladni a bevétel felét, ám a gépkocsivezetők hamar rájöttek, hogy ezzel a MÁVAÚT-nál senki nem foglalkozik, mert a megszokott vállalati profiljukból ez a tevékenység annyira kilógott. Tehát, rájöttek, csak az a lényeg, hogy a határidőn belül valamit feladjanak. Az, hogy minek mennyi a fele, nem számított. A taxisok amióta világ a világ, dörzsölt, rafinált emberek. Kifigyelték, a központban csak azt nézik, hogy érkezett-e heti, vagy később havi befizetés erre és erre a gépkocsira. Ha igen, más nem számított. Ha heti 120 forint, akkor annyi. Megtörtént és ma már elmesélhető, hogy a nyári szezonra, a május végétől augusztus 20-ig terjedő időszakra önként jelentkezőket kerestek a Balaton mellé, a nagyvárosokba. Majd az őszi elszámolásnál kiderült, hogy a jelentkezők többsége egy fillért sem fizetett be,

mert elmondásuk szerint hozzájuk ezen időszak alatt a kutya sem ült be...

Gondolom ezek után nem csoda, ha a MÁVAÚT-nak a Volán Taxi csak púp volt a hátán, amitől szabadulni akartak. Elintézték, hogy önálló vállalat legyen a Volán Taxiból. Keresse, termelje meg azt, amiből fönn tudja magát tartani. Hortobágyi elvtársat félreállították, és az új vállalat vezető-



Lolbert István

sével Grosics Gyulát bízták meg. Ő, és a környezetében lévő jó gazdasági szakemberek szervezték tovább a Volánt, meghozták úgy, hogy az több lábbon álljon. Így hamarosan beindult egy komoly Rent a Car üzletág, majd létrejött a saját műszaki bázis, és legvégül megnyílt az utazási iroda is, a népszerű Volán Turist. Nemsokára már saját szállodát is üzemeltettek. Az átalakítás tehát sikeres volt, a vállalat több lábbon állt és komoly nyereséget termelt. Olyannyira, hogy a kezdeteket követően a megtermelt nyereséget nem is lehetett kifizetni a dolgozóknak, mert az akkori megítélés szerint az már túl sok lett volna. Nagyon sokat lehetne mesélni erről az aranykorról. A mini-taxikról, melyeket eleinte csak csinos nők vezettek, meg a többi, a szocializmus idején szokatlan kezdeményezésről. A volánosok még akkor is jól jártak, amikor szigorodtak az elszámolás szabályai, a kezdeti gebines időszakot egy jóval szorosabb elszámolás váltotta fel. Aki filmgyárzott, az még a '80-as években is megtalálta az okosságát, hétről hétre. Szóval szép időszak volt.

Majd jött a rendszerváltás ideje, és a céget széthordták, mára nem maradt belőle semmi. Erre az időszakra nem szívesen emlékszem vissza. Tudom, ki, mit és mennyiért privatizált, de ebbe nekünk nem volt beleszólásunk...

Jelenleg a 6x6 Taxinál dolgozom, ami közismerten a Volán Taxiból jött létre annak idején. Ennek részleteiről is van véleményem, ám ta-

lán érthető módon, azt megtartom magamnak. Nem akarok senkit megbántani. Beszélnek helyettem a tények, mi lett a korábban aranybányaként jellemezett Volánból.

Ami a jelenleg tapasztalható helyzetet illeti, szerintem a szakmába a politika nyúlt bele két évtizede, meghozták mélyen. Annak idején azzal züllesztették le ezt a foglalkozást, hogy a munkanélkülieknek lehetővé tették a taxizást. A frissen kirúgott embertől megkérdezték, van-e autója? Ha azt mondta igen, van, arra az volt a válasz, hogy maga egy boldog ember. Akkor menjen el taxisnak. Nem volt nehéz. Csak egy tanfolyamot kellett végigülni, majd néhány könnyített vizsgát letenni és máris vihetett az utasokat.

Elölünk, régi taxisok elől. Helyismeret, szakmai ismeret, gyakorlat nélkül. De legalább nem rontották a munkanélküli-statisztikákat tovább ezek az emberek. Így néhány év alatt sikerült felduzzasztani a taxiszolgáltatásban részt vevők számát olyan mértékre, melyre nincs és nem is volt szükség soha. Jelenleg szerintem háromszor annyi taxi van Budapesten, mint Párizsban, meg mint amennyire tényleges

igény van. Ezért óhatatlanok a konfliktusok. Vannak emberek – én megértem őket, mert élni akar mindenki – akiknek nagy a családja, óriási az adóssága, tehát menekül bármilyen munka irányába. Mert valamit csinálni kell. Érthető az is, hogy nem megy el éjszakára egy nagy bevásárlóközpontba árut pakolni, havi 70 ezerért, amikor az öt sújt törlesztőrészletek összege 100 ezer felett van. És akkor még hol a megélhetés, a kaja, a ruha, a gyerekek költsége? Eljönnek tehát taxizni, mert arról azt hallották, hogy jól lehet keresni vele ma is. Így aztán eléggé felhígult a társaság és sok minden erkölcsstelség megtörtént, megtörténik. Például erkölcsstelennek tartom azt, hogy a pályaudvarokat nem lehet megközelíteni a társasági taxiknak. Ha rajtam múlna, nem engedném, hogy a szabadúszók korlátlanul, gátlátlanul különféle kütyükkel károsítsák a gyanútlan utasokat.

Tisztelet a kevés kivételnek. Ezért a tarifákat egységesíteni kellene. Ez ugyanolyan szolgáltatás, mint a tömegközlekedésé, ami fix áron zajlik! Meg kell tehát központilag határozni, hogy ennyi a tarifa városon belül, ha vidékre akar menni, akkor annyi. Este 11-től reggel 5-ig az éjszakában például lehetne 20%-kal többet kérni, de több tarifa nem lehetne. A taxiórát a jelenleginél szigorúbban kellene őrizni, vagy inkább ellenőrizni. A meztlábás, minden kontroll nélküli taxit – mint már mondtam – nem szabadna megengedni. Ha valaki társasághoz tartozik, akkor bizonyos kontroll alatt van, még a legkisebb cégnél is. Oktatásban vesz részt, bármikor elérhető. Tapasztalatból tudom, hogy annak idején, amikor csak egy vállalat volt, a Fővárosi Autótaxi, egy külön osztály kezelte a talált tárgyakat. Ma, ha egy utas például a 6x6-tal utazott és valamit elhagyott, csak betelefonál, és 10 másodpercen belül mondják neki: megvan a kolléga, megvan a csomag, hova vihetjük? Ha ez egy szabadúszónál történik? Nincs hol keresse, amit elvesztett. Egyébként a taxis sem találja meg az utast, mert nincs és nem is lehet róla jó információja.

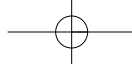
Én már betöltöttem a 69 évet. Nekem már teljesen indifferens, hogy mi történik a következő évtizedekben, ám a jövő érdekében a dolgokat igenis helyre kell tenni.

Ha a po-

Rádió, kívánságműsor:
– Szeretném kérni a Neoton Familiától a „220 felett” című számot. Küldeném a svájci frank hitteleseknek – és mindenkinek, aki szereti...

li-tika most meghirdeti, hogy rendet csinál az élet minden területén, ez is legyen része a vállalásnak. Határozottan meg bizonyos kereteket. Annak idején a Taxis Kamarát szétverték. Kár volt! Szerintem azt vizsgálta kellene állítani, mert igen komoly szerepet töltött be a szabályozás megkezdésében. Legalább lenne hozzáértő gazdája ennek a foglalkozási ágának. Neim a minisztériumnak és az egyéb szerveknek kellene sok esetben szakszerűtlenül, ügyetlenül kidolgozott szabályokat alkotni, melyeket soha senki sem tart be. Ha a Taxis Kamara lenne ezzel megbízva, annak vezetőségét a szakma választaná, olyanok közül, akikben a többség megbizik. Ez lehetne az igazi rend alapja.

Drukkolok a fiatalabbaknak, hogy ők is átélhessék mindazt a szépet, melyből nekünk, időseknek jutott annyi, melyre öregkorunkra, szívesen emlékezünk vissza.



Így közlekednek Törökországban

Utazásom szervezője javasolta, hogy ne menjek kocsival Törökországba, és teljesen igaza volt! Eleve el kell jutni Törökországig, akkor pedig az út Románián és Bulgárián, vagy Szerbián keresztül vezet. Ott pedig – bármelyik felsorolt országról legyen szó – a közúti ellenőrzéskor úgy köszönnek a rendőrök: „Jó napot kívánok, 10 euró!” Ez azonban „csak” kellemetlen. Az igazi megpróbáltatás Törökország! Gondoljunk bele, egyedül Isztambulban 10 millió (!) ember él. Annyian, mint Magyarországon. Csak taxiból 20 ezer fut, majdnem kétszer annyi, mint a lüktető New York-

ban. A szállodám a repülőtérrel mindössze 12 kilométerre volt, a portás mégis javasolta, hogy 45 (!) percet szánjak az útra, – és kellett is annyi.

Nem olvastam török KRESZ-könyvet, de aláírom azt az elterjedt vé-

leményt, hogy náluk annak az autónak van elsőbbsége, amelyiknek előbbre van az eleje. A szűk mellékutakból csak úgy lehet kihajtani, ha valaki erőszakos, „szemtelen”. Ha már betolakodott a

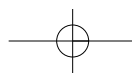
Még a körforgalomba is lámpa engedi be az autósokat



A kisbuszhálózat nagyon jól szervezett



Számláló mutatja, meddig tart még a piros jelzés





A rendszám mutatja, melyik körzetből érkezett az autó



A villamos-járdaszigetre csak fizetést követően lehet fellépni



Ezt a táblát senki sem veszi komolyan



Ha gyalogol a figura, indulhat a gyalogos

másik elé, akkor neki van elsőbbsége. Ezért aztán állandó a dudálás, tülekedés, mondhatni lökdösődés.

Jellemező a török közlekedésre, hogy még a körforgalomba is csak (!) jelzőlámpa segítségével engedik az autóáradatot! Ha nem lenne jelzőlámpa, akkor minden nap nagyon sok kocsit törne össze. Így is sok sérült autót láttam, köztük persze taxikat is.

Viszont kellemes színfoltja a török közlekedésnek a kisbuszok hálózata. Lakott területen és lakott területen kívül előre meghatározott útvonalon közlekednek ezek a 8-10 személyes kisbuszok. Bárhol le lehet inteni, fel lehet rá szállni, és bárhol meg is áll a leszállni kívánó utas kérésére. A jegy egységesen 1,5



Sok helyen fényképezik a tiloson való áthaladást

török líra, körülbelül 220 forint, akár száz métert megy az utas, akár végállomástól végállomásig utazik.

A metrókocsik újak és szép tiszták, az állomásokon nyíl mutatja precízen, hol lesz majd a kocsijátaja. A villamosokra csak az szállhat fel, aki már előre fizetett! Már a villamos-járdaszigetre is csak az léphet, aki fizetett.

Az autók rendszáma megmutatja, melyik településről jött az adott jármű.

Összességében szervezett és felhasználócentrikus a közösségi közlekedés, ami azért lássuk be, egy 10 milliós városban nagyon szép teljesítmény!

Juhász Péter



Kíriják, hol büntetnek a térfigyelő kamerák alapján



Tábla figyelmeztet, ha a gyalogosnak van elsőbbsége



Nagy DUR(R) lesz, ha nem állsz meg a STOP-táblánál



A metróállomáson nyíl mutatja a megálló szerelvény ajtajának a helyét

MOST MÉG NEVETÜNK RAJTA, DE MEDDIG???

Idős házaspár üldögél házuk verandáján. Megszólal az öregúr:

– Most előveszek egy nagy adag fagylaltot a hűtőből. Kérsz te is?

– Én csak egy kis adagot – válaszolja a felesége –, de önts rá csokoládészirupot! Nem akarod felírni? Tudod, milyen feledékeny vagy.

– Dehogyan! Eszben tartom. Kis adag csokoládésziruppal.

– Igen, és dióreszeléssel. Nem felejtetted el?

– Persze, hogy nem.

– És tegyél egy szem cseresznyét a tetejére! Biztos vagy benne, hogy nem felejtetted el?

– Dehogyan, Márta!

Az elkövetkező tíz percen kihallatszódik a verandára, hogy a férj ügyködik a konyhában. Végül megjelenik két tányér sonkás tojással.

– Ugye megmondtam, hogy ird fel! – sóhajt az aszszony. – Hát nem elfelejtetted a piritózt?

A Tescóban megkérdeztem

a feleségemet, hogy ne vegyünk-e egy láda sört 15 euróért. Azt mondta, nem, és anélkül hogy megkérdezett volna, vett valami beautykrém 65 euróért. Mondtam neki, hogy egy láda sör többet segítene abban, hogy szépnek lássam, mint a krém.

Ezután veszekedni kezdtünk...

Sok kisebb-nagyobb cégnél az üzleti év – a naptári évtől eltérően – szeptember 1-jétől augusztus 31-ig tart. Ennek a módszernek megvan a logikája, hiszen a nyári szabadság után mindenki friss erővel vetheti bele magát a munkába, felelhet meg a kisebb-nagyobb kihívásoknak.

A taxizásban is az őszi az újkezdés időpontja. A céges megrendelők és a magánemberek is visszatértek szabadságukról, hirtelen rengeteg dolgot lesz, ismét igénybe fogják venni a taxit. A turisták is kezdenek szállingózni, hiszen az idegenforgalomban – a vízparti helyeket kivéve – nem a nyár, hanem a kora őszi a főszezon. Szeptemberben és októberben megszapornak a városlátogatások, előtérbe kerül a kulturális és üzleti turizmus. (Nyilván a vendégek egy része buszokkal jön – az nem a mi üzletünk.) A fellendülés jelei már érezhetők. Érdemes tehát szeptembertől újult erővel belevetni magunkat vállalkozásunkba. Ahhoz azonban, hogy ez ne összevissza kapkodásból álljon, egy dolog mindennél fontosabb: a tervezés.

Cash-flow

A készpénz áramlását jelzik a pénzügyi szakmában ezzel a kifejezéssel. Sokszor ismételtük már e hasábokon, hogy a pénzügyi tervezés alapja egyéni vállalkozóknál az, hogy vállalkozásuk bevételeit el tudják különíteni saját zsebüktől. Tudom, ez a legnehe-

Tervezzünk!

zebb! Mégis tegyük meg, vállalkozásunk biztonsága érdekében. Vegyük úgy, hogy saját cégünk alkalmazottai vagyunk, és adjunk magunknak fix havi fizetést. Vagy akár heti, napi fizetést. Lényeg, hogy a taxibevételt ne tekintsük a sajátunknak, mert nem az! Ennek az eljárásnak a következő előnyei vannak:

- Hozzászokunk ahhoz, hogy havonta fix összegből kijöjjünk

- A kocsival kapcsolatos váratlan kiadás esetén (törés, meghibásodás) van tartalék

- Félretehettük a kocscserére

A személyes és üzleti pénzügyek szétválasztására két módszer kínálkozik. Egyik szerint papíron megtervezzük vállalkozásunk költségeit, és naponta félretesszük az erre eső pénzt. Számolhatunk úgy is, hogy a megtett kilométerekhez arányítjuk a fenntartási összeget. Mindkét variációt részleteztük már lapunk korábbi számaiban. Bármelyik módszert is választjuk, ne felejtjük el, hogy az új autóra is el kell különíteni pénzt, akár négy-öt évre előre. Egyre nehezebben fogunk ugyanis hitelhez jutni a jövőben. Ha már meghaladott egy bizonyos nagyságot ez a félretett összeg, akkor tegyük bankba, hosszú lejáratra, lehetőleg jó kamatra. A javításra, karbantartásra szánt részt viszont tartsuk készpénzben, vagy könnyen elér-

hető folyószámlán. Ez a rendszer volna az ideális, de sajnos a legtöbben napról napra élnek, ezért a másik variációt választják. Amely szerint kiszámítják, mennyi szükséges a megélhetéshez napra bontva, és ezt az összeget naponta kivéve a brifkóból (vagy a bankszámláról), a maradék lesz a cég pénze. Bár ez is lehet jó módszer, de nem annyira ajánlott. Szükséges hozzá némi önfegyelem, jelesül az, hogy a megélhetési költségek tekintetében erősen visszafogjuk magunkat. Ne feledjük, hogy az életszínvonal a keresettel párhuzamosan növekszik. Ha többet keresünk, egyre többet igényelünk, egyre több dolgot nevezünk „szükséges kiadásnak”. Pedig az új plazmatévé nem tartozik a megélhetéshez. A spanyolba', vagy olaszba' nyaralás sem. Ezeket majd vállalkozásunk nyereségéből fedezhetjük.

Tételezzük fel, hogy valamelyik módszer szerint elkülönítettük vállalkozásunk pénzét a sajátunktól. Ekkor a „fizetésünk” lehet, és kell saját célra takarékoskodnunk. Mégpedig nem úgy, hogy megveszünk mindent, ami (szereztünk) szükséges, és majd a maradékot elspóroljuk, hanem fordítva! A megtakarítás legyen az első! Nem a havonta megkeresett összegből leszünk anyagi biztonságban, hanem abból a pénzből, amit félreteszünk! Tegyük

el minden hónapban, minden héten, akár minden nap egy bizonyos összeget hosszú távú megtakarításként. Szakemberek a jövedelmünk 10%-át javasolják erre a célra. Ez az a rész, ami még elviselhető, nélkülözhető a napi megélhetés során. A jövedelmünk 90%-ából ugyanolyan jól (vagy rosszul) meg tudunk élni, mint a 100%-ából. Ez sokszorosán beigazolt tapasztalati tény. Viszont nagyon jól fog jönni ez a félretett összeg, amikor betegség vagy egyszerűen az alacsony nyugdíj miatt rászorulunk. Szó szerint életet menthet!

