

taxisok világa



CORNER

PÉNZVÁLTÓ Tel.: 06-1/269-2036

NON-STOP
MINDEN NAP

ZÁLOGHÁZ Tel.: 06-1/269-1817

Zálogkölcson kora reggeltől késő estig

A hét minden napján!

Tört arany felvásárlás kimagasló áron!

H-P: 7:00-20:00, Sz: 8.00-20:00, V: 10:00-18:00

Bp. VI.ker. Podmaniczky u. 1.

Vannak, akik tudják, hogy:

- A BTI több mint 20 éves tapasztalattal rendelkezik taxis szakmai területen.
- A Taxisok Világa adózási szakcikkeit és táblázatait mi készítjük.
- Adószakmai munkákért felelősséget vállalunk.
- Nálunk nem kell előre bejelentkezni. Nyitvatartási időben akkor jössz, amikor tudsz (egyéb időpontot meg megbeszélhetünk telefonon...)
- Anyagleadás éjjel-nappal lehetséges az irodaház portáján elhelyezett postafiók útján.
- Választhatsz, hogy csak az elektronikus bevallásaidat szeretnéd ránk bízni, vagy komplett szolgáltatást kívánsz. Te határozhatod meg, mennyit szánsz ügyviteledre.
- A teljeskörű díj teljeskörű szolgáltatást takar. Nálunk nincsenek rejtett költségek.
- Bármikor naprakész felvilágosítást adunk adófolyószámlád állásáról. Rendelkezésedre állunk akkor is, ha csak kérdezni akarsz...
- A köztartozások befizetése parancsoló szükségletté vált. Segítünk elkészíteni a fizetési könnyítésre irányuló kérelmeket, beadványokat
- Ma már a táppénzes napok bejelentése is csak az ÁNYK programmal kezelhető elektronikus nyomtatványon lehetséges – kitöltjük neked
- Egy főfoglalkozású taxis vállalkozónak évente minimálisan 15 különböző bevallást kell beküldenie, túlnyomó részét elektronikusan. Ha Budapesten dolgozik, de nem itt lakik, akkor 16-ot. Ha tételes adózó akkor 18-at, vagy 19-et. Ha emellett alkalmazottat is tart, akkor 31-et...
- Jövőre biztosan változik a minimálbér. Változik a járulékalap. Változik a járulékok százaléka. Az adó- és TB törvény. Meg még sok minden más... - mi követjük a változásokat

*Vannak, akik mindezt nem tudják.
Nekik készítettük a hirdetést...*

**Könyvelés * Elektronikus bevallások * Járuléknnyilvántartás * Iparüzési adó
Cégautó adó * Teljeskörű vállalkozói ügyvitel * Non-stop anyagleadás
Csekkes, átutalásos fizetési lehetőségek**

bti@taxicentrum.hu

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

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

BTI **TAXI** CENTRUM

TARTALOM

Egy demonstráció előzményei	4.
Két eset lehetséges	9.
A Keletiből a repülőterre – tizenháromezerért	10.
Haltenberger Samu-díj 2011	10.
Tudod vagy tippelsz?	19.
Van még taxis etika?	22.
22 ország fuvarozóit tesztelték	22.
Brutális adóbírságok várhatók	23.
Jövedelmezőbb az arannyal	23.
Nem a navigáció dönt	23.
Üzemananyagár-emelés – jövedelemcsökkenés	24.
Egyre több taxin láthatunk két URH-kódot	24.
Téli gumi, hőlánc, melegítő eszközök	28.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	32.
A várható viteldíjat előre	33.
Valami nem stimmel...	33.
Taxi fehér rendszámmal?	34.
Belső hangra gyilkolt	37.
Jóslatok	37.
Találtunk egy verset	38.
10 éve történt, 20 éve történt	39.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	40.
Baleseti adó	42.
Főtaxi – Ferencváros 0-0	43.
Ki kicsoda az utcanévtáblákon?	44.
Taxist vert az olimpikon	45.
Már a taxiközpontok közelében sem lehetünk biztonságban	46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Összefogás összeomlás előtt...

Az utóbbi évtized egyeztetett tárgyalásainak iratmennyisége komoly súllyal bír, elmentésben az elért célokkal.

A 2011. június 8-i, budapesti demonstráció volt az első bejelentett, szervezett taxis-megmozdulás, ahol hangot adtak az érdekképviseletek annak, hogy tagjaik nem tudják és nem akarják tovább viselni a szabályozatlan piac miatt rájuk nehezedő terheket. A probléma nem csak a fővárosi taxisokat, hanem az egész ország területén működő taxis vállalkozókat, vállalkozásokat sújtja. Az OTSZ két évvel ezelőtt kezdte meg a hivatalok, a Fővárosi Önkormányzat, és a minisztériumok megkeresését azért, hogy jelezze, nem jó az irány, komoly változás szükséges a több évtizede halmozódó problémák rendezéséhez.