Sakkozás

Bizonyára neked is van valamilyen szakkifejezésed arra a tevékenységre, amikor fontossági vagy sürgősségi szempontból sorba rakod a csekket. Én „sakkozásnak” nevezem, mert néha igen komoly fejtörést, néha szinte kombinatorikai hozzáállást igényel.

Alapvetésnek jelentsük ki, hogy a csekket természetesen be kell fizetni, mégpedig határidőre. De persze ez nem mindenkinél ilyen egyszerű. Van hogy megszorulunk, pillanatnyi pénzzavarba kerülünk (nálam például ez 40 éve folyamatos...). nem tudunk mindent határidőben befizetni. Ilyenkor óhatatlanul selektálnunk kell, megvizsgálni mi a legfontosabb, mi a legsürgősebb, és mi az, ami esetleg egy kicsit várhat.

Ha hitelre vásároltuk taxigépkocsinkat, annak részletét a lehető legprecízebben, mindig határidőre, vagy inkább kicsit előbb fizessük. (Csak úgy közbevetőleg: ettől az évtől az összeg beérkezése, nem pedig a feladása a mérvadó a határidők tekintetében. Csekkbefizetésnél és banki átutalásnál is érdemes 2-3 napot rászámolni, vagyis annyival előbb befizetni.) Az autóhitel-szerződésünkben különféle szankciók szerepelnek a késedelmes fizetésre. Van olyan pénzügyi szolgáltató, amely már egy havi elmaradás esetén jogosult visszavenni a kocsit! Tanulmányozzuk át a szerződést, és ezt a tételt fizessük nagyon pontosan. Vállalkozásunk megélhetésünk lehet a tét.

Ha jelzáloghitelt vettünk fel,

Elfogásakor sörözött, ezért is feljelentették

Alkudott, majd kiugrott

Akadnak, akik taxizni szeretnek, de fizetni már kevésbé. Trükköknek se szeri, se száma, kik, hogyan próbálnak kibújni a fizetési kötelezettség alól. Szeptember első napjaiban Szegeden egy fiatalember előbb alkudozni kezdett, majd amikor mindez nem vezetett eredményre, kiugrott az autóból és megpróbált elmenekülni.

Az eset mondhatni szinte szokványos, hiszen igen gyakran előfordul, hogy valaki leintí a taxit, beül, elviteti magát a számára fontos címre, majd valahogy el akarja kerülni a fizetést. A fővárosban is számos olyan közismert átjáróház van, ahol már rengetegen túntek el a fuvardíj kiegyenlítése nélkül.

Ez az eset szeptember 2-án történt Szegeden. A 33 esztendő fiatalember a Belvárosi mozinál szállt be a kocsiába. Már az autóban út közben alkudozni kezdett, hogy a sofőr állítsa meg a taxiórát és egyezzenek meg a viteldíjban. Miután ebbe a fuvarozó nem

ment bele, a férfi az Olajbányász téren gondolt egyet és kiugrott az autóból, majd igyekezett elfutni. A taxis sem volt rest, kipattant az autójából és nyomába eredt. Ezt látták meg a közelben tartózkodó járőrök, és közbeléptek.

Az intézkedés során az utas a rendőrökkel is agresszívan viselkedett, sőt, még a nála lévő sörösüveget is meghúzta, amit az egyenruhások nem vettek jó néven. A férfit előállították a rendőrkapitányságra, ahol család miatt büntetőeljárás kezdeményeztek vele szemben, majd feljelentették a renitenskedőt azért is, mert közterületen alkoholt fogyasztott.

A taxisnak szerencsére a fuvardíj elmaradásán túl egyéb baja nem történt. A fiatalember a fogdában töltött néhány órát, kihallgatták, majd szabadon bocsátották, tekintettel arra, hogy cselekménye a társadalomra kevésbé veszélyes és az ügy megítélése egyszerű és bizonyított.

k.z.t.

Vegyétek el (le) a matricákat!

Egyre több taxitársaság él a szerződésbontás lehetőségével. Úgy gondolják, inkább kevesebben legyenek, de tisztességesen szolgáltsanak. Ez közös érdeke taxisnak, fuvarszervezőnek egyaránt.

Azonban a szerződésbontáskor gyakran történik egy aprónak tűnő hiba. Mégpedig az, hogy nem veszik el, illetve nem szedik le a matricákat az autóról. Így az elküldött taxisok mindaddig, amíg nem lépnek be egy másik társasághoz, viselik az előző „ruháikat”!

Márpedig, ha addig nem dolgoztak korrekten – többnyire ezert rúgták ki őket – ezután még jobban „bevadulnak”. Beül a kedves utas az „ismerős” taxitársaság autójába, aztán a fuvar végén jön a meglepetés. A taxis olyan összeget kér, amit nem szégyell. Persze mi tudjuk, hogy ezt nem tehetné meg, mert a taxitarifáknál nem a csillagos ég a határ. Elméletileg a tarifák maximálva vannak. Még akkor is, ha ezt nem tudják a Délinél, Keletinél meg a Nyugatinál...

Célszerű lenne tehát elvenni a „kilépett” kollégáktól a matricákat, a szabadjelzővel együtt. Láthatunk jó néhány fehér rendszámú „taxit” ilyen-olyan társaság szabadjelzőjével!

Célszerű lenne, ha a szabadjelző, a matrica minden esetben a társaság tulajdona lenne. Így ha a taxis valamilyen okból távozik az adott cégtől, a taxitársaság jelképei lekerülnének autójáról, azonnal.

Ferenczy P. Károly

tudnunk kell, hogy – pénzintézetől függően – két-három hónap elmaradás után jogosult a kölcsönadó elárverezni az ingatlant. Akár lakottan is! Saját otthonunkat ne kockáztassuk, ezeket a hiteleket is fizessük pontosan.

A lakással kapcsolatos közüzemi díjak (gáz, víz, csatorna, központi fűtés, közös költség stb.) teszik ki a következő nagyobb költségtételt. Ezekről tudnunk kell, hogy egy havi elmaradás után már felszólítás érkezik, két havi elmaradás után pedig komolyabb szankciókat helyeznek kilátásba a szolgáltatók, beleértve a szolgáltatás kikapcsolását, szüneteltetését is. Egy hónapnál nagyobb elmaradásunk tehát itt se nagyon legyen. A telefonköltségek tekintetében vegyes a kép, átlagos vezeték vonalat csak három havi nemfizetés után kapcsolnak ki véglegesen (vigyázat! Lehet hogy ezzel az internetszolgáltatás is megszűnik!), a mobiltelefon, és az internetszolgáltatást pedig már akár 20 nap elmaradás után szüneteltethetik. A biztosítási díjak befizetési határ-

idejét követően még egy hónapig vállalja a kockázatot a biztosító, ez a türelmi idő azonban nem vonatkozik a felmondott, vagy évfordulón lejárt biztosításokra, legyünk tehát inkább naprakészek ezen költségek befizetésében is. Tudnunk kell, hogy a hitelre vásárolt autók és a jelzáloghitelek esetében, ahol a hitel feltétele biztosítás megkötése volt, a biztosítótársaságok értesítik a hitelezőt, ha nem rendezett a számlánk.

Vállalkozóként adót és járulékokat is fizetnünk kell, nem is keveset. A járulékokat havonta, az adót negyedévenként várja el a hivatal. Adóelőlegeinket csak a következő év elején az adóbevallásban jelezzük, év közben tehát az adóhatóság „nem tudja”, hogy kell-e fizetnünk, vagy nem. Ha nem fizetjük az adóelőlegeket, két hátránnyal kell szembenéznünk: egyrészt az adóbevallás adatai alapján az eredeti előleg-határidőkhöz képest késedelmi kamatot számol fel a hatóság, másrészt meg februárban, amikor ráadásul csak nagyon lassan csordogál a munka, nem fog jól

esni egy több tízezer, esetleg százezer tétel kifizetése egyben. A járulékokat, mint említettem, havonta kell rendezni, a tárgyhónapot követő hó 12-ig (nyugdíj melletti vállalkozóknak a negyedévet követő hó 12-ig). Ebben néhány hónap elmaradás nem okoz gondot, csak természetesen a késedelmi kamat „ketyeg” ebben az esetben is. Mégsem javaslom, hogy hosszú távra halasszuk ezeket a befizetéseket, mert nagyon hamar fel tud gyűlni, szinte kezelhetetlen méretűre, amit aztán nehéz utolérni. Az adóhatóságnak 100 000 Ft nagyságrend fölött már joga van arra, hogy különféle behajtási lehetőségekkel éljen (bankszámla-leltítés, jelzálog, foglalás stb.) és tapasztalataink szerint az utóbbi időben ebben egyre jobbak... Persze ez a százezer határ nem azt jelenti, hogy az az alatti tartozást nem kellene befizetni!

Van két olyan eset, két olyan élethelyzet, amikor a köztartozás-mentesség az átlagosnál fontosabb lehet. Az egyik a min-

denki által jól ismert kocscsere, amikor az új taxiengedélyhez „nullás papírokat” kell produkálnunk. Fontos tudnivaló, hogy ha az adóhatóság kérelmünkre fizetési könnyítést, részletfizetést, halasztást engedélyezett, akkor ez a nullás papírral egyenértékű irat (sokan bírálják ezt az eljárást még e szakmából is).

A másik fontos pillanat, amikor nem lehet köztartozásunk, a nyugdíjba menetel. Mivel köztudott, hogy öregszik a szakma, évről évre egyre többen készülnek nyugdíjba, ezért ez a dolog most idősebb, mint valaha. A nyugdíj megállapításánál a szolgálati évek és a jövedelemszint mellett fontos, hogy legalább nyugdíjállományban ne legyen tartozásunk. Így a nyugdíj megállapítása, majd folyósítása rendben lezajlik, és a többi tartozást már mint kiegészítő tevékenységű vállalkozó lehet törlesztenünk. Ha viszont nyugdíjállományban nem rendeztünk, az megakasztja a nyugdíjmegállapítás folyamatát, esetleg hónapokra is.

Ha életkorunknál fogva még nem érint ez téma, de valamely

OKOSSÁGOK

– Reggel arra ébredtem, hogy a takarítónőm az örület határát súrolja.

– Aki viszkető seggel fekszik, az бүдös ujjal ébred.

– Egy éttermet felosztani dohányzó és nem dohányzó részre olyan, mint egy úszómedencét felosztani belehugyzásra és nem belehugyzásra.

– Azt hallottam egy szárvízreklámban, hogy az a szárvíz több százezer baktériumot öl meg a számban. De könyörgöm: ki akar több százezer döglött baktériumot a szájába!??

– Bár a Mónika-show nem egy oktatóműsor, mégis

olyan okosnak érzem magam utána.

– Az orvosok azért beszélnek latinul, mert ha magyarul beszélnének, minden beteg megtudná, mit művelnek vele a műtőben.

– Még kiskoromban sem hittem a Mikulásban, mert tudtam, hogy fehér ember nem jön este a mi utcánkba...

– Jobb lábam a gázon, bal lábam a jobbon!

– Csukd be a szemed!... Ugye milyen sötét van odabent?

– Mi az akvárium és az istálló közti távolság mértékegysége?

– ?

– Hallótávolság.

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

ok miatt nem tudjuk teljeskörűen fizetni a járulékokat egy rövid ideig, akkor viszont az egészségügyi járulékra fektessük a hangsúlyt, hogy ne legyen gond a TAJ-kártyánkkal az orvosnál, vagy a gyógyszerárban. A nyugdíjjárulékot majd bepótoljuk a következő hónapokban. Az adóhivatal az adókra és járulékokra a jegybanki alapkamat kétszeresét veti ki, mint késedelmi pótlék (jelenleg 10,5 százalék), de ismételen hangsúlyozom, hogy ne engedjük felszaporodni a tartozást – bármilyen tartozást – kezelhetetlen mértékig, mert abból csak baj lehet.

Mindenesetre minden hónapban fizessünk valamennyit, akkor is, ha megszorultunk, és nem sikerül az arra a hónapra vonatkozó teljes összeget előteremtőnk. A lényeg – ahogy egy adóhivatali végrehajtó fogalmazott –, hogy „mozogjon a számla”. Ha valaki hónapokig, évekig nem fizet egyetlen fillért sem, azt biztosan rosszhiszeműnek fogják tekinteni, és fizetési könnyítési ké-

relmét is ennek alapján fogják elbírálni. Míg ha a vállalkozó rendszeresen befizet valamennyit az adóhatóságához, ha nem is a teljes elvárt összeget, azt úgy tekintik, hogy a vállalkozó próbál megfelelni, úgy jár el, ahogy az elvárható, csak hát nyilván kevés a bevétel.

Hitelek

Hitelre vásárolni, az egészen egyszerűen azt jelenti, hogy olyasmit akarunk birtokolni, amit egyelőre nem engedhetünk meg magunknak. Az egyre eltejedtebb hitelkártyák használata pedig azzal járhat, hogy 30-40-50 százalékkal drágábban vásárolunk meg mindent, ahhoz képest, mintha készpénzt használnánk. A hitelre vásárlás mindössze két esetben „megengedett”, egyrészt amikor vállalkozásunkat fejlesztjük – bár, ha lehetséges, kisebb vállalkozásoknál inkább itt is a készpénzhez kellene ragaszkodni –, másrészt az ingatlanhitelezéseknél. Ez utóbbinál ugyanis jó esetben az ingatlan (lakás, családi ház, stb.) értéke emelkedik annyit, mint amennyit, összesen, kamatokkal együtt kifizettünk érte. Minden más esetben véleményem szerint káros a hitelre történő vásárlás, egyrészt mert drága, másrészt mert megöli a motivációt, vagyis azt a felfűtött, lelkes állapotot, amikor egy kívánt cél lebeg a szemünk előtt, és ennek elérése érdekében szorgalmasan, örömmel végezzük munkánkat.

Ha már beleestünk a hitelcsapdába, szintén sorolnunk kell a dolgokat. Első az autóhitel pontos fizetése, mint már említettük, mert ez megélhetésünk záloga. Második a lakásunkat esetleg terhelő jelzáloghitel pontos fizetése, hogy maradjon tető a fejünk felett. Ha hitelkártyánk van, esetleg több is, semmiképpen ne az előírt mindenkoros minimumot fizessük havonta! Ezzel ugyanis a bank számára optimalizál-

juk a helyzetet, hiszen így lesz a leghosszabb a visszafizetési idő, továbbá a legalacsonyabb tőketörlesztés mellett a legmagasabb kamatot fogjuk elszívni. Mindig fizessünk rá többet, mint az előírt, így hamarabb meg tudunk szabadulni ettől a hitelfajtától, ami nem mellékesen a banki termékek közül a legnagyobb kamatterhet viseli.

Persze a hitelkártya tartozás csökkentéséhez az is hozzá tartozik, hogy míg havonta rendszeresen törlesztünk, közben ne használjuk vásárlásra! Bátrabbak, vagy kisebb akaraterővel rendelkezők akár kettő is törhetik, hogy lehetőség se legyen a költségekre.

Személyi kölcsön vagy áruvásárlási hitel esetén nem sok mozgásterünk van. Ezeknek általában fix a havi törlesztőrészlete és a futamideje is.

Mostanában egyre többet hallani az ún. adósságrendező hitelekről. Olyanoknak javasolják ezt a kölcsönfajtát, akik „százfélé” tartoznak. Az ígéret szerint az adósságrendező hitel majd megoldja a problémát, mert kiegyenlíti a sok-sok hitelezőt, és ezután csak egy helyre kell fizetnünk. Sokszor még készpénzt is felajánlanak mellé. Óvatosan bánjunk ezekkel az ajánlatokkal. Lehet ugyan, hogy néhány régebben felvett, kedvezőtlen kamatozású hitel valóban ki tudunk váltani vele, de általában hosszabb futamidővel, vagyis további évekre eladósodunk. Jól vizsgáljuk meg tehát a feltételeket, mielőtt ilyen hitel felvétele mellett döntünk.

Betétek

Már említettük a fentiekben, hogy milyen fontos a takarékoskodás, a bankbetét. Mindig gondoljunk a jövőre, folyamatosan legyen készpénzünk, megtakarításunk. Akkor is, ha tele vagyunk hitelekkel. Valószínű, hogy a banktól vagy hozzátartozóinktól más tanácsot kapunk. De gondoljunk csak bele: mennyire lesz ösztönző az a tudat, hogy mondjuk öt év múlva nem lesz semmilyen tartozásunk, megszabadu-

A temetkezési vállalkozó este egy utolsó ellenőrzést tart a másnapi temetésre előkészített holttesteknél, és észleli, hogy a Kovács János nevű krematórium jelölt hímtagjának mérete minden elképzelést felülmúl. Úgy véli, nem szabad, hogy ez a dolog az enyészete legyen, levágja hát szakszerűen és beleteszi egy nagy üvegedénybe, amit teleönt spiritusszal. A biztonság kedvéért hazaviszi megőrzésre, de nem tudja megállni, hogy feleségének meg ne mutassa szerzeményét:

– Drágám, ezt nézd meg, nem hiszel majd a szemednek...

– Jézusom! – kiált föl a nej. – Meghalt a Kovács Jani...?

lunk az összes hitelünktől? Lehet, hogy egy pillanatra örömet okoz, de ha közben nem építettünk fel magunknak egy „vagyon” (értünk ezalatt akár néhány száz ezer, vagy néhány millió forintot), akkor mit is érünk el? Azt, hogy pontosan nulla forintunk van. Hát ez nem valami lelkesítő célkitűzés...

Betétek alatt érthetünk lekötött bankbetétet, önkéntes nyugdíjpénztári befizetéseket, kötvényeket, bátrabbak részvényeket is. Ez utóbbihoz azonban érteni kell, mert itt nem csak nyerni, hanem veszteni is lehet. A lényeg, hogy a hitelek törlesztésével párhuzamosan a „vagyonunk” is növekedjen. Pusztán matematikailag ugyan dőreségnek tűnik 6 százalékos betétben tartani pénzünk, ahelyett, hogy a 25 százalékkal terhelte hitelünket fizetnénk ki belőle, ám a pszichének nagyon jót tesz, hogy tudjuk, van mihez nyúlni baj esetén.

Ha vállalkozók vagyunk, és néhány milliós köztartozást halmoztunk fel, akkor óvatosan bánjunk a befektetéseinkkel, keressünk alternatív megoldásokat. Ma már nincsenek névtelen betétek, és az adóhivatal bármelyik pillanatban – előzetes értesítés nélkül – leinkasszózhatja számlánkat a követelés értékéig.

Életmód

Ép testben ép lélek! – tán Juvenalis mondta ezt néhány ezer évvel ezelőtt. És milyen igaz volt! Ha betegek vagyunk, szinte érezhetően elhagy az energia. Energiára pedig szükségünk van, hogy teljesíthessük napi feladatainkat, hogy lelünk nyugalmát

Folytatás a 21. oldalon

Apu, hogy megy be...?

A közlekedésszervezés újabb gyöngyszeme a IX. kerületi Viola utca és Balázs Béla utca sarkán. Egy „Egyirányú utca”, ahova amúgy nem szabad behajtani... **Fotó: FÓTAXI URH 376**



Folytatás a 18. oldalról

megőrizzük akkor is, ha nehezebben mennek a dolgok... Az egészség megőrzésének összetevői már a csapból is folynak: ne igyál, ne dohányozz, mozogj, ne egyél cukrot, egyél viszont zöldséget, rostot, bla-bla-bla – de én nem erről akarok beszélni. Inkább arról az életmódról amelyet manapság szinte ránk kényszerítenek. Igen, súlyos kényszer alatt élünk, hiába a szabadság, hiába a demokrácia. Naponta robotolunk a betevőért, este bezuhanunk a tévé elé, és máris megkapjuk a leckét, hogy holnap miért kell robotolnunk. Elárasztanak a reklámok, azt sugallják, hogy egy nagy senki vagy, ha meg nem veszed a legújabb műszaki bizbaszt, ha nem kas-

miértapintású a hajad és nem ezüstkoloiddal szagtalanítod a hónaljad. A fogaid vakító fehérségéről már nem is beszélve. Tiltakozhatunk, de tudat alatt biztosan befolyásolnak a reklámok, egészen egyszerűen a mennyiségüknél és harsányságuknál fogva. Ez pedig egy ördögi körbe taszít, egyre többet dolgozunk, hogy egyre többet vásároljunk, egyre többet vásárolunk, hogy kielégítsük azt a homályos hiányérzetet, amit a mindenhol az arcunkba ordító reklámok gerjesztenek bennünk. Megsúgom: nem fog menni. Mármost soha nem leszünk elégedettek, hiába a legújabb mobil, a legnagyobb tévé, a legvakítóbb fogsor. Nem fog

menni, mert alaptermészetünk szerint nem erre vagyunk beállítva. Azt szokták mondani, hogy manapság az embernek sokkal több döntést kell hoznia egy illatszerboltban a samponok közt válogatva, mint az ősembernek egész életében. Túlonyolítottuk az életünket, és már nem mi irányítunk. Pedig mindennapjainkat, munkánkat és szórakozásunkat, szabadidőnk eltöltését leegyszerűsíthetjük, anélkül, hogy igénytelenné tennénk. Tegyük meg mindent elsősorban a saját lelki nyugalomunk érdekében, de ne azért, amit mások várnak el tőlünk.

Gondolkodjunk, tervezzünk, változtassunk. Ne a távoli jövő-

ben, hanem most. Győzzük meg magunkat arról, hogy a dolgok komolyra fordultak. Ne halogassuk a változást, vegyük komolyan Robert Ringier szavait:

„Annak a napja, hogy dolgozni kezdj eredményességeden – MA van. Annak ideje, hogy fellendítsd üzletedet – MA van! Annak ideje, hogy dolgozni kezdj a feladaton – MA van. Annak ideje, hogy szétzúzd a régi stílusodat, és a romokból összeszedve a használható nekiláss a rendszeres munkának – MA van. A legjobb nap ma van. Láss hát neki most, függetlenül attól, mi minden nyomaszt, és mennyi ideje halogatód már, amit szeretnél megcsinálni.”

Nagy Zoltán



A 4,27 méteres hosszával, 1,81 méteres szélességével és 1,53 méteres magasságával, a CITROËN DS4 beváltja ígérését: egyesíti a sokoldalúságot egy kupé dinamizmusával. 3 személyes hátsó ülésével, tágas csomagtartójával, számos rakodó-

helyével, vagy a stílusához tökéletesen illeszkedő, rejtett kilincsekkel láthatatlanná tett hátsó ajtóival a DS4 magasra helyezi a mércét. A CITROËN DS4 megjelenése már az első pillanatban rabul ejt. A gyönyörűen kidolgozott bőrülésektől kezdve, a belső hangulatvilágításon át egészen a krómdekorációkig, minden azért készült, hogy kívül-belül egyaránt teljes legyen a megjelenés harmóniája és eleganciája.

A 2011 második negyedétől forgalomba kerülő DS4 a DS modelleszort gazdagítja. Az új modellt, amely a Créative Technologie újabb bizonyítéka, a párizsi autósalonon mutatják be a nagyközönségnek. A CITROËN DS4 tökéletesen illik a DS modellek világába, amit erőteljes stílusa, érzelmegazdagsága, felépítése és kifinomultsága bizonyít. Túlmutat egy hagyományos kupén, szolgáltatásaival, dinamizmusával és vonzerejével a legkülönfélébb igénynek is megfelel.

A CITROËN DS4 egy emelt karosszériájú, négyajtós kupé. Egyesíti a kupékra jellemző dinamizmust és exkluzivitást a kompakt karosszéria sokoldalúságával és utasterének előnyeivel.

Az egyszerre dinamikus és exkluzív CITROËN DS4 újfajta vezetési élményt nyújt, köszönhetően az emelt karosszériának, a panoráma szélvédőnek és a kupék jegyeit a kompakt modellek kényelmével ötvöző pilótafülkének.

Vezetetősége összhangban van stílusával, a CITROËN DS4 egyedül vezetői élményt nyújt, mozgásra, utazásra csábít.



Szovjetunióban haldoklik nagyanyó, a nagyapa végigjárja az orvosokat, van-e valami remény – végül egy alternatív doktor azt mondja neki:

– Egy módon segíthet az asszonynak, ha teljesíti férj kötelezettségét.

Mire az öreg: – Nagyon öreg vagyok én már, kezem között halt meg Lenin elvtárs, hogy tehetnék én ilyet?

De az orvos csak gyözködik, hogy nincs más lehetőség – nagyapó hát összeszedte minden erejét s teljesített. Reggel ébrednek,

hát nincs mellette az ágyban az asszony, ott sűrűforog a konyhában, palacsintát sütöget, kacag s dalol. Nagyapó elkeseredetten verte a falba a fejét: – Milyen hülye vagyok én! Megmenthettem volna Lenin elvtársat is!!!

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Behajtási tilalmat jelent-e a tábla a 3500 kilogrammot nem meghaladó ponyvás kis-tehergépkocsinak?

- a) Igen.
- b) Csak az átmenő-forgalom esetében.
- c) Nem.



2. Növelheti-e taxija sebességét, amikor a tábla vonalába ér?

- a) Igen.
- b) Csak a biztosított vasúti átjáróban.
- c) Nem.



3. Hogyan kell taxijával megközelítenie a táblával jelzett útkereszteződést?

- a) Úgy, hogy a megállási kötelezettségének mindig eleget tudjon tenni.
- b) Csak olyan sebességgel, hogy eleget tehesen elsőbbségadási kötelezettségének, és e tekintetben másokat a taxija sebességével ne tévesszen meg.
- c) Úgy, hogy a keresztező úton érkező jármű és a taxi között felmerülő továbbhaladási sorrendet a jobbkézsabály alapján rendezni tudja.



4. Okozhat-e valamilyen problémát, ha taxiját országúton egy ilyen jelzőtábla hatálya alatt hosszú ideig kell vezetnie?

- a) Igen, stresszt kiváltó ok lehet.
- b) Csak akkor, ha a kényszerű lassú haladás miatt utasa türelmetlenkedésével idegesíteni kezdi.
- c) Nem, mert a lassú haladás következtében kisebb a baleset bekövetkezésének a veszélye.



5. A táblával jelzett helyen ugyanazzal a sebességgel halad taxijával, mint a megelőző vízszintes (sík) úton. Egy erőteljes fékezés esetén változik-e járművének a fékútja?

- a) Igen, növekszik.
- b) Igen, csökken.
- c) Nem.



6. Hogyan kell értelmezni a tábla tilalmát?

- a) A jármű bármely tengelyének a tényleges terhelése nem lehet több mint 2,5 tonna.
- b) A jármű bármely tengelyének a megengedett legnagyobb terhelése nem lehet több mint 2,5 tonna.
- c) Csak a jármű hajtott tengelyére vonatkozik a korlátozás.



7. Köteles-e járművével arról kikerülni a járdaszigetet vagy egyéb más akadályt, amerre a táblán lévő nyíl mutat?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a más irányú továbbhaladást tilalmi tábla korlátozza.
- c) Nem.

8. Szállíthat-e taxijában egyidejűleg két óvodás korú gyermeket és három felnőtt utast, ha a járműben szállítható személyek száma egyébként öt?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a 135 cm-nél alacsonyabb utasát (utasait) gyermekülésben helyezi el.
- c) Nem.

9. Mikor és hol kötelező a taxiból kiszálló vezetőnek és utasának fényvisszaverő mellényt viselnie?

- a) Csak éjszaka, ha lakott területen kívül az úttesten tartózkodik.
- b) Nappal és éjszaka egyaránt, ha az úttesten, illetve a leállósávon tartózkodik.
- c) Éjszaka és korlátozott látási viszonyok között, ha lakott területen kívül tartózkodik az úttesten, a leállósávon vagy az útpadkán.

10. Mentessül-e a ráfutásos baleset okozásának felelősége alól, ha az elöl haladó – nem a személy, és vagyonbiztonság megóvása érdekében – állította meg hirtelen fékezésével a járművét?

- a) Igen.
- b) Nem.

11. Eltilthatják-e a kerékpározástól azt a biciklistát, aki bringájával ittasan okozott közúti balesetet?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb akkor, ha személyi sérülés is történt.
- c) Nem.

12. A szemben érkező járművek közül melyiknek van elsőbbsége ott, ahol az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül?

- a) Annak, amelyik irányváltoztatás nélkül tudja az útját folytatni.
- b) Annak, amelyik hamarabb ér az útszűkülethez.
- c) Annak, amelyik gyorsabb haladásra képes.

13. Köteles-e irányjelzést adni előzési szándékának jelzésére?

- a) Igen, minden esetben.
- b) Ha az előzés irányváltoztatással jár, akkor igen.
- c) Csak akkor, ha szükségesnek látja tájékoztatni a tervezett haladási irányáról a mögötte vagy a szembe jövőt.

14. Szabályos-e, ha a képen látható kukásautó munkája végzése közben megáll az úttest közepén?

- a) Igen, ezt bármikor megteheti.
- b) Csak addig, amíg ez a munka végzése érdekében elkerülhetetlen.
- c) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatók.

Jelentés a sárga házból

Matrica eltávolítása

Ma új matricát kaptam a taxira. Nagyon örülök neki. A másik tizenkettőnek is örültem. Most már úgy nézek ki, mint egy hirdetőszlop. Van már az oldalablakokon, a hátsó szélvédőn, az ajtókon, a csomagtartón, a sárvédőkön. Alámászkok a kocsinak, szerintem még ott is van. Csak egy kicsi baj van. Az egyik matricát el kell távolítani. Ez a múltkor se nagyon sikerült. Kicsit elfáradtam. Legalábbis az orvos mondta, hogy pihenjek.

Pedig szépen indult. A matricát leszedni egy mozdulat. Gondoltam én. Egy picit körrömmel alányúlni, és zsupsz, letépní. Majdnem lejött a negyede. A következő kísérletre majdnem eltűnt a matrica fele. Nem egész negyven perc küzdelem után eltűnt a matrica. Csak az a rohadt ragacs maradt az ablakon. Na, azzal nem tudtam mit kezdeni. Se tudományosan, se tudománytalanul.

Körömmel lehetetlen. Próbálkoztam késsel.

Kapartam, vakartam percekig. A zsilettpengével se sikerült. Rémülten kértem a kollégák segítségét. Segítettek. Mindenkinek volt biztos módszere: körömlakklemosó. Megpróbáltam, szétmarta az ujjamat. Próbálkoztam benzinnel. Gyanúsán nézett a benzinkutas, amikor zsebkendőt tartottam a töltőcső alá. De nem szólt érte. Azt hitte, „szipus” vagyok, de a benzin sem használt. Nem jött le a matrica maradéka. Akkor már nagyon izzadtam. Rohadék! Gyűlöltlen néztem a taxim ablakát. Hogyan jöhet le ez a ragacs? Mi lenne, ha visszazagasztanék egy ugyanolyan matricát? Nem jó. Kevesebb matrica se lehet, de több se. Ezt valahogy le kell kaparni! Éreztem, hogy pirosodom. Lüktetett az agyam. Vegyileg nem jön le, kaparással nem jön le. Mi lenne, ha leégetném? Tényleg, így égetik le a festők az ajtórol a régi festéket...

Ez se jó. Nincs benzinégőm. Sűrített levegő? Az se jó. Ekkor már le kellett ülnöm, éreztem,

hogy lihegek. Elkezdett szűrni az oldalam. Mikor zsibbadni kezdett a kezem, éreztem, baj van. Meg kell oldani ezt a problémát. Hogyan jön le ez a matrica? Égett a szemem, zúgott a fejem. Le kell jönni a matricának, akarom! Én ügyes vagyok, én taxis vagyok...

Megsimogatta a fejem a feleségem: „Jól vagy?” – kérdezte. „Hát persze hogy jól vagyok!” Olyan szép itt minden. Szép tisztaság, csend, nyugalom. Feleségem mellett egy ápoló. Nyugalom és béke. Jó hírű kórház. Itt nem kell taxiznom, csak a pihenés. Nem kell nyomogatnom stopperórát, nem kell tüvöltözöm az autósokkal. De jó itt lenni...

„Mit figyelsz annyira?” – kérdi az én drága feleségem. „Semmi, semmi...” dűnnyögöm közben nézem a nejem mögött a csempét a falon. A villanykapcsoló mellett egy tündéri matrica. Egy falatnyi. Ezt le fogom kaparni! Csak mennének el már a látogatók! Hát a kórházakban soha nincs záróra? Istenem, milyen szép matrica. De jó lesz vakarni...

**Lejegyezte a pszichiátrián:
Tasnádi Aron**

Moszkvában felárat fizetnek a klímáért

Csalókban külföldön sincs hiány

Moszkvában, a nyári kánikulában akár 20 százalékos felárat is felszámolnak a taxisok a kuncsaftnak a légkondicionáló bekapcsolásáért, míg Bulgáriában éttermek és egészségügyi ellátók dolgoznak össze a fuvarozókkal. A taxióra olykor fényes nappal is éjjeli tarifával üzemel, míg hét közben előfordul, hogy a hétvégi ütem szerint számol az óra.

Külföldi nyaralásunk során nem árt felkészülni a helyi sajátosságokból, és itt nemcsak az idegenforgalmi látványosságokra gondolok. Amennyiben az adott országban található magyar külképviseleti kirendeltség, nem árt tőlük is tájékozódni a tapasztalatokról. Így is érheti meglepetés a turistát, de aki csak beleveti magát az életbe, az bizony nagyon pórul járhat.

Moszkvában a nagy hőségre való tekintettel felárat számolnak fel a taxisok a légkondicionáló bekapcsolásáért. Ennek aránya akár a 20 százalékat is elérheti. A klíma díjszabásai eltérőek, van, ahol időtartam szerint állapítják meg a tarifát, ebben az esetben percenként egy rubel a plusz szolgáltatás ára – 7-8 forint –, míg máshol átalánydíjként akár 100-200 rubelt is elkernek ezért. Több reklamáció érkezett a taxitársaságokhoz, ám a fuvarozók képviselője közölte: csak akkor számíthatnak fel pluszköltséget, ha az ügyfél kifejezetten lég-

kondicionált autót kér.

Jurij Szvesnyikov, a Moszkvai Szállítványozók Egyesületének ügyvezetője arra hívta fel panaszosok figyelmét, miszerint a taxik légkondicionálással történő felszereltségére, illetve annak használatára nincs jogi szabályozás. Szerinte teljesen jogosan kérnek pénzt kollégái a pluszszolgáltatásért, mivel ez többletköltséget jelent az üzemeltető számára. Egy klimatizált gépjármű átlagosan 1,5-2 liter üzemanyaggal többet fogyaszt 100 kilométerenként, ami maximum 50 rubelbe kerül. Azt is hoztátette, ezt az elvet alapul véve, télen akár a fűtés bekapcsolásáért is felárat kérhetnének.