Azóta mintegy félszázszor egyeztetünk, tárgyaltunk, aláírást gyűjtöttünk, fórumokat, kerekasztal-egyeztetéseket szerveztünk. Közben kávéztunk, szendvicset fogyasztottunk, mosolyogtunk, próbáltuk kulturált formában megismertetni tárgyaló partnereinkkel a szakma napi gondjait és megoldási javaslatainkat. Ígéretet nem, de magyarázatot bőven kaptunk az okokra. Ez a halogatás a hivatalok részéről elfogadhatatlan.

A TGFSZ által szervezett, november 2-án megtartott fővárosi demonstrációhoz azért csatlakozott az OTSZ, mert céljaink közös, megoldási javaslataink összeegyeztethetőek. Még a látszatát is szeretjük volna annak elkerülni, hogy mi taxisok és azok képviselői megosztottak vagyunk. Tudjuk mindannyian: csak együtt lehetünk erősek! Csak akkor vesznek minket komolyan, ha az összefogást nem csak az utcán, hanem a tárgyalóasztalnál is képviselni, demonstrálni tudjuk.

Mára már egyértelművé vált, hogy a FIX ár és a LÉTSZÁM hatóságilag rögzített

megállapítása nem más, mint egyszerű politikai akarat kérdése.

November 2-án a Városházán a petíciót átvéő delegáció (Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója, dr. Szenczei Balázs a Főpolgármester kabinetfőnöke és dr. Komáromi Endre, a Droszt Kft. ügyvezető igazgatója) tájékoztatott bennünket, hogy Tarlós István főpolgármester úr – miután visszakerkezik külföldi útjáról – személyesen irányítja a további tárgyalásokat az érdekképviseletekkel.

Ez jó hír.

Az eredményről hallani fogtok, mert erről gondoskodunk. Ezúton is köszönjük a részvételüket, a támogatásokat!

Metál Zoltán elnök
Országos Taxis Szövetség

KÖZLEKEDÉSI
TANÁCSADÁS!

Résztevője volt közúti balesetnek? Nem az van a rendőrségi határozatban, amire számított? Ön nem felelős, de mégis ennek ellenkezőjét állítja a határozat? Kifogás, kérelmek, méltányossági kérelmek, tárgyalások specialistái vagyunk immáron 16 éve az Önök szolgálatában. Irodánk elérhetősége:

06 1 290-0626, 06 70 370-6890

hétköznapokon, napközben hívjon!

Ugyanitt autómentés 0-24 órában!

Díjaink, rólunk: www.helyszinelok.hu
Súlyos személyi sérülés esetén ellátjuk képviselőjét, kártérítési igényét elintézzük Ön helyett, induló költségek nélkül, európai kártérítési központ hazai képviselőjeként.

Érd.: Illés János

+ 36 70 370-6880

hétköznapokon 8-12 óra között!

www.karterites.eu

Kérdés: Mi a globalizáció?

Válasz: Diana hercegnő halála.

Kérdés: Mire alapozza a feltevé-

sét?
Válasz: Egy angol hercegnő egyiptomi barátjával karambolozott egy francia alagútban, egy német autóval utazva (melyben holland motor ketyegett), amit belga sofőr vezetett, aki skót whiskyt piált, őket japán motoron egy olasz paparazzo követett, majd a baleset után a sebesülteket amerikai doktor akarta megmenteni brazil gyógyszerekkel. És mindezt elküldték neked, egy magyarnak, aki kínai ruhákba öltözve tajvani monitort bámulsz, és

azon aggódsz, hogy az osztrák bank által adott svájci frank alapú hiteled mikor válik teljesen kifizethetlenné a görögök, olaszok, portugálok, írek, továbbá az egész nyamvadt Unió miatt...

* * *

Apu, azon gondolkodom, hogy a szervezett bűnözésben csináljak karriert.

– Kormányzat vagy magán-szektor?

* * *

– Elnézést, meg tudná mondani, hogyan jutok el a postára?

– Kocsival van?

– Nem.

– Akkor gyalog...

Összefogtak a taxisok

Egy demonstráció előzményei



Akik a petíciót átvették: dr. Komáromi Endre (balra), Vitézy Dávid (középen) és dr. Szeneczei Balázs (jobbra)



2010. december 13. A Fővárosi Közgyűlés nyílt napja. Állampolgárként, taxisként mentem el és nyújtottam be egy komplex

anyagot, a budapesti taxi-
zást érintő főbb
problémákat
érintve. Egy kér-
dést is feltettem a
főpolgármester

úrnak, miszerint *mikorra várhatjuk az átfogó, mindenre kiterjedő szakmai rendezést?* A válasz az volt...
„Mindenki tudja, hogy milyen problémákkal küzdenek a ta-



A Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetségének nyilatkozata

A Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (TFTSZ) a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete (TGFSZ) által 2011. november 2.-ra meghirdetett taxis demonstrációval nem ért egyet, azt nem támogatja a következők miatt:

- A taxi gépkocsivezetők szakszervezetének a létszámkérdésre adott – minőségtől független adminisztratív korlátozást tartalmazó – megoldási javaslatát az alkotmányos alapelvek sérülése nélkül nem lehet megvalósítani.