Bulgáriában számtalanszor előfordul – főleg a turistáktól hemzsegő városrészekben –, hogy a taxisok és az éttermek összejártanak. Így, aki helyismerettel nem rendelkezik, illetve nem konkrét vendéglátóhelyet nevez meg, az ne lepődjön meg, ha igen drága helyen köt ki. A taxis pedig a vendégek után „közvetítői jutalékot” kap. De nem csak a szórakozni vágyókat ejtik át a bolgárok. Aki kisebb balesetet szenved, megsérül, és orvosi ellátásra szorul, olyan klinikára is kerülhet, ahol igen borsos árat fizethet magárárt a vizitért, ugyanakkor olyan indokolatlan szolgáltatásokat is elvégeznek a sürgő-forgó egészségügyi dolgozók, amelyet állapota egyébként nem tenne indokoltá. Lapinformációk szerint előfordult az is,

megröngenezték a páciens, akinek erre szüksége sem volt, így értelmetlen sugárzásnak tették ki a külföldi bajba jutottat.

A magukról megfélemedező taxisok gyakran próbálnak magasabb tarifával közlekedni, s tekintve, hogy a külföldiek a helyi szabályozással nincsenek tisztában, nem egyszer nyelvi nehézségek csak fokozzák a helyzetet, a sofőr világos nappal is éjjeli tarifával közlekedik, vagy éppen hét közben is a munkaszüneti napra érvényes rendszer szerint ketyeg az óra. A külföldiek zöme az utastérben kihelyezett kötelező tájékoztatókat elolvasni sem tudja, nemhogy értelmezni. Ezt használják ki a bolgár fuvarozók. (Csak csendben jegyzem meg, azért ezekre a trükkökre idehaza is találni példát.)

Ha már nyaralás, akkor az **olaszoknál** érdemes odafigyelni, nehogy minden bővít az emberre sózzanak, mert a hamis termékért nemcsak az eladót, de a vásárlót is megbírságozzák. A Rómába utazóknak nem árt tájékozódni, hogy melyik múzeumba vagy turisztikai látványosságért kell belépőt fizetni, mert az is előfordult, az idegenvezetők pénzt szedtek olyan nevezetességek megtekintéséért, ame-

lyek egyébként ingyenesen látogathatók. Bármennyire is meglepően hathat, de még a Vatikánban is dolgoznak zsebesek. Legtöbbjük jól szituált, fényképezőgéppel a nyakában érdeklődő turistának állcazza magát, ám ez nem téveszsen meg senkit, értékeire továbbra mindenki fokozottan ügyeljen!

A zsebtolvajok Nyugat-Európa szinte valamennyi országának nagyobb városaiban jelen vannak. Elsősorban azokat a helyeket kedvelik, ahol nagy a tömeg. Idegenforgalmi látványosságok közelében, tömegközlekedési eszközökön olyan kifinomult módszerrel dolgoznak, hogy a mit sem sejtő áldozat csak órákkal később észleli: meglópták. Barcelona mutatványosaitól hemzsegő utcáit a zsebesek Mekkájának tartják.

Görögországban az autóval utazóknak érdemes különösen ébernek lenniük, ugyanis nemegyszer fordult már elő, hogy illegális bevándorló próbált a gépjárműben vagy lakókocsiban elrejtőzni titokban, esetleg stopposként csatlakozni vagy elvegyülni a külföldiek között. Parkolóban, pihenőhelyeken, célszerű indulás előtt a lakókocsit éppúgy átnézni, mint az utánfutót, mert a határon – jobb esetben – igen kellemetlen magyarázkodást lehet megelőzni ezzel az óvintézkedéssel, ha rosszabbul járnunk, akár eljárást is kezdeményezhetnek velünk szemben. **k.z.t.**

Néhány napja megkérdeztem a feleségemet, hogy a házassági évfordulónkon hová mehetnénk. Azt felelte: Valahová, ahol már rég nem voltam. Erre a konyhát ajánlottam. Ezután veszekedni kezdtünk...

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 9.00-14.00-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, ügyintézesek | 1.500.-tól |
| Költségszámítás (alkalmanként) | 600.- |
| Könyvelés, adatrögzítés | 3.500.-tól |
| Elektronikus havi járulékbevallások | 1.800.-tól |
| BTI-tagdíj (havonta) | 1.500.- |
| Taxióra önírós- és hő papírszalagok | 150.-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.

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 |

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

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 járulékbemvallások saját kezdeményezéséből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbséget után a jegybanksi alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanksi alapkamat kétszeresét számítja fel.

ÖRÖMHÍR

Egy kórházban a doktor üdvözli betegét: – Örüljön, Józsi bácsi, holnaptól nem tud bal lábbal felkelni!

* * *

ELTÉVEDT

Az egyik utcáson egy szőke nő riadtan kiabál ki a kocsiból: Ne haragudjon, uram, ez a második utca balra?

TÖRTÉNELEM

– Miért haltak ki a dinoszauruszok?
– Mert nem fértek be a bárkába...

* * *

BARÁTNŐK

Barátnők találkoznak az utcán.

– Hogy ki vagy nyalva!
– Látszik rajtam?

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

| | Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék | Nyugdíjbiztosítási Alap | |
|---|---|--|--|
| | | TB-nyugdíj esetén | Magánnyugdíj esetén |
| Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 73 500 Ft | Járulékalap 10,5%-a 7719 Ft | Járulékalap 33,5%-a 24 623 Ft | Járulékalap 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 járulék beszedési számla | APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek | |
| Befizetési számlák számlaszáma | 10032000-06057749 | 10032000-06056236 | |
| Költségkenti elszámolhatóság | A járulékalap 3%-a 2206 Ft | A járulékalap 24%-a 17 640 Ft | |


*2010. évtől (reméljük, átmenetileg) az ún. „piaci díjazás”, vagy „tevékenységre jellemző kereset (TJK)” fogalma került előtérbe a járulékalap számításánál. Mivel azonban ez mindenkinél más összeg lehet, az egyszerűség és összehasonlíthatóság kedvéért maradtam a minimálbér szerinti járulékösszegeknél. Egyéb (de a minimálbérnél nem kisebb!) járulékalapoknál a megfelelő százalékokkal kell a fizetendő járulékokat kiszámítani.

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál (ha a tárgyhónapban volt vállalkozói kivét) a tárgyhónapot követő hónap 12-e.
Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ig fizethetik pótlékmentesen.

MUNKAVISZONY MELLETTI EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

| | Egészségügyi Szolgáltatási Járulék | Nyugdíjbiztosítási Alap |
|--|---|---|
| Járulékok alapja:  | 4950 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.) | Járulékalap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. (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 |
| Költségkenti elszámolhatóság | Teljes befizetett összeg | Nem elszámolható |

Fizetendő negyedéves adóelőlegek

Az adózás rendjéről szóló törvény értelmében az egyéni vállalkozó negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ik napjáig adóelőleget köteles fizetni. A személyi jövedelemadó előleget abban a negyedévben kell fizetni először, amikor összege eléri, vagy meghaladja a 10 000 forintot. A további negyedévekben már összegtől függetlenül fizetni kell.

2010. januártól életbe lépett és még jelenleg is érvényben van (ígéretük szerint átme-

netileg) a „korrigált adóalap” fogalma. Ez leegyszerűsítve azt jelenti, hogy bármilyen módszerrel is állapítjuk meg jövedelmünket, azt az adó kiszámítása előtt még meg kell szoroznunk egy 1,27-es ún. korrekciós tényezővel. A számítás eredménye lesz a korrigált adóalap, ebből kell aztán a 17%-os adót fizetni (a magasabb adókulcs a mi körünkben nem jellemző, ezért itt nem térek ki rá).


Nézzük egy példán: átalányadózó főfoglalkozású egyéni vállalkozó negyedéves bevétel

tele 600 ezer forint. E bevétel 20%-a, azaz 120 ezer forint a jövedelem, amit ezután fel kell szorozni 1,27-el, így lesz belőle 152 400 forint, mint korrigált adóalap. Az adó ezen összeg 17%-a, vagyis 25 908 Ft.

Nyugdíj melletti átalányadózó vállalkozók a bevételük 25%-át számítják jövedelemként, az adó kiszámítása a továbbiakban a fentivel azonos.

Tételesen adózó vállalkozók a jövedelmüket ún. vállalkozói kivét formában érvényesítik, ezt követően az Szja kiszámításához vezető eljárás szintén a fentivel azonos.

FIZETENDŐ NEGYEDÉVES ADÓELŐLEGEK

| | Főállású átalányadózó vállalkozó | Nyugdíj melletti* átalányadózó vállalkozó |
|--|--|--|
| Adó, ill. adóelőleg alapja és mértéke  | A tárgynegyedévi bevétel 20%-a szorozva 1,27-es korrekciós tétellel. Az eredmény a korrigált adóalap. Az adó ennek 17%-a. | A tárgynegyedévi bevétel 25%-a , szorozva 1,27-es korrekciós tétellel. Az eredmény a korrigált adóalap. Az adó ennek 17%-a. |
| Befizetési számlák elnevezése | APEH Személyi jövedelemadó | APEH Személyi jövedelemadó |
| Befizetési számlák számlaszáma | 10032000-06056353 | 10032000-06056353 |
| Költségmenti elszámolhatóság | Nem elszámolható | Nem elszámolható |

Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12-e, a harmadik negyedév tekintetében 2010. október 12-e.

*Az átalányadózó vállalkozók a nyugdíjba vonulás évében még végig a főállásuakra vonatkozó 20%-os (kedvezőbb) jövedelemszámítást alkalmazhatják.

Tételes adózóknál a személyi jövedelem-kivét mellett más elemeket is figyelembe kell venni az adóelőleg számítás során, javasoljuk ezért szakképzett könyvelő igénybevételét.

| | | |
|----------------------|---|---------------------------|
| Csekkrendelés | APEH, Tb csekkek megrendelése telefonon. Néhány napon belül postai úton érkezik. | 06-1-299-4000/4265 |
|----------------------|---|---------------------------|

| | | | |
|---|--|--|--|
| Központi Okmányiroda 1133 Budapest, Visegrádi u. 110-112. Hétvégén is nyitva! | Intézhető ügyek: <ul style="list-style-type: none"> Járműigazgatás Személyazonosító igazolvány Útlevél 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: <ul style="list-style-type: none"> 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 „igazolólapp”-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: <ul style="list-style-type: none"> Könyvelés Elektronikus bevallások NYENYI (visszamenőleg is) Iparüzési adó Járuléknnyilvántartás Táppénz- és nyugdíj ügyek Teljeskörű 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 |
|--|---|---|

Kérelmek taxiállomásokkal kapcsolatban

V. Március 15. tér

Elkoptak az útburkolati jelek, a „Taxiállomás” felfestések. Kérjük őket pótolni, mert rendszeresen parkolnak itt „civil” autók.



V. Március 15. tér, elkoptak a felfestések

XIV. Hősök tere

Kialakítottak több taxiállomást a Hősök tere környékén, azonban mindegyik eldugott helyen van. Jó lenne például a Szépművészeti Múzeum és a Mücsarnok előtt kialakítani egy-egy taxiállomást. Hely lenne bőven.



XIV. Hősök tere, ahol a teherautó áll, ott a taxik is megállhatnak

Halála után egy férfi a Mennysország kapujában találja magát.

Szent Péter fogadja:

– Fiam, úgy látom, te nem voltál túl jó életedben. Tudsz mondani valami jó cselekedetet, ami indokoltta tenné, hogy beengedjünk?

– Igen. Egyszer egy motoros társulat molesztálni kezdett egy csapat apácát. Én odamentem a főnökükhöz, aki egy nagydarab, szőrös fickó volt, tetoválásokkal a karján, karikával az orrában, megfogtam a karikáját, magamhoz húztam a fejét és azt mondtam neki: „Most szépen bocsánatot kérsz a hölgyektől!”

Szent Péter elkezd lapozgatni a könyvét:

– Akárhogyan is nézem, itt semmi ilyet nem találok. Mikor történt ez az eset?

– Úgy két perce...

XIII. Szent István körút

Valamikor volt egy jól pörgő „droszt” a Víg Matróz étterem előtt. Azóta nincs már se étterem, se taxiállomás. Először beköltözött a színház melletti kis utcába, most meg a távoli Pannónia utcába. Kellenne egy figyelmeztető tábla, útbaigazító jelzőtábla: hol található a taxiállomás. Jönnek ki a leendő utasok a színházból és nem tudják, hol található taxit.



XIII. Szent István körút: kerítést találhat az utas (jelölt), csak taxiállomást nem

Juhász Péter

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 2000 szeptemberében

10 éve történt

Alapdíj kontra kiállási díj

Ezúttal a szokásosnál kicsit hosszabban idézünk a 10 évvel ezelőtti, 2000 szeptemberi Taxisok Világa vezércikkéből. Tesszük ezt azért, mert az írásban felvetett anomália egy cseppet sem vesztett időszerűségéből, sőt, e tekintetben a helyzet – ha ez még egyáltalán lehetséges –, tovább romlott...

A telefonon rendelt taxi – az utóbbi néhány év kivételével (van az már 20-25 is!) – mindig drágább volt, mint a leintett, vagy a droszton talált kocsi. Nyilvánvaló: a taxis, ha felvett egy címet, onnantól kezdve foglalt volt, nem vehetett fel integető utast. Ha pedig foglalt volt, akkor indította az órát, és úgy ment utasáért, aki teljesen természetesen vette, hogy valamivel többet kell fizetnie, ha a háza előtt várja a taxi, és nem az utcán kell vadászni rá.

Az első rések ezen a rendszeren a nyocvanas évek közepén keletkeztek. A cégek piaci harca először a szállodák és vendéglátóhelyek megszerzéséért alakult ki. Mivel a tarifa akkor közel egységes volt, a kiállási díjak elengedésével lehetett kedvezményt adni. Álljunk ki tehát először a személyzetért üres órával (hálából, hogy a vendégekért is minket hívnak). Aztán az orvosi rendelőkbe is. Utána a magánmegrendelők következtek, majd a vendéglátóhelyek vendégei is. Ezzel befejeződött a harc: ma már minden társaság mindenhol üres órával áll ki.

Vegyük észre, mennyire diszsonáns és logikátlan ez a dolog. A több szolgáltatás kerül kevesebbe! Sokan a fővárosi tarifarendelet megsértését vélték felfedezni abban, ha a taxirendelésben esetleg különleges igényeket támasztott az utas, és a taxi kiállási díjjal állt elő. Pedig élesen meg kell különböztetni az alapdíjat, amelynek mértékét a fővárosi rendelet maximálta, és a kiállási díjat, amelyre semmilyen szabály nem vonatkozik. A taxitársaságok telefonos rendelés során olyan kiállási díjat alkalmazhatnak, amelyet piaci pozíciójuk megenged. (Ma ez a legtöbb esetben nulla forint. Sajnos...) A kiállási díjjal nem sérül(ne) a fővárosi rendelete, hisz a kiállási díj nem az alapdíj vagy a viteldíj megemelésével jön létre, hanem azzal, hogy az autó távolabbról érkezik.

Talán bízhatunk benne, hogy a piaci viszonyok rendeződésével, a fizetőképes kereslet emelkedésével hosszú távon megoldódik ez a gond, és visszaáll a természetes rend: ha valaki autót rendel, az többet fizet, mintha az utcán intette volna le. A fuvar ugyanis ott és akkor kezdődik, amikor a taxis felvette a címet, és teljesen közömbös, hogy az utasa akkor még nem is ül a kocsiban...

Ez utóbbi bekezdéshez engedtessek meg egy sóhaj: Hogy én mennyire idealista voltam tíz évvel ezelőtt...

-oli-

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

KIPUFÓGÓ szerelés, javítás
személy, kisbusz, kisteher
DÍZEL KATALIZÁTOROK és
RÉSZECSKESZÜROK tisztítása
SPORTDOBOK és **KRÓMVEGÉK**
Nyitva: H-P 8-18-ig
Szombaton: 9-16-ig
Tel.: 06 30/252-1955, 06 20/4939944
1162 Bp., Gusztáv u. 128.
www.fender-kipufogo.hu

AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel
NORDEX TRADE Kft.
autóalkatrész szaküzlet
1139 Bp., Rőppentyű u. 45.
Tel.: 06-1-329 2926, 06-1-329 2927
Nyitva: H-P 08-17-ig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 30% kedvezmény!

Ez az Ön
hirdetésének helye

**AUTÓTÜKÖRBETÉT
JAVÍTÁS**

Földes Gábor
1075 Budapest, Király u. 11.
Ny: H-P: 8-17-ig

Telefon: 341-1261

Mercedes Alkatrész
Gyári új, minőségi utángyártott és
bontott alkatrészek.

RAKTÁRRÓL MINDEN TÍPUSHOZ

Üzleteink: 1196 Bp., Ady Endre u. 47.
1196 Bp., Báthory u. 51.

Telefon: 280-51-67

www.mercibolt.hu

Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnái Budapest 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250

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

Előfizethető a Taxisok Világa!

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

AUDI, VW, Seat, Skoda
Santen 95 Bt.
autóalkatrész szaküzlet

1196 Bp., Ady Endre u. 49.

Tel.: 280-9739, 280-4567

Nyitva: H-P 8-17 óráig, Sz: 8-12 óráig

www.santen.hu

Taxisoknak 20% kedvezmény!

Leleményesek a taxisok?



Változik a világ! Egyre több parkolóőr fizeteti meg a parkolási díjat a taxisokkal. Régen tudták, a taxis dolgozik, nem szórakozásból várakozik itt vagy ott. Az utason pedig nem lehet behajtani a parkolási díjat, akkor sem, ha a taxis 15 percet várakozik a címen, például előrendelésnél.

Az egyik taxis megoldotta sajátos módon a problémát, de lehet, mások is...

Kitesz a műszerfalra vagy ötven parkolócédulát, nesze neked, parkolóőr, válogass! Persze hogy nem válogat! Nincs félórája egyenként végigbogarászni a cetliket! Inkább tovább ballag! A taxis meg mosolyogva távozik, ha megérkezett az utasa...
Tóth Tibor

EGYÜTTÉRZÉS

Nyuszika zokogva ül egy kút kávján.

– Szegény maci, szegény maci.

Arra megy a róka. – Miért zokogsz?

– Szegény maci, szegény maci...

– Mi történt?

– Gyere, nézd meg!

Róka odamegy a kút pereméhez, a nyuszika, zsupsz, belelőki.

– Szegény róka, szegény róka...

BIOLÓGIA

– Mi az? Négy lába van, mégis elesik?

– Kettészelt pók...

TAXIZNI KRAKKÓBAN

Lengyelország kulturális „fővárosa” még a lengyelek szerint is kétségtelenül Krakkó, s ennek megfelelően nagy a város turisztikai vonzereje. Nem véletlenül. Hangversenyek, múzeumok, fesztiválok, kiállítások, operaestek közül csemegézhet az idelátogató hazai vagy külföldi vendég, s akkor még nem beszélünk az impozáns műemlékekről, az emberléptékű tiszta városról, a rengeteg látnivalóról.

Ez kell a taxinak! Van utas, lehet dolgozni, van bevétel. Tényleg így van ez? Pillantsunk bele a krakkói taxisok mindennapjaiba!

Közel nyolcórás busz utazás után leszálok a krakkói buszpályaudvaron és rögtön belebotlok egy negyvenes fazonba, aki megkérdezi, kérek-e taxit. Oldalt ott áll három taxi, a sofőrök a kocsiban ülve várják az utasokat. A fazon int, menjek utána. Indulunk ki a pályaudvarról, de nem ajánlja fel, hogy viszi az egyik csomagomat. Gyánús!

Aztán rámutat egy hervadt, koszos, öreg Mercire, mehetünk. Nem érti, miért fordulok vissza, nem magyarázom el, hogy már hajdani másodállásos fótaxis ko-

romban is utáltam a hiénákat. A taxisoktól kérdezem, miért tűrik el az ilyeneket? Igen, vannak itt ilyen kalózok, de a hatóságok semmit sem tesznek ellenük.

Ekkor bemutatom az Erdei Zsolttól megfigyelt két legeredményesebb ütésformát, de csak mosolyognak. Ők nem tesznek ilyet.

Ütközben megtudom, hogy a viteldíj feleannyi lesz órával, mint amit a fazon megajánlott. A tizenkét éves fekete Renault kívül-belül tiszta, jó állapotú, közben feltűnik, hogy itt sem egységes színűek a taxik, csakisúgy mint nálunk. Őt nap

alatt hatszor ültem taxiba, beszélgettünk, ami csak azért volt eredményes, mert (mostoha)anyanyelvi szinten beszélek lengyelül. A krakkói taxisokra nem jellemző, hogy anyanyelvükön kívül bármilyen más nyelven jól beszéljenek. Viszont remekül vezetnek, öltözőkdedűk kulturált. A drosztokon is elcsévegetem velük. Elmondták, hogy most 450 darab taxi dolgozik a városban. Kérdezem, ez sok vagy kevés? Mondják, sok. Persze minden taxis azt szeretné, ha ő egyedül dolgozhatna egy városban. A többiek? Na, az a sok. Darabszám-li-

mit nincs, mert mit is szólna a szabad versenyre oly kényes, nagy Európai Unió? Városi árllimit az van, ez átszámítva 204,40 forint/km, többen ezen az áron dolgoznak, de vannak olcsóbbak is.

A taxis állomány több taxis-társas-

ságból és „mezítlás” (kb. 20%), szóló autókából áll össze. A nyári turistaszezonban mindenki megél, ősztől tavaszig viszont kevesebb vaj jut a zsömlére, pedig egész éves a turistaforgalom. Van,

aki télen leáll és mást csinál. Konkurenciát jelent még a jól kiépített tömegközlekedési hálózat és a 170 darab elektromos hajtású városnéző, nyitott jármű.

A taxikat évente egyszer vizszik vizsgára, ahol nagyon szigorúak a feltételek, de ha a kocsi megfelel, nem nézik az életkorát. (Nincsenek elagott vagy gyenge járgányok a drosztkon.) Kötelező kamarai tagság sincs, de a taxistársaságok m i n d

ott vannak a tűz körül. Panaszoknak, drága az üzemanyag. Átszámítva a gázolaj 290 Ft, a 95-ös 300 Ft, az autógáz 155 Ft.

A közlekedés meglehetősen nyugodtan áramlik, egyet kivéve. A helyi városépítészek valami szövődménytől indítva nem kedvelik a villamos-járdaszigeteket, ezért az utasok az úttestről szállnak fel, az autósok meg begurulnak a nyitott ajtajú villamos mellé. Félelmetes! Csak a taxisok nem tesznek ilyet.

Tóth I. Gábor



A konkurencia



Magánreklám



Ugyan nincs meg az öt méter, de itt nem piszkálják a taxisokat



Nem kötelező az egységes szín



Villamosmegálló kisteherautóval súlyosbíva

Két idegen srác egymás mellé kerül egy repülőn.

Az egyiknek van egy jó könyve, azt olvasná, de a másik nem hagyja:

- Beszéljessünk, úgy jobban telik az idő!
- Miről akarsz beszélgetni?
- Hát..., mondjuk az atom-

energiáról!

- Jó, de mielőtt erről beszélgetnénk, meg tudnál magyarázni nekem valamit? A kecske, a tehén és a ló ugyanazt a füvet eszik, és mégis más-más a trágyájuk: a kecskéé bogó, a tehéné lepény, a lóé pedig száraz fű. Miért van ez így?

- Nem tudom.
- Hát akkor, hogyan akarsz te az atomenergiáról beszélgetni, amikor a szarhoz sem értesz?!

Szép volt, fiúk!

Labdarúgó öregfiúk nagypályás bajnokságában:
FŐTAXI – Újpest FC 0-3 (0-2)

XIV. Rákospatak utca, 60 néző

Játékvezetők: Zubovics, Harmath – Puskás

Gólszerzők: Sebők, Víg, Szanyó

Sárgalapok: Szlezák (Újpest FC), Babik (FŐTAXI), Erdős (FŐTAXI)

FŐTAXI: Timár, Tóth, Bartha, Schwarcz, Mucza, Kulcsár, Babik, Szuntner, Urbán, Lőrinc, Sallai

Cserék: Balogh, Bíró, Erdős, Burgyula, Martinek, Schuck, Szilágyi

Újpest FC: Koszta, Juracsik, Tamási, Mészöly, Szlezák, Mundi, Gyimesi, Sebők, Víg, Szanyó, Kovács

Cserék: Horváth, Szabó, Brockhauser, Takács, Katona

Jól döntöttek azok, aki kilátogattak a zuglói sporttelepre, hiszen mindkét csapatban kiváló labdarúgókat láthattak a nézők. A taxisok leigazolták Urbán Flóriánt, a sokszoros válogatott labdarúgót. De a vendégeknél is is-



Játékvezetők és csapatkapitányok



Mérkőzés után fehér asztal mellett beszéltek meg a történeteket



merős arcokat fedezhettek fel a labdarúgás szerelmesei. Mészöly Géza, Kovács Zoltán, Sebők Vilmos és a többiek, csupa ismert arc a labdarúgás világában.

Szerencsés góllal szereztek vezetést a vendégek az első percekben. Ezután többet birtokolta a labdát az Újpest, de szép ellentámadásokat vezettek a taxisok. Az első félidő hajrájában még egy gólt szereztek a vendégek. A második félidőben nem változott a játék képe, mindkét kapu előtt több gólszerzési lehetőség adódott.

Az utolsó percekben eldőlt a mérkőzés, megszerezte az Újpest a harmadik gólját. A taxisok emelt fejjel hagyhatták el a játékteret, nem játszottak alárendelt szerepet! Készülhetnek a következő mérkőzésekre, például a Vasas elleni mérkőzésre, melyet szeptember 27-én játszanak a Fáy utcai stadionban. Legyünk ott is sokan, buzdítsuk a taxisokat! Igazán jó reklám egy taxis cégnek, hogy labdarúgó játékosai a legjobbak között szerepelhetnek.

Erről a mérkőzésről adatokat, ugyanúgy, mint a korábbi mérkőzésről az „adatbank.mlsz.hu” internetes oldalon lehet találni. Itt információk vannak a napjainkban, illetve az elmúlt években Magyarországon lejátszott összes (!) labdarúgó-mérkőzésről, legyen az NB I., vagy megyei II. osztály, felnőtt- ifjúsági vagy serdülőmeccs.

Juhász Péter

Az Újpest FC csapata



Riport készül az idősek otthonában.

- Bácsika, hogyan érte meg ezt az idős kort?
- Mindig a természetet kedveltem, kirándultam, sokat sétáltam.
- Hány éves a bácsi?
- 80!

A riporter kérdezget egy még idősebb bácsikát:

- Ön minek köszönheti ezt a hosszú életet?
- Az egészséges életmódnak! Semmi hús, semmi alkohol!
- És hány éves a bácsi?
- 90!

Tovább faggatózik a riporter egy még idősebb bácsikánál:

- Ön hogyan élte meg ez szép kort,
- Szex, alkohol, mindennap!
- Hány éves a bácsika?
- 40...

Oroszki Péter, a csapat edzője szünetben tanácsokat ad a játékosoknak



Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Kajak-kenu! Csodálatosak az eredmények, még akkor is, ha gyengébbek az elvártnál. Még ettől is szebb, amit az úszóválogatottól kaptunk. Könnyezve éreztem át a sikerüket. Tudom, értünk is tették és teszik a jövőben is, amit kell. Előre is köszönjük! Szurkolunk!

Ennyi csoda után jöjjön a „legkisebb, a leggyengébb testvér”, a foci. Sport ez, ha nem is látszik annak. A magyar bajnokikat nézve az az érzése a futball szerető nézőnek, hogy lassított a felvétel. Hosszú percek után értjük csak meg, hogy nem viccelődnek, hanem ez a szomorú valóság! Én személy szerint abban reménykedtem, hogy majd a válogatott... Ők majd megmutatják. Így is történt! Svédország–Magyarország 2:0. Nincs miről beszélni. A remény hal meg utoljára! Jön a következő: Magyarország–Moldávia: nyertünk 2:1-re. A mérkőzés kétharmada borzalmas volt. Aztán tíz perc játék, és újra bizakodunk. Nem tehetünk mást. Megfogadtam, nem „szakmázok”. Mégis azt kérem, figyeljünk már oda Nyilasi Tibor megjegyzéseire! Érdemes! A győzelem arra jó volt, hogy a következő válogatott meccsen legyen közönségünk. Befejezésül megjegyzem, a lelátón ott volt Lothar Matheus, aki ránk volt kíváncsi, nekünk szurkolt. Becsüljük érte, megérdemli. A magam részéről tiszteltetem, ez több volt, mint sportszerű!

Gasztronómia

2010. szept. 4. Szeptemberfeszt, Népliget, Pörköltfőző verseny!

Tekintettel arra, hogy a City Taxi is szponzorálta a rendezvényt, aminek egyúttal taxiszolgáltatói is mi voltunk, mi sem természetesebb, elindultunk a pörköltfőző versenyen. Komoly csapatot állítottunk össze. A főzésért, az ízekért én magam vállaltam a felelősséget. Két segítőtársam: Tamás Miklós, a City elnöke, valamint a közel harminc éve barátom, Vámos Laci, /City 633/ volt.

Három nap, három éjjel készültünk előre a megmértetésre. Miklós barátom a jó hangulathoz szükséges császárszalonna- és kolbászfalatkákat készítette el, Laci barátom a kísérő zöldségeket szerezte be, darabolta és hozta el. Én a húst készítettem elő, pácoltam, valamint beszereztem a főzéshez szükséges eszközöket. Egyszerűen minden rendben működött. Sajnos, bár a kollégáinkat időben értesítettük, kevesen jöttek el. Biztosan mi is hibáztunk, jövőre jobban készítünk elő mindent. A lényeg, nem volt hiabavaló a fáradozásunk. A „*Borjúpörkölt kokárda módra*” sikert aratott, aminek receptje egyébként már megjelent a Taxisok Világa korábbi számában. A zsűri különdíját kaptuk meg, és még valamit. Tiszteletreméltó tanácsait, és jóindula-

tukat. Ha jól számoltam, kilenc, a szakmájukban kimagasló eredményt produkáló, többszörösen kitüntetett tagokkal rendelkező zsűri ítélte oda a díjakat. Ezúttal is köszönöm korrektt döntésüket.

Befejezésül szeretném két társamnak – T. Miklósnak és V. Lacinak megköszönni segítségüket, hisz nemcsak a munka volt közös, az elismerés is mindnyájunké! Elnézést kérek azoktól, akiknek már nem jutott a pörköltből. Az igazi elismerés mégiscsak a közönségé. Kb. nyolc perc alatt „kikönyörögték” az utolsó falatig a bogrács tartalmát. Nem tudtam ellenállni, kiosztottam. Nekünk sem jutott. Legközelebb másként lesz, ígérem!

üdv: City 231 Sanyi

Turisztika

Ismét eltelt az augusztus 20-i hétvége is, elég hosszúra sikerült, s a jó időt kihasználva, Balatonkenesén múltattuk az időt, baráti körben. Programunkban szerepelt ismét a Kenesei Lecső-fesztivál megtekintése, kombinálva strand-látogatással, némi sör elfogyasztásával, s az este folyamán egy koncerten történő csápolással. Huszadika lévén, kemencés újkenyeret is mutattak, mellé jó házi pálinkát kínáltak, sárgarépbából kifaragott kupicából. Miközben a strandon napozgattunk, átnéztünk a horgászokhoz is, ámbar ők nem nagyon mosolyogtak, mivel a halak is ünnepelhettek ekkor, mert kapás az nem volt.

Nos, e rövid áttekintés után rátérek kulináris élvezeteink tárgyára, az esetenként elkészített ételekre. Volt itt kérem bográcsgulyás, rántott hal, (nem a Balatonból), valamint grillen készült finomság is, persze locsolgatva sok dobos „komló-

szörppel”. A bográcsgulyás most marhalábszárból készült, újbургonyával, 1,2 kg mindkettőből, némi zöldséggel, ahogy mostanában divat, s reá némi petrezselyemzöldje. Fűszerek ízlés szerint, s erős paprika, csak annak, aki szereti. A rántott hal pontyból és afrikai harcsából készült, felszeletelve s jó erősen beszóva, majd a hagyományos panírozás után bő olajban kisütve. Volt még némi rántott vargánya is, az ingyenek kedvéért, s kaptunk mellé sült krumplit is. Egy másik napon pe-



10-08-21 14:03

dig grilleztünk jóféle előre bepácolt tarjaszeleteket, csirkemellet, s még mellé padlizsánt, paradicsomot, paprikát is. Sütés közben – étvágycsinálónak – fogyasztottunk némi Úzót, görög-honból kapottat. Közben a húsok mellé készítettünk görög salátát is.



10-08-21 14:03



Ez úgy néz ki, hogy egy tálba aprított paradicsomot, uborkát, hagymát, fetasajtot, dobunk mellé olajbogyót, m e g h i n t j ü k oregánóval, 2 kanál olívaolajjal (extra szűz), s egy citrom levélével. Ezt salátás



kanállal átforgatjuk, étkezésig hűtőben tartjuk.

A végére hagytam egy ritka finomságot, a gyerekek vitamindús kedvencét, melyet csak házilag készíteni az igazi: ez a feketeszeder-szőrp. Van néhány bokrom szederből, mely elég dúsan terem így nyár végén. Leszüretelve a gyümölcsöt kézzel elmasszírozom, egy kilóhoz adok 60 dkg cukrot, s egy napig állni hagyom, időnként kevergetve. Másnap gézen vagy szűrőn átpasszírozom, a tiszta lébe kevés tartósítót keverek (késhegynyit), majd üveg-

be töltöm, s a hűtőből fogyasztható. Legjobb szódavízzel.

Jut eszembe, a körtéfa is jól termett, de a házi körtedzsemről majd legközelebb írok, mikor már megkóstoltam, mivel éppen most hűlnek ki az üvegek.

Fakanalás üdvözléttel:

Soós István City 22

Ps.: Az érdeklődőket szeretettel várom az iwiw-en, valamint a következő lapon: <http://soosistvan.xfree.hu> albumon, ahol a gasztronómiai kérdésekről beszélgethetünk.

Szolgáltatások új eszköze a Twitter

Fuvarszervezés akár mobilról

A számítástechnika, az internet és az általa nyújtott szolgáltatások fejlődésével mindenkinek lépést kell tartania, aki nem akar lemaradni. Néhány éve még az Iwiw közösségi portálra is kapkodta az ember a fejét, ma már a Facebook vagy a Twitter is hétköznapiak számít, még a szolgáltatásszervezésben is.

A taxis halála, amikor ül az autójában és naphosszat várja a kuncsaftot, aki egyre ritkában jön. Éppen ezért számos módszert alkalmaznak a társaságok, hogy mind nagyobb legyen az autók kihasználtsága és mind kevesebb a várakozás vagy az üresjárat. Nincs ez másképpen a világ tőlünk távolabb eső tájain sem. A független londoni taxisok egy csoportja a mikroblogger szolgáltatást használja az utas- és

információszerzésre. A TwestaLondonCab /TLC/ emellett az emberrel való közvetlen kapcsolattartásra is felhasználja a Twittert.