- Éppen a szakszervezet a legfőbb oka, hogy a tarifa-témakörben elakadt az egyeztetés. A Fővárossal folytatott szakmai tárgyalásokon éppen a taxi gépkocsivezetők szakszervezete vállalta önkéntesen magára a tarifa kérdéskör témájának előkészítését, a javaslatlételt és annak gazdasági alátámasztását, melyet két hónapos csúszással sem tudott szakmai tárgyalásra alkalmas formában és tartalommal előkészíteni.

Demonstráció helyett:

- A Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (TFTSZ) fontosnak tartja a taxipiac komplex rendezését. Célja szakmailag, minőségileg a mai kor követelményeinek megfelelő, áttekinthető szabályozások mentén működő, az utazóközönség megelégedését szolgáló taxipiac megteremtése. Ezért kezdeményezte a TFTSZ 2011 nyarának elején a Fővárosi Önkormányzatnál a Liszt Ferenc Repülőtérén kialakult utasfelvételi problémák, valamint a fővárosi taxipiaci helyzet megoldását szolgáló tárgyalások el-

indítását. Előzetesen bevonta az összes érdeképviseletet, és a TFTSZ-hez nem kötődő egyéb piaci szereplőket is. Ezt a kezdeményezést elfogadva a Fővárosi Önkormányzat megbízásából dr. Komáromi Endre úr összehívta a tárgyalásokat a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara részvételével. A 12 hétig tartó tárgyalások során komoly szakmai munka folyt a taxipiac szereplőire vonatkozó előírások előkészítésében, megvitatásában, amelyek remélhetőleg pozitív hatással lesznek a fővárosi fuvarszervezők, a taxis létszám, a tarifa, az ellenőrzés és a droszt-férőhelyek újraszabályozására.

- A taxi gépkocsivezetők szakszervezetének a tárgyalásokra készített folyamatosan változó és szakmailag nem megfelelően alátámasztott tarifaanyag miatt e kérdéskört nem lehetett lezárni. Ezért a TFTSZ – a minél előbbi változtatás érdekében – 2011 októberében egy megújuló tarifarendszerre vonatkozó, szakmailag megfelelően alátámasztott egyedi kérelem beadását támogatta a Fővárosi Önkormányzat felé.

- A Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége Budapest lakosságát feleslegesen irritáló forgalomakadályozás helyett a majdani törvény, kormányrendelet, önkormányzati rendelettervezetek megismerését követő további szakmai tárgyalásokon történő érdekegyeztetést támogatja és abban kíván tevékenyen közreműködni.

Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége elnökség



xisok, tisztában vagyunk vele. Fél év múlva megoldásra kerülhet a helyzet.”

Lassan eltelt egy év, és semmit sem tapasztalhatunk azokból az intézkedésekből, melyek a problémák megoldását jelentenék.

2011. 01. 20. Újjáalakul a TGFSZ. Határozott, új vezetéssel, konkrét elképzelésekkel tört utat magának.

2011. 04. 04. A készülő Személyszállítási Törvény tervezete ellen aláírásgyűjtés történt. Egy hét leforgása alatt több ezer gyűlt össze, az ország minden tájáról. Völner Pál állam-

Folytatás a 9. oldalon



Az összes megjelent taxit egy képen csak repülőről lehetett volna megörökíteni, annyian voltak. A városban két és fél km-es sort alkottak



AJÁNLÁS

a fővárosi taxispiac átfogó szabályozásra



A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Ipari Tagozat Közlekedési Osztálya és Taxis Szakmai Kollégiuma az elmúlt fél év érdekegyeztető tárgyalásainak tapasztalatai alapján 12 pontban összefoglalva az alábbi ajánlást tette a fővárosi taxispiac átfogó szabályozására, annak érdekében, hogy a piac szolgáltatói oldala az európai normákhoz igazítva megtisztuljon, valamint minden tekintetben ellenőrzötté váljon, ezáltal az utazóközönség bizalommal vehesse igénybe a szolgáltatást.