A TLC-program nemcsak a taxisoknak, hanem London lakóinak és a turistáknak is fontos információforrás. Az internethasználók – potenciális utasok – könnyebben rendelhetnek taxit, míg a független személyfuvarozók gyorsan juthatnak utasokhoz. A mikroblogger keresztül egyszerűbben és gyorsabban megoszthatók az aktuális közlekedési információk is. A kerek száz független taxiból álló közösség Twitter-oldalát jelenleg kb. 7500-an követik figyelemmel, napi rendszerességgel. Még mielőtt bárki azt gondolná, hogy ehhez laptop vagy személyi számítógép szükséges, azokat tájékoztatjuk, ma már egy mobiltelefonon is lehet netezni, böngészni és közösségi oldalakat nézegetni, chatelni stb. (Azzal is tisztában vagyok, hogy jó néhány taxis számára mindezek egyértelműek, míg akad azért olyan része is a szakmának, aki ebben nem naprakész.)

Richard Cudlip, a TLC társalapítója a rendszer hatékonyságáról a következőket nyilatkozta: – Sokkal

egyszerűbb és gyorsabb módja a taxirendelésnek a Twitter használata. A TLC-t egy évvel ezelőtt indítottuk el, és egyre több rendelés érkezik be, ezzel párhuzamosan nő az éppen foglalt taxik száma is. A gyors információcserének köszönhetően pontos képet kaphatunk arról, hogy éppen melyik londoni városrészben van nagy vagy éppen csekély igény taxikra, hol állnak sorba az emberek egy autóra várva, vagy melyik metróvonal nem üzemel – hangsúlyozza a szakember.

A TLC tagjai nem véletlenül választották a Twittert. Azt remélik, hogy munkájuk során szerzett közlekedési és egyéb információikat a jövőben még hatékonyabban használhatják fel, és nem csak a fuvarszervezésben.

S hogy hol tartunk Magyarországon? Nos, minden taxitársaságnál lehet online módon taxit rendelni, ehhez elegendő e-mailt küldeni a fuvarozó cég diszpécserének. A reptéri taxiutakat bárki, akár előre szintén kiegészítheti online módon, és létezik online taxiállomás, amely hazánk első internetes taxirendelő rendszere.

Végül nem szabad megfeledkezni arról sem, az udvarias kiszolgálás

a legjobb ajánlás, internet ide, Twitter oda. Készült egy nemzetközi felmérés, amelyben nyolc nyugat- és észak-európai ország 1400 utazóját kérdezték meg taxis tapasztalataikról. Ebből kiderül: a londoni tarifák a legmagasabbak, a brit főváros sofőrjeit találták a legbarátságosabbnak és a legnagyobb helyismerettel rendelkezőknek. Ez utóbbi talán annak is köszönhető, hogy a briteknél az iparűzési engedély megszerzéséhez városismereti vizsgát kell tenniük a sofőröknek. E területen a legrosszabb tapasztalatokat New Yorkban szereztek a megkérdezettek, bár az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy a tengerentúlon az engedély drága, és nehezen megszerezhető, de azt senki nem tiltja, hogy bevándorlók, az angol nyelvet alig beszélők is alkalmazottként a volán mögé üljenek. Előfordulhat, hogy a taxit olyan személy vezeti, aki mindössze néhány héttel korábban érkezett az Egyesült Államokba, mint az, akit éppen szállít.

London személyszállítói immár harmadik éve állnak a taxis toplista élén. Az összesített listaeredmény a helyismeret, kedvesség, autóvezetési tudás mellett a taxik tisztasága és felbukkanási gyakorisága alapján állt össze – derül ki a hírügynökségi tudósításból.

Cash

ISMERKEDÉS

Fiatalember megállít az utcán egy szemrevaló teremtést:

– Ne haragudjon, nem vagyok idevalósi. Megmondaná, hol lakik?

BALSZERENCSE

Riadtan jön ki egy kislány az erdőből, szerencsére éppen egy rendőrrel találkozik.

– Képzeld, rendőr bácsi, talákoztam a farkassal és az megerőszakolt. Aztán talákoztam a medvével, az is megerőszakolt!

– Hát szar napod van, az biztos – mondja a rendőr – miközben elkezd lehúzni a sliccén a zipzártját...

Szia, Taxisok Világa!

A műszaki vizsgadíjról írnek.

Február óta vívok a hatósággal, mert szerintem átb...nak.. Ti is foglalkoztatok ezzel, de a vége az lett, hogy az NKH mindent jó csinál, csak a minisztérium hülye rendeletet hozott. Szerintem ez nem így van.

Az NKH hivatkozik az 5/1990-es KÖHÉM rendeletre ami az időszakos vizsgát írja elő, ezen a vizsgán az autónak a 6/1990-es KÖHÉM rendeletben előírtaknak kell megfelelni. A taxinak minősítő vizsgán kell részt venni ahol többek között meg kell felelni a 6/1990-es KÖHÉM rendeletben előírtaknak.

Itt valami nem oké, mert kétszer felelünk meg ugyanannak a rendeletnek, de legalábbis kétszer fi-

zetjük. Az NKH érvelése ott is sántít, hogy az új autóra is ugyanazt a díjat kéri, pedig annak nem kell időszakos vizsgára menni, csak minősítőre, hiszen 3 évig érvényes a vizsgája. Lehet, hogy én látom rosszul, de azért egy jogásznak meg kéne mutatni azt a levelet, amit az újságban közöltetek! Van egy csomó nagy taxis cég, biztos van jogász a közelükben, vagy senkit nem érdekel, hogy 10 misit kivesznek a zsebükből?

Ha közölnétek levelemet, talán lenne még valaki, aki utánaolvas és megnyugodhatnék, hogy nem vagyok hülye, vagy mégis?

Audis

A levelet közöltük, hátha valaki tud segíteni.

A szerk.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„A lányok, a lányok,
a lányok angyalok,
a férfiakkal csak komédiáznak...”

(Csárdáskirálynő)

„A szerelem, a szerelem,
A szerelem sötét verem...”

(Petőfi Sándor)

Ha ez igaz, akkor ugyan miért igyekezett oly szorgalmasan, buzgón és gyakran eme „sötét verembe” költőnk? Hát azért, mert igencsak szerelmes természetű volt. Neki öleg egy pillantás fölfele például a Nemzeti Színház díszes páholya irányába, ott megpillantani egy dekoratív úri dámát (számára az abszolút elérhetetlenség – tudja ő ezt), és máris vers lesz a látományból, sokatmondó címmel: *A szerelem gyötrelmei*. S udvarol, teszi a szépet, hol gyámoltalanul, kamaszos félszűzességgel, hol (megjátszott) magabiztossággal. Ul egy négyökrös szekéren, s míg „a négy ökr lassacskán ballagott”, ráveszi a vele utazó Erzsike nevű leányzót, ugyan válasszának közös csillagot – ami akkoriban egyértelmű szerelmi huncutság volt. Hogy aztán mi történt még köztük, s mi nem, az örök titok. Ám mindennél többet sejtet, hogy Sándor halála után vagy jó huszonöt évvel két, már igencsak koros Erzsike abban vetelkedett egymással, hogy ki is ült közülük azon a bizonyos négyökrös szekéren – a költői halhatatlanság bájos melléktermékeként.

1844 telén egy baráti társaságban megösmérekedik az akkor éppen tizenöt éves Csapó Etelkával. Igazából csak néhány szót váltottak (ezt maga Sándor vallja be), no meg hát a kor szokása szerint költőnk pár szót irt a feltűnően szép gyermeklány emlékkönyvébe. Ennyiből állt csak a kapcsolatuk. Ám most gyűtt a tragédia! Etelka a következő év januárjában megbetegedett, majd rövid idejű gyöngékedés után fölkelvén ágyából, hirtelen a szívéhez kapott, jajdult egyet, és meghalt.

Mérhetetlen volt a Sándor fájdalma, annál is inkább, mert Csapóékhoz menve még láthatta az elhunyt lány bájos arcocskáját. Mesélik, hogy a temetés után gyakran kijárt (még éjjel is) a Váci úti temetőbe – ez a mai Lehel téri piac bőhőm épülete helyétül húzódott fölfele –, állt a sírnál, hullottak könnyei. Lesóványodott, arca sápadtszürkévé vált, barátai aggódva faggatták: „Mi van veled, Sándor? Hunnan gyüttél ily rémisztő alakban? Hun vóltál?” Ilyenkör Sándor reszkető ajakkal válaszolta: „Holt kedvesem sírjánál”.

No, itt álljunk meg egy pillanatra. Semmi kétség, költőnk érzései őszinték voltak, csak hát éppen ez az: hogy *költőről* van szó, ráadásul a *romantika* korában! Mindez felhevíti, megtriplázza az érzelmeiket-érzéseket, a fölfokozott – sokszor bizony mesterségesen is fölfokozott – fájdalom nyomban termékennyé is teszi a költőt (hasznosul a búbanat), elébb négy, aztán több vers születik mondhatnánk lendületből, február elejire máris kész a teljes ciklus *Cipruslombok Etelke sírjáról* címmel. A korszak lírai lelkületű úrlánykái és úrhölgyei zokogva olvas-

ták e verseket, ám nem Etelkát siratták, hanem a Költőt és annak kolosszális bánatát. Irigyei is akadtak nyomban, az akkori gyöngébb idegzetű és gyöngye képességű költő-aspiránsok e siker láttán mit meg nem adtak volna egy „holt kedves” témáért!

Aztán persze idővel Szendrey Júlia magabiztosan lekötötte Sándor ilyen irányú figyelmét, Petőfinéként pedig már abszolút egyedül uralta a költői szerelmi porondot.

A költő és a szerelem, vagy: A szerelmes költő – hát ez bizony irtalmatlanul nagy téma, mi itt csak rövidke ízelítőt próbálunk adni két – mondjuk így – viselkedésformáról, szerelmi magaviseletről, amiből persze – aprólékosan gondolkodva – annyi van, ahány költő csak élt, vagy él a világon.

Az egyik a fönt bemutatott, a Sándoré, a XIX. századé, a romantikáé. Lángolt a „sötét verembe” esett akkor is, ha csak messziről bámulhatta a Kiszemeltet, lángolt, ha a kezét megérinthette, és lángolt (őszintén vagy udvariasságból), ha már *mindenét* megkapta. Idáig azonban akkoriban a legtöbb esetben csak hosszas, strapásabb költői tevékenység után juthatott el, már aki, ugye...

Nem így a XIX. század végén, a XX. század elején, a költészeti forradalom idején. Minden felgyorsul, minden változásban, mozgásban van, az udvarlás is gyorsabb, célirányosabb, a cirkalmatosságok, a körülmenyeskedések helyébe megjelenik a szókimondás, az egyértelműség – mindez persze igen változatos költői formákban.

Van énnekem egy igen kedves költőm – korábban már szoltunk róla –, *G. Apollinaire*. Sándorunk és e XX. század eleji francia költő közt kétségkívül igen nagy a különbség térben, időben és minden egyébben. De hát akkor ugyan miért rántottuk ismét ide? Mert van ám bennük lelki azonosság is! Mégpedig az, hogy mindketten nemcsak lángoltak, hevültek az éppen soros imádottért, de *tisztelték* is. Sándornál ez úgyszólván természetes, a korszakából is fakad, no de Apollinaire? A párizsi kuplerájok igen szorgos látogatója, a nagyvárosi éjszaka leány- és hölgykavalkádjának alapos ismerője, aki egyébként pornográf novellák írásából egészítette ki jövedelmét?

És mégis. Ő lett a jámbor, odaadó, őszinte és tiszteletteljes szerelmes költő. Tessenek tőle az e havi versünket elolvasni, oszt megmondani, ugyan hun van abban a férfiakra olykor bizony jellemző magamutogatás, tolkodó szerelmi erőfitogtatás? Pedig költőnk, mint sejdítettük, nem volt ám maflajánkól!

Tán ez a kettősség: a nők imádata és ugyanakkor igen alapos ismerete tette őt az iróniával, a szelíd gúnnyal párosult férfibánat, férfime-

lankólia költőjévé. Íme a vers Rónay György fordításában:

MIKOR ELUTAZOL

Mikor elutazol, egy szót se szólok én,
De a szép nyár után, ha jön az ősz mogorván,
És nem leszel velem, ó selypítő Madonnám,
Ott sírok mint az eb majd ajtód küszöbén.
Mikor elutazol, egy szót se szólok én.
Minden rólad beszél, ha már távol leszel rég:
Ötvösöknél amit láttunk, az ékszeres
Köve átváltozik, és gyémántjuk helyett
Körmöd és fogad ont delejt, de mint csak emlék,
S minden rólad beszél, ha már távol leszel rég.
S mert mint a holdtalan éj oly sötét hajad,
Rosszkedved érzem a holdfényes éjszakákban;
Ám ha elmegy, legyen a sors kegyes irántam
És rögzitse fejem fölé csillagomat,
Ha az éj holdtalan sötétlik, mint hajad.
S ha jön az ősz, a holt levelek zizegése
Szoknyád selymes nesztét idézi majd nekem.
Azt képzelem, te jössz, és mint egy sejtelem,
A lombból friss virág illata leng a szélbe,
Ha jön az ősz s a holt levelek zizegése.
Közönyös kegyesem, ha már messze leszel,
Rólad szól minden, a lomb is téged sirat csak,
Míg neked, aki nő s ajtóként ingatag vagy,
Ahhoz, hogy elfeledj, egy táncos éj se kell
Közönyös kegyesem, ha már messze leszel.

Hát ilyet is csak ő tudott írni (tiszteletteljes kicsinyke gonoszszággal): Elutazik a „selypítő Madonnám”, olyan búvalbélelt leszek, hogy a szomorú ősz rólam mintázhatná, mindenről te jutsz eszembe, bár mint nő „ajtóként ingatag vagy”, amúgy meg „egy táncos éj alatt” úgys elfeledsz...

Ennél csúnyább kritika ne érjen senki hölgyet!

*

Csak egyetlenegyszer történt, hogy versírásra ragadtattam magam, persze ifjúkoromban. Az ok a hódítás (ifjú hölgy lábrul való levevése). Arra gondoltam, nem fogok én „hozott anyaggal”, vagyis mástul írottal dicsekedni, írok én olyat, hogy az illető egyből rámszédül. Teljes hétig kínlódtam, de még egy épkezláb páros rímet sem sikerült összehoznom. Gyatra egy iromány lett. Ennek ellenére, hősként, ám reszkető térgyekkel, lélegzet-visszafojtva mutatom a Kiszemeltémnek, ó illendő gyorsasággal átfutotta, majd visszaadta és így szolt (maig emlékszem): „Ézt talán hanyagoljuk. Inkább menjünk fel hozzám.”

Micsoda?! Hogy megy az versírás nélkül is? Hát ezért strapáltam magam napszámban?

Másnap reggel aztán rágyüttem az élet egyik nagy igazságára, melyet megosztok kendtekkel: Tessenek elhinni, van olyan *dolog* égen és földön, amelyhez tényleg nem kell verset írni, de még csak olvasni sem...

MORFONDÁRIÁK

Nos, vége a nyárnak. Elkezdődött az iskola. Rendesen kiürültek a brifkók. Ez a nyomorult válság meg csak nem akar megszűnni. Már többször felmerült bennem a kérdés, hogy egyáltalán van ez a válság, vagy csak ilyen rossz a helyzet? Gazdaságilag természetesen. Nocsak-nocsak, mit hallok? Megszorítások jönnek. Na neeeem! Ez csak vicc. Kit szorítanak meg? Hogyan? Amikor már lassan cipőjük sincs az embereknek. Mert tudomásom szerint az szokott szorítani. De csak új korában. Mert amikor már széttaposza az emberfia, addigra kezd kényelmessé válni. Viszont akkor már mehet is a kukába. Persze, hogy jön ez ide? Ki beszél itt cipőről? Tud szorítani más is. Például a nadrágszij vagy a nyakkendő, az adóhivatal, az adósság stb. Ja, és természetesen a bankok. Meg a svájci frankban felvett hitelek. Hú, de kegyetlen világban élünk! Ennél már csak a taxisoknak rosszabb. Nem elég, hogy nap mint nap feszült, stresszes állapotban szorítják önmagukat, még a hatóságok is szinte sportot úznak (legalábbis úgy tűnik) egy munkavégzésen rajtakapott taxis szigorú és elkeserítő megbüntetéséből. Kérdem én: ez a polgárbarát társadalom? Vagy talán vállalkozóbarát? Ej, miket beszélnek itt összevissza. Hát az se. Ja, vagy úgy! Megvan. A világvárost építő főpolgármester úr és társai. A tömegközlekedést lezüllesztők. Talicskában pénzt tologatók. Az ő világuk ez, kérem. Meg a közlekedést nap mint nap veszélyeztető, felelőtlen száguldozó, vélt vagy valós sérelmükért fizikai elégtételt vevő polgártársaink. Tényleg! Mi van a Bucival? Kiderült már róla valami huncutság? Mindig és mindenhol csak a mosolygós képét látni. Azt nyilatkozta egy írástudó ember, hogy megúszhatja a börtönt, ha a Pali bácsi teendőit személyesen ellátja. Tehát: szánt, vet, kapál, piacra hordja a termést etc., etc. Ráadásul ezen árucikkek azáltal, hogy az ő keze munkájától jöttek létre, ún. magasabb értékkel bírnak, na, erre támadt nekem is egy jó ötletem. Esetleg eme hosszadalmas eljárás eredményeként kiderülne, hogy a Bucika ár-

atlan és a Pali bácsi a felelős mindenért. Akkor gyorsan jelentkezzen, hogy ő meg eljátssza a Lear király szerepét a Nemzetiben. Hú, micsoda telt házas eladások lennének! Természetesen mindenki taxival jönne-menne az előadásokra/ról. A használt színházjegyek és a hozzácsatolt taxinyugtáknak komoly piaca épülne ki. Fel is lendülne ezáltal a gazdaság. Piszkosul megerősödne a forint. Akkora lenne a minimálbér, mint egy eladósodott család havi törlesztése. A taxisok ismét a Sípónál vacsiznának. Négyen-ötven léperton bedobnák az éppen aktuális legnagyobb címletű fizetőeszközt, majd a tizeske kisorsolná a nyereményt. A címet meg szegény dobhatná fel, újra. Majd csodálkozna, hogy az előbb még micsoda torna volt, most meg senki-semmi. Igen, mert a Fakezú nem figyelt eléggé és túlfutott a fiúkon. Mire a Fáy utcánál meg tudott fordulni, addigra a fiúk már szanaszét. Kutya egy világ volt ám az is! És akkor még csak egyfarkú kutyák voltak. Na meg a nagykutyák. Mostanság meg, ahogy hallom, már kétfarkú kutyák is vannak. Sőt! Pártjuk is van. Hú, de izgi. Még majd bejutnak. A következő választásokig van esélyük feljönni. Ha ez az ígéretük bejön az ingyen sörrel meg az örök étellel, biztos befutók lesznek. Senki nem fog reklamálni, mert eddig egy nyelő párt sem tartotta be azt, amit megígért. Ők viszont egyet biztosan betartanának. Mégpedig azt, hogy ők azért indulnak, mert sok pénzt akarnak keresni. Ezt azért még így senki nem mondta ki kis hazánkban. Azazhogy, a taxisokat is mintha hasonló gondolatok vezérelnék ki nap mint nap az utcára. Na, nem mindenhová. Csak a helyükre. Ott aztán szépen ráérősen el lehet tölteni az időt. Aki rádióról dolgozik, az a kocsiban. Ez a rosszabbik eset. Szegény kolléga még brúzolni sem mer kiszállni, mert hátha akkor mondanak valahova oda címet. Aki meg csak úgy, az snöblizhat, sakkozhat, kártyázhat, vagy csak egyszerűen szidják valamelyik politikust. Azért remélem a nyárból jutott mindenkinek valami kis jó is. Fel lehet készülni az ünnepekre. Nyakunkon a mikulás, a karácsony és a szilveszter. Aztán minden megy tovább. Menjen is!

Tisztelettel:

Kapitány

A taxisok mindenre figyelnek



szomorúan figyelték, hogyan mentek neki nap mint nap a figyelmetlen emberek.

Javaslatukra megkerestem a Közterület-fenntartó Zrt.-t, akik intézkedtek, és néhány napon belül eltűnt a torzó.

Köszönet érte ezúton is!

Juhász Péter



Ilyen lett...

A József Attila Színház mellől dolgozó kollégák kerestek meg azzal, hogy nyolc (!) éve árválkodik egy fatörzs, egy facsonk a taxiállomás mellett. Idáig az állampolgárok hiába tettek tucatnyi bejelentést a kerületi önkormányzatnál, a kerületi közterület-felügyeletnél. A taxisok

Az új női munkatárs első napján így szól a főnöke:

- Tessék, itt egy seprű!
- De főnök, én diplomás vagyok!
- Ja, akkor megmutatom, hogy kell használni.

* * *

ÖTVENES ÉVEK

Magas rangú politikusok beszélgetnek egy Volgában a Duna-parton, a Parlament felé haladva.

- Mit tegyünk, mi lenne a legjobb a népnek?
- Hajtsak a Dunába, elvtársak? - kérdezi a sófőr.

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

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

Hívd bizalommal

Ildikót

a

061/788-7991, 0670/371-4240

vagy hagyatsz üzenetet a

vermesi@citromail.hu

e-mail címen is.

Ki kicsoda az utcanevtáblákon?

Jakab József utca

Jakab József (1896–1938) orvos, a Kommunista Magyarországi Pártjának tagja, a Kommunista Ifjúságmozgalmak Szervezete titkára. A Tanácsköztársaság alatt a Vörös Hadseregben politikai megbízott volt. A bukás után emigrált, a Szovjetunióban a sztálinizmus áldozata lett.

Janda Vilmos utca

Janda Vilmos (1903–1944) lakatos, a munkásmozgalom résztvevője, a Vasas szakszervezet Újpesti Szervező Bizottságának tagja, a városi képviselő-testület tagja. 1944-ben Dachaubá vitték a nyilasok, ahol megölték.

János Zsigmond utca

János Zsigmond (1540–1571) Szapolyai János és Izabella fia, választott magyar király és az első erdélyi fejedelem. 1568 januárjában országgyűlést hívott össze, amelyen törvényt hoztak a szabad vallásgyakorlatról.

Küldj egy verset

**Hatvan éves lettem én
Országunk neves ünnepén
Azám – hazám**

**Munkával töltöttem éveket
De eredménye mégse lett
Bizony, – tudom**

**Lehettem volna zárnyitó
Nem ilyen gumikoptató
Szegény legény**

**A Whiskys a sitten irogat
Oktatva ezzel másokat
– Kemény legény**

**Kijőve onnan vígan van
Az eldugott pénz biztosan
El van, – meg van**

**Én meg csak itt firkálok
Az íráson a gyalogok
Nehéz – nehéz**

**Családom elhagyott hamar
Mely még most is a szívbe mar
Hibám – nagy ám**

**Szánom – bánom a bűnömet
Melyet a férfi elkövet
Miért? – Kiért?**

**Éjszaka, nyár, illatok
És a felajzott hormonok
Viszik – teszik**

**Ezt fel nem fogja értelem
Ezért most én vezeklem
Azám – Katám**

**Kardomba dólni nem fogok
Erre tán képes se vagyok
Hubzsi – bubzsi**

- emillio -

**A nevezetes ünnep alkalmából – kissé
megkésve – szerkesztőségünk is hosszú,
boldog életet kíván a szerzőnek.**

Jászai Mari tér

Jászai Mari (1850–1926) színművész, a Nemzeti Színház örökös tagja. Emlékére díjat alapítottak, amellyel a kimagasló teljesítményt nyújtó színészeket tüntetik ki.

Jávorka Ádám utca

Jávorka Ádám (1683–1747) II. Rákóczi Ferenc egyik legvitézesebb katonája, főlovászmestere. Ő fogta el az áruló Ocskay brigadéroszt. A szatmári békekötés után követte a fejedelmet Lengyelországba.

Jedlik Ányos utca

Jedlik Ányos (1800–1895) Benedek rendi szerzetes, fizikus, egyetemi tanár, A Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja. Feltalálta a dinamó elvét. Emlékére díjat alapítottak, amellyel a feltalálók legjobbjait tüntetik ki.

Jendrassik György utca

Jendrassik György (1898–1954) gépészmérnök, feltaláló, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, posztumusz Széchenyi-díjas. A Ganzgyárban megalkotta legjelentősebb találmányát, a gyorsjáratú, négytémű, sűrítő nélküli dízel-motort, amelyek Ganz-Jendrassik néven a világ minden pontjára eljutottak az ezel a motorral hajtott vonatok révén.

Jerney utca

Jerney János (1800–1855) nyelvész, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. Az őshaza kutatója, saját költségén szervezett expedíciójával bejárta Moldvát, Dél-Oroszországot és a Krim-félszigetet.

Jeszenák János utca

Jeszenák János báró (1800–1849) Nyitra vármegye főispánja és kormánybiztosa a szabadságharc idején. A szabadságharc bukása után halálra ítélték és kivégezték.

Jósika Miklós utca

Jósika Miklós báró (1794–1865) író, politikus, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A Kísfaludy Társaság tagja, majd igazgatója. 1848–1849-ben az Erdély és Magyarország unióját előkészítő bizottság és a Honvédelmi bizottmány tagja.

Józsa Béla köz

Józsa Béla (1890–1943) székely faszobrász és költő. A Tanácsköztársaság alatt vöröskatona volt, majd visszatért Erdélybe ahol részt vett a munkásmozgalomban. Többször bebörtönözték, az egyik kihallgatása közben a börtönben halt meg.

József körút

II. József (1741–1790) Mária Terézia fia, magyar király. Nem koronáztatta meg magát, ezért kalapos királynak nevezték. Rendeletei ellenállást váltottak ki a magyar nemességnél és az egyháznál. Elismerte a protestáns vallásokat, javított a jobbágyság viszonyain.

József nádor tér

József Antal János főherceg (1776–1847) Magyarország helytartója, majd nádora, II. Lipót király fia. Szívügyének tekintette Pest fejlesztését, nádorsága alatt épült újjá az 1838-as árvíz után a romba dőlő Pest. Sor került a Városliget rendezésére, a Nemzeti Múzeum, a Ludovika Akadémia felépítésére.

Judit utca

Judit, II. Endre (András) király leánya, Hódító Jakab spanyol király felesége, IV. Béla és Szent Margit testvére.

Juhász Gyula utca

Juhász Gyula (1883–1937) tanár, költő, újságíró, a Petőfi Társaság tagja.

Juhász József utca

Juhász József (1910–1944) 1944. november 4.-én Pestszentimrén baloldali nézetei miatt a nyilasok meggyilkolták.

Julianus barát utca

Julianus barát (?–1237) domonkos rendi szerzetes, IV. Béla megbízásából a Keleten maradt magyarok felkutatására vállalkozott. 1235-ben megtalálta őket a Volga (Etil) folyó mellett. A királynak hírt hozott a tatárok készenlétéről.

Jungfer Gyula utca

Jungfer Gyula (1841–1908) műlakatos, különleges stílusú, a növényvilágból vett ábrázolással készített kovácsoltvas kapukat, rácsokat gyártott. Saját tervei alapján készültek – többek között – az Operaház, az Országház, a Szent István bazilika, a Keleti pályaudvar vas díse, kapuja. A francia becslérend lovagja.

Jurányi utca

Jurányi János (1841–1912) pedagógus, több mint fél évtizedig igazgató-tanító a Vizivárosban. Életcéljának tekintette a magyar nyelv ápolását. A budai tanítótestület és a központi könyvtáregyesület egyik alapítója volt.

Juhász Péter

**COMPUTER
PLUS
Számítástechnikai
Szaküzlet**

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

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

CITY 621

**CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda**

ÉLETÚT

**Eddig a feleségem volt a jobb kezem.
Most meg a jobb kezem a feleségem...**

Az eddig nem közölt dátumok

Őszi sorsolás a nagypályás labdarúgó-bajnokságokban

Öregfiúk bajnokság Kiemelt csoport

Október 4. FÓTAXI – Ferencváros
Október 11. Csepel FC – FÓTAXI
Október 18. FÓTAXI – ESMK
Október 25. Soroksári TE – FÓTAXI
November 8. FÓTAXI – MALÉV
November 15. Oxygén (RAFC) – FÓTAXI
November 22. FÓTAXI – REAC

Öregfiúk bajnokság Területi Délnyugati csoport

Október 4. PEPITA TAXI – Senior SE
Október 11. Goldball' 94 – PEPITA TAXI
Október 25. Dupló FC – PEPITA TAXI
November 8. PEPITA TAXI – El Castillo

Old Boys bajnokság II. osztály Északi csoport

Október 7. Újpesti Haladás – FÓTAXI
Október 14. MAC-Népstadion – FÓTAXI
Október 21. FÓTAXI- Békásmegyér
Október 28. Rudolf SC – FÓTAXI
November 4. FÓTAXI – Róna SC

Old Boys bajnokság II. osztály Nyugati csoport

Október 7. PEPITA TAXI – Szabadkikötő
Október 14. Gamma – PEPITA TAXI

Október 28. PEPITA TAXI – Nagytétény SE
November 4. Budaörs – PEPITA TAXI

A sporttelepek címjegyzéke, ahol a taxisok pályára lépnek az őszi szezonban:

Budaörs: Budaörs, Árok utca 18.
Csepel FC: XXI. Béke tér 1.
Délegyháza: Némedi utca 14.
Dupló FC: Gyál, Ady Endre utca
Gamma: XXI. Duna dűlő
FÓTAXI SC: XIV. Rákospatak utca 13-27.
Goldball '94 FC: IX. Könyves Kálmán körút 24.
MAC-Népstadion: X. Fehér út 9-11.
MTK-Hungária FC: VIII. Salgótarjáni utca 12-14
Oxygén (RAFC): II. Kolozsvári Tamás utca 11.
PEPITA TAXI: XXI. Duna dűlő
Pestszentimre: XVIII. Táncsics Mihály utca 53.
Rudolf SC: XIV. Tatai út 3.
Senior' 92 FC: IV. Váci út 102.
Soroksári TE: XXIII. Haraszi út 26.
Tököl VSK: Tököl, Sport utca
Újpesti Haladás FC: IV. Tábor utca 20-22.

A pontos kezdési időpontokat, egyéb részleteket továbbra is a www.blsz.hu oldalon találhatjátok.

Juhász Péter

250-féle háromperces tananyag

Angolnyelvlecke mobiltelefonon

A világ számos pontján gondot jelent, hogy a szolgáltatóiparban dolgozók nem beszélnek idegen nyelveket, ha mégis, akkor az kívánnivalót hagy maga után. A személyi fuvarozók sem tartoznak a kivételek közé, ráadásul igen nehéz rávenni őket, hogy munka helyett beüljenek az iskolapadba. Ennek áthidalására Malajziában nyelvi CD-ket készítettek, míg Bangladesben mobiltelefonon hallgatható le az aktuális lecke.

Nincs annál rosszabb, mint amikor az ember próbálja magát megértetni egy idegen országban, csak-hogy senki nem érti. Mi magyarok pedig mindig igen kevesen és alacsony szinten beszélünk a világnyelvek valamelyikén. Az se vigasztaljon senkit, hogy ezzel nem vagyunk egyedül a planétán. Malajzia egyik államának kormánya nyelvtanulási CD-k bevezetését tervezi az állam gyenge nyelvtudású taxisofőrjei számára. Mint a tudósításból kiderül Malajzia területének nagyobb része nem a Maláj-félszigeten, hanem Borneó szigete

tén fekszik. Itt található Sarawka állama, amely meghatározó kőolaj-kitermelő hely, és a világ trópusi faárúinak jelentős része is innen származik. A kereskedelemnek köszönhetően jelentős számú külföldi keresi fel a térséget, ám a külföldiek nehezen értenek szót a helyi taxisofőrökkel. Sawraka kormánya ezért úgy döntött, nyelvi CD-kel látja el a fuvarozókat. A helyzet pikantériája, hogy az állam lakosságának többsége nem maláj, hanem iban dajak, anyanyelvük az iban, amely csak rokon a malájjal. A kormány azt reméli, hogy a kiosztott nyelvi anyagokat a taxisok két fuvar között meghallgatják, ezzel fejlődik nyelvtudásuk. Az oktatott főbb nyelvek a kínai és a német. Az azért hozzátartozik az igazsághoz, hogy a nyelvlecek a legfontosabb kifejezésekre korlátozódnak, tehát ebből senki nem fog irodalmi nyelven beszélni és akadémiai székfoglalót tartani.

Bangladesben a CD-k helyett inkább a mobiltelefonra helyezték a nyelvoktatásért felelős előjárók

a hangsúlyt. Mindezt az indokolta, míg az ezredfordulón a 162 milliós országban mindössze 200 ezer mobiltelefon üzemelt, addig napjainkban ez a szám meghaladja az 50 milliót. A BBC jótékonyági programja jóvoltából elkészült 250-féle 3 perces nyelvlecke, amelyet az érdeklődők mobiltelefonon hallgathatnak le. A mini nyelvrak főleg a kiejtésre és a kommunikációra koncentrálnak. A felhasználóknak nem kell mást tenniük, mint tárcsázzák a megadott számot, és máris hallgathatják a „tananyagot”.

A szolgáltatás iránti érdeklődés az ötletgazdákat is meglepte. Első napon 25 ezer hívásra számítottak, ehelyett több mint 84 ezren voltak

kíváncsiak az angol leckékre. Összehasonlítással: négyszer annyian éltek ezzel a lehetőséggel, mint amennyien a térségben népszerű krikettedményeket szokták lekérdezni. Az első négy nap több mint 250 ezer „hallgatót” hozott.

Az „Angol akció” elnevezésű projekt munkatársai azt remélik, hogy 2011-ig ezzel a módszerrel legalább hatmillió bangladesit tudnak közelebb hozni az angol nyelvhez. A mobiltelefon annyira elterjedt az országban, hogy a riksák vezetői is szolgáltatásuk szervezéséhez rendelkeznek vele. A projekt vezetője bízik benne, hogy az alacsony jövedelemmel rendelkezők is élni fognak a szolgáltatás nyújtotta lehetőséggel. Arról a híradás nem számol be, hogy mindezekért a nyelvlecek lehallgatásáért kell-e fizetniük a tanulni vágyóknak, s ha igen, akkor normál vagy emelt tarifával érhető el a tudás.

Cash

ERŐS AKARAT

Doktor úr tájékoztatja a beteg feleségét:

– Asszonyom, a férje csak akkor gyógyulhat meg, ha leszokik az alkohorról!

– Le fog róla szokni!
– De hát ehhez erős akarat kell!

– Nyugodjon meg, nekem erős akaratom van!

* * *

BESZÉLGETÉS

– Nincs bennem semmi szép? – kérdi a lány

– Dehogy nincs! – mondja a fiú.s – Csak mindjárt kihúzó belőled!

Svájcban tesztelték a szuperradart

22 JÁRMŰVET KÖVET EGY IDŐBEN

A közlekedési szabálysértők rémálmát alkották meg Svájcban, amikor elkészítették a Trafistar SR590 típusjelzésű rendszert, amely 22 jármű egyidejű követésére képes 500 méteren belül, és 10 közlekedési szabálysértést tud azonosítani. A magyar rendőrség egyelőre kívár, ugyanis a rendszert igen borsos áron adják a svájciak, 60 000 euróba kerül darabja.

Bepánikolt Európa, amikor a zürichi központú Multanova cég a rendőrség számára átadta azt a közlekedési ellenőrzési rendszert, amely 22 jármű egyidejű követésére, és a megfigyelt járművek tíz különböző szabálysértésének azonosítására alkalmas. A rendszer 500 méteren belül figyelni az érkező járműveket. Alapvetően úgy tervezték, hogy szemből felügyelje a közlekedést, ugyanis két kamera található benne. Egy nagy felbontású, amely a volánnál ülőről készít azonosításra alkalmas felvételt, míg egy hagyományos optikai rendszer a szabálysértést rögzíti. A hivatalosan Trafistar SR590 rendszer azonban az elhaladó gépjárműveket is képes figyelni, ez esetben nyilván nem lesz kép a sofőrrel.

A gyorsajtáson kívül az eszköz felismeri például a tiltott helyen elérést, a stoptáblák figyelmen kívül hagyását, a tiltott helyen kanyarodást, egyebek mellett azt is, ha az autós a gyalogos-átkelőhelyen megfélekedzik az elsőbbségadási kötelezettségéről. A rendszer képes azt is felvenni, ha valaki indokolatlanul ci-

kázik a sávok között. A képrögzítéséről annyit sikerült megtudnunk, hogy a 6 frame/secundumos videót alkalmaznak a gyártók, ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy egyetlen másodperc alatt hat képkockát rögzít a rendszer. (Összehasonlításként csak annyit, a televíziós felvételeknél használt kamerák általában 24 képkockát rögzítenek ennyi idő alatt, igaz, ez minden általános igénynek kiválóan megfelel.)

Svájcban az első három hónapos teszüzem után már használják a Big Brother névre keresztelt közúti mérőeszközt. Genf kanton mellett már Lausanne is jelezte, hogy tervbe vette a „tökéletes spion” rendszeresítését az utakon. Az elképzelések szerint jövő nyártól, akár 80 darab Trafistar radar fogja figyelni a közlekedést Tell Vilmos hazájában. A multifunkciós készülékét a cég egész Európában kívánja piacra dobni, és nem szívbajosak a svájci értékesítők, ugyanis egyetlen darabját 60 ezer euróért (cirka 17 millió forint) lehet beszerezni.

Aki azt gondolná, hogy a fejlesztők megallokkották „nagy művüket” és most foteleikben hátradőlnek, azok számára bizonyára csalódás, hogy bővítik a rendszer eszköztárát, így a közeljövőben a buszsáv jogosulatlan használatának felismerésére is képes lesz az eszköz, valamint a követési távolság be nem tartását is rögzíti.

Az új műszerről az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) Közlekedésrendészeti Főosztályán is tudnak, ám egyelőre nem terve-

zik a Trafistar SR590 beszerzését. Ennek több oka is van, ezek közül talán a legnyomósabb maga a rendszer ára. Amíg a legkorszerűbb lézeres sebességmérés elvén alapuló eszköz 3-5 millió forintért megvásárolható, addig nem fog a magyar rendőrség 17 milliót kiadni a csúcstechnikáért. Azt azonban nem zárták ki az ORFK-n sem, ha kapnak a cégtől tesztelésre ilyen eszközt, azt az ország legkülönbözőbb pontjain bevetik.

Egyetlen pillanatra még maradjunk ennél zürichi cégnél. Elkészült az a fejlesztésük is, amelynek segítségével a sebességet képesek mérni radar vagy lézer használata nélkül. Az úttestben egy méter távolságonként elhelyezett érzékelők alapján képesek megállapítani az elhaladó jármű sebességét, és amelyek túllepi az adott útszakaszon megengedettet, arról a távolból felvételt készít a képrögzítő optika, akár hagyományos, akár digitális formában. Ez elhelyezhető villanyoszlopon, vagy az úttest fölött található tájékoztató táblákat tartó szerkezeten. Ugyancsak az úttestbe szerelt – egyébként láthatatlan – szenzorok segítségével a követési távolság betartása is észrevétlenül mérhető. Úgyhogy aki Svájcban közlekedik, jó, ha mindezzel tisztában van, ugyanis egy-egy közlekedési szabálysértés egyrészt igen sokba kerülhet, másrészt ott nem történt fordítási hiba, mint nálunk, így a külföldi állampolgárok által elkövetett jogsértések szankciói közül a pénzbírságot be tudják hajtani.

k.z.t.

Az istentisztelet vége felé a lelkes megkérdezte nyáját:

– Hányan bocsátottatok meg az elletetek vétkezőknek?

Mindenki feltartotta a kezét, kivéve egy törékeny idős hölgyet.

– Jones asszony!? Ön elzárkózik attól, hogy megbocsásson ellenségeinek?!

– Nekem nincs egyetlen ellenségem sem – mondta kedvesen mosolyogva az apró hölgy.

– Asszonyom, ez igen szokatlan. Megkérdezhetem, mennyi idő is ön?

– Kilencvennyolc múltam – felelte az ősz matróna.

– Kedves asszonyom, megkérhetem, hogy jöjjön ki ide a gyülekezet elé, s mesélje el nekünk, miképpen lehetséges, hogy valaki majdnem százéves, és nincs egyetlen ellensége sem!

– Az aranyos néni kitotyogott a lelkes mellé, szembefordult a gyülekezetel, és csak ennyit mondott angyali mosollyal:

– Túléltem a rohadékokat!

Egy férfi elment meglátogatni a nagyapját. Mikor odaért a házhoz, döbbenet látta, hogy az öregúr épp hintaszékében ül a tornácra és deréktől lefelé teljesen meztelen.

– **Nagyapa! Mit csinálsz te itt?! Nincs rajtad nadrág, és bárki megláthat!**

Az öregember elrövedező tekintettel meredt a távolba.

– **Nagyapa! Hogy a csodába jutott eszedbe félmeztelenül kiülni a tornácra?!**

Az öregúr lassan unokájára fordította tekintetét.

– **Nagyanyád ötlete volt. Múlt héten ing nélkül ültem itt kinn, és megmerevedett a nyakam...**

– **Képzeld, három év együtt járás után Béla végre beszélt a házasságról.**

– **Tényleg, és mit mondott?**

– **Hogy a feleségét Beának hívják, és van három gyerekük.**

zöld
butélia
borszaküzlet
1223 Budapest, Török Bálint u. 22.
Telefon: 06 30 853 52 56

Nyitvatartás:
kedd-péntek 14-20 óráig,
szombaton 8-14 óráig,
vasárnap, hétfőn sajnos zárva

Kínálatunkból:
Verpeléti Olaszrizling **250 Ft/lit.**
Mátrai Olaszrizling **250 Ft/lit.**
Szekszárdi Chardonnay **380 Ft/lit.**
Szekszárdi Kékfrankos Rosé **380 Ft/lit.**
Világ bajnok Font Rosé **880 Ft/palack**
Chardonnay világ bajnokságon
ezüstérmes Orbán Kötenger
Chardonnay **1990 Ft/palack**

Focikupa 2010

Baja

Immár több mint egy évtizede rendszeresen összejönnek a focikedvelő taxisok erre az eseményre, többnyire Baján, de más város is adott már ott-hont a tornának. A szervezés természetesen még a nyár elején elkezdődött, nehogy hiba csússzon a sokak által várt programba. Jelentkezett is 25 taxis csapat, ám a szervezők ennek a lelkesedésnek nem dőltek be, tudták, lesznek, akik „menet közben” lemondják majd a részvételt. Így is történt, végül is 13 társaság jelent meg az idén már nemzetközivé minősült labdarúgótornán. Ugyanis az újvidéki taxisok is elfogadták a meghívást és igen jó csapattal álltak ki. Csak az érdekesség kedvéért említem meg, volt köztük egykori világválogatott játékos is.



A kupagyőztes Főtaxi csapata



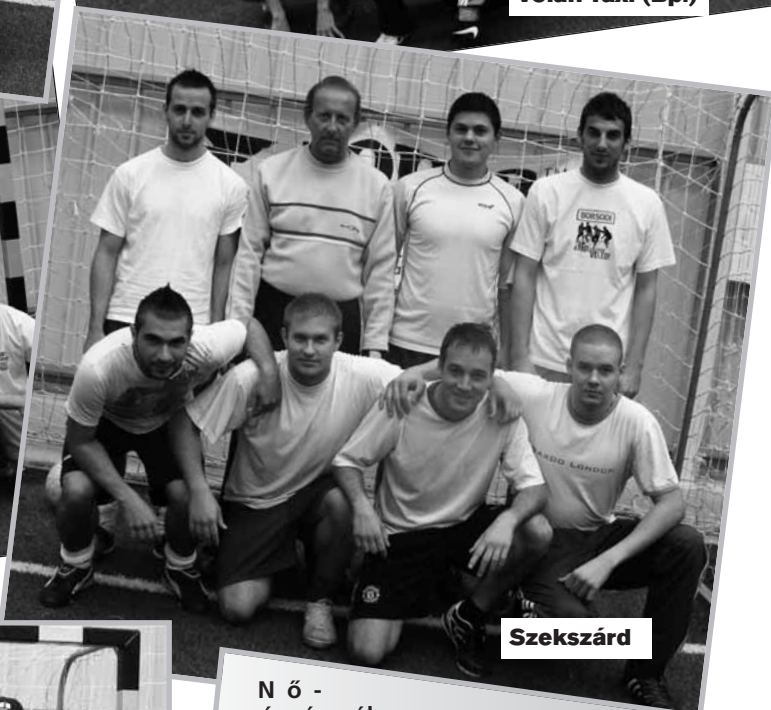
6x6 Taxi



Volán Taxi (Bp.)



Budapest Taxi



Szekszárd



Ragacs és a droidok

N ő -

gyógyásznál

Nem sikerült az új házaspárnak a gyermekképzítés, ezért a nő elmegy az orvoshoz.

- Legyen, szíves vetközzön le és feküdjön föl az ágyra.

- De doktor úr! Legalább az első gyermeknek a férjem legyen az apja!

- Szexuális téren egyre összehangoltabb vagyok a feleségemmel.

- Valóban?

- Igen. Tegnap például mindkettőnknek fájt a feje.

- Szia, anyu. Megyek diszkóba!!

- Diszkóba?! 13 évesen a diszkózásn jár az eszed, és megfedkezdel anyád 26. születésnapjáról???

- Örömmel utazol el?

- Nem, az asszonnyal...



Újvidék (Novi Sad)



Baja



Taxi 2000



Hírker



Eger



Kecskemét

Egyetlen hiba csúszott a számításba és ezt az időjárás okozta. Szombat reggel még országsszerte ömlött az eső, mely egy kezdő szervezőt a sírba vitt volna. Am házigazdánk, Nagy Attilának, ez inkább csak kihívást jelentett. Áttette a torna színhelyét a fedett, műfüves városi sportcsarnokba, erre aztán az eső is elállt. A taxisok pedig nekiálltak focizni. Látványos, izgalmas meccsen bizonyították, nem csak a taxi, a labda is oda megy ahova akarják. A végeredmény: tornagyőztes a Fótaxi csapata lett, így a vándor-

dorkupát is visszavihették fővárosi székhelyükre. A Baja ezüstérmes lett. A harmadik helyet – megérdemelten – az újvidékiek szerezték meg. Hozzájuk került még a legjobb kapusnak és a legidősebb játékosnak szánt díj is. A Fair Play-díjat a szekszárdiak kapták. A City Taxi által felajánlott különdíjat a szakács kapta, aki estére több mint egy mázsa halból főzött Bajai Halászlét az addigra igen csak megéhezett taxisoknak. Aki nem szeretett a halászlét, annak finom túrós-csuszával kedveskedtek a vendéglátók.

Ezt a beszámolót évek óta úgy zárjuk: jövőre veletek, ugyanitt. Nos, reméljük, lesz rá mód...



Az idei Fair Play-díj a szekszárdiaké



A halászlét főzők csapata a City Taxi különdíját kapta



A gólkirály



A legjobb kapus a Novi Sad-iak közül került ki



Az ezüstérmes Baja



A bronzérem a Novi Sad-iaknak jutott



Az első helyezettnek járó kupa



A Fótaxi a győztes kupa mellett a Vándorkupát is elvihette

* TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE *

Itt taxisok ingyen hirdethetnek.



Gyere, nézz be!

Mondd el a véleményed, vagy szólj hozzá!

Egy fórum a taxisoknak.

www.taxisforum.hu



Eladó Peugeot 406 HDI, 1999-es évjárat. 2011. szeptember 07-ig taxinak vizsgáztatva. Ezüstsínű, 2-literes, 108 LE. Megkímélt állapotban, ecometer hőnyomtatós taxiórával, Maxon URH rádió-csatlakozással, tetőbe fűrt antennakivezetéssel, csak kp-ért! 950 000 Ft-ért.

Érdeklődni lehet 06-70-383-8592 telefon számon, 15-02-óra között lehetséges.



5 évesnél fiatalabb egyterű, vagy magasabb felépítésű autót vennék taxinak, részlet- vagy lízingátvállalással. 2 millióig.

Érdeklődni: 06-70-383-8379



Eladó Toyota Avensis 2.0 D4D, 2001. XII. havi, 270 000 km, ezüst színű, 4 ajtós az extrásabb változat. Rendkívül megkímélt, szép állapotban. Rendszeresen karbantartott, 3 éve taxi. Ár: 1 450 000 Ft.

Tel.: 06-70-383-8720



Maxon PM100 típusú URH-hoz való új mikrofon esztétikusan beépített pótnyomógombbal fix 12 000 Ft-ért eladó!

Tel.: 06-20-934-4381



Eladó egy 2003-as évjáratú VW Passat Trendline. Az autó taxinak teljesen felszerelve. RASE 08-as órával. (A vételár kiegyenlítése után azonnal lehet vele kezdeni dolgozni). Az autó szép, megkímélt állapotban van. Sok extrával (ABS, ESP, ASR, váltózár, chipes indításgátló, kényelmes kagylóülés, xenon, digitális klíma,



elől-hátul elektromos ablak, elektromos fűthető tükör, alufelni, + 4 db téligumi, 8 db légszák!) 130 LE, és 6 sebességes manuális sebváltó. I.ár: 2 090 000Ft. Hitel megoldható!

Érd.: 06-70-635-7936

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

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A „Tehergépkocsival behajtani tilos” tábla azt jelzi, hogy az útra tehergépkocsival – kivéve a legalább 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsit – valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos. A ponyvás jármű ponyvával fedett nyitott járműnek minősül, így a behajtási tilalom reá is vonatkozik.

2. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése „Vasúti átjáró kezdete”. Ha a jármű vezetője eleget tett a vasúti átjáró megközelítésére vonatkozó kötelezettségének és meggyőződött a továbbhaladás veszélytelenségéről, akkor növelheti sebességét, hogy minél rövidebb ideig tartózkodjon a veszélyes helyen.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Elsőbbségadás kötelező”.

4. Helyes az „A” válasz. A tábla 30 km/h sebességnél gyorsabb haladást tiltja. A kívánt biztonságos sebességnél hosszabb idejű lassú haladás stresszt kiváltó ok lehet.

5. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Veszélyes emelkedő”. Az emelkedőn a fékút csökken, mert a nehézségi erő lejtő irányába eső komponense is segíti a taxi fékezését.

6. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése „Tengelyterhelés korlátozás”. Olyan járművel tilos közlekedni a jelzés hatálya alatt, amelynek tengelyterhelése – bármelyik tengelyén – a táblán megjelölnél nagyobb.

7. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése

„Kikerülési irány.” A táblát – illetőleg azt az akadályt vagy egyéb tárgyat, amelyen a jelzést elhelyezték – a nyíl által jelzett irányban kell kikerülni.

8. Helyes az „A” válasz. Két tíz éven aluli gyermeket egy személynek lehet tekinteni. A taxiban nem kötelező a gyermekülés elhelyezése.

9. Helyes a „C” válasz. Lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó személynek éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényviszszaverő mellényt kell viselnie.

10. Helyes a „B” válasz. Járművel a másik járművet csak olyan távolságban szabad követni, amely elegendő ahhoz, hogy az elöl haladó mögött – ennek hirtelen fékezése esetében is – meg lehessen állni.

11. Helyes a „C” válasz. A kerékpározástól akkor sem tiltják el a biciklistát, ha ittasan okoz balesetet. Természetesen a jogos felelősségre vonás nem maradhat el.

12. Helyes az „A” válasz. Ha az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül, a szembejövő járművek közül annak van elsőbbsége, amelyik útját irányváltoztatás nélkül tudja folytatni.

13. Helyes a „B” válasz. Az előzési szándékot – ha az előzés irányváltoztatással jár – irányjelzéssel jelezni kell.

14. Helyes a „B” válasz. Az út tisztítását végző, figyelmeztető jelzést használó jármű olyan helyen is megállhat, ahol az egyébként tilos, ha a munka végzése érdekében elkerülhetetlen, a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti.



Vörös Sámuel Sándor

Élt 53 évet

Mély fájdalommal tudatjuk, hogy kollégánk, Vörös Sámuel Sándor életének 53. évében váratlanul elhunyt.

Dolgozott a Főtaxinál, a City Taxinál, a 6x6 Taxinál és a Taxi4-nél.

Kedves Sanyi! Téged nagyon sokan ismertek és szerettek, így a taxisok közössége, nagy családja nevében búcsúzunk Tőled!

Jellegzetes rekedtes hangod mindig hiányozni fog, nyugodj békében!

A Taxi4 kollektívája