- 1) A pályára jutás feltételeinek **szigorítása**, a szakmai ismeretek, a gépjármű műszaki paraméterei és a pénzügyi teljesítőképesség tekintetében.
- 2) **Létszámszabályozás**, a lakosság lélekszámához igazítva.
- 3) Rögzített hatósági ár (**fix tarifa**) bevezetése, és évenkénti kötelező felülvizsgálat.
- 4) Az utazási szokásokhoz igazodó, az utas és a taxis egymásra találására alkalmas **taxiállomás-hálózat**.
- 5) A taxiszolgáltatás **integrálása** a közösségi közlekedésbe.
- 6) A legális taxitevékenységet végzők védelme érdekében a fővárosi taxikra jellemző, **egységes** arculat kialakítása.
- 7) A taxiszolgáltatásban résztvevők szigorú **ellenőrzése**, „taxirendőrség” felállítása.
- 8) Főváros által működtetett **ügyfélszolgálat**, panasziroda létrehozása.
- 9) A szabályszerzőkkel szembeni **szankciórendszer** kialakítása.
- 10) A kontárok tevékenységének **felszámolása**.
- 11) A színlelt munkaszerződéssel, bérelt rendszámmal végzett tevékenység gyakorlatának **megszüntetése**.
- 12) A fuvarszervező irodák tevékenységének **szabályozása**.

Összegezve:

Korábbi állásfoglalásainknak megfelelően ismételten hangsúlyozzuk, hogy a tarifa mértékének megállapításához elengedhetetlenül szükséges a piac elemzése kereslet-kínálat szempontjából, hogy a szükséges és elégséges szolgáltatás szintje megállapítható legyen. Ennek ismeretében alakítható ki a létszám, valamint a kereslet alapján, a kihasználtság-hatékonyág figyelembevételével az ár is meghatározásra kerülhet.

A szükséges létszám és a várható forgalomalakulás területi eloszlásának ismeretében felül kell vizsgálni a jelenlegi taxiállomás-hálózatot, és az utazóközönség igényeinek megfelelően átalakítani.

Az átfogó szabályozás a közösségi közlekedést érintő stratégiai kérdés, azaz politikai döntést igényel. Csak akkor lehet eredményes, ha a szabályváltozások egyszerre lépnek érvénybe. Az átfogó szabályozás elmaradásának következménye az lehet, hogy a fővárosi taxihelyzetre továbbra is az alacsony szolgáltatási színvonal, az állandó reklamációk, a járulék- és adóbevételek alacsony szintje lesz jellemző. A fővárosi döntéshozóknak időre taxiskérdéssel kell foglalkozni, tekintettel arra, hogy a változások elmaradása a piaci egyensúly felborulásának állandó veszélyét jelenti, úgy a megrendelői, mint a szolgáltatói oldalról egyaránt!

Megítélésünk szerint a fentiekben szereplő 12 pont megvalósítható a Főváros jelenlegi kompetenciáival. Amennyiben mégsem, az átfogó szabályozás hatékony és minden részletre kiterjedő végrehajtásának biztosítása érdekében javasoljuk, hogy a Főváros és a Kamara, az érdekképviselők támogatásával, közösen kezdeményezze a vonatkozó törvények és rendeletek módosítását, illetve egy teljesen új, egységes rendelet megalkotását. Szükségesnek látjuk, hogy a taxis szakma szabályozása és ellenőrzése egy helyre, a területileg illetékes önkormányzatokhoz, a fővárosban a Fővárosi Önkormányzathoz kerüljön, oly módon, hogy a szakmai irányításra kijelölt önkormányzati testületben, döntési, illetve szavazati joggal a szakma képviselői is kötelezően helyet kapjanak.

A fenti javaslatok részletes kidolgozására – felkérés esetén – a fővárosi taxis szakma képviselői vállalják az együttműködést a Főváros szakértőivel.

Budapest, 2011. október 26.

BKIK Ipari Tagozat

**Tisztelt
Tarlós István
Főpolgár-
mester Úr!**

Jelen petíció átadásával egy időben a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete (TGFSZ), az Országos Taxis Szövetség (OTSZ) támogatásával, a mai napon 13:00 órától – ebben az évben immár harmadszor – továbbra is korlátozott számú, de már 1000 taxis közreműködésével, felvonulással egybekötött, rendőrségi engedéllyel, és biztosítással rendelkező figyelmeztető demonstrációt szervezett.

A demonstrációnk célja:

Az érdekképviseltek el kívánják érni, hogy a Főváros által kijelölt, felhatalmazással bíró személlyel folytatódjanak a tárgyalások a taxis szakmát megújító, fővárosi önkormányzati rendeletmódosítások előkészítésével kapcsolatban.

Az érdekképviseltek továbbra is fenntartják álláspontjukat, mely szerint a rendeletmódosítás kizárólag abban az esetben lehet eredményes, amennyiben a szakmai szervezetek által 20 éve megfogalmazott témakörök mindegyikére kiterjedően érdemi változást hoz.

Az átfogó szabályozás módosításának keretén belül hangsúlyosan kérjük a **Budapest területére érvényes droszthasznaleti engedélyek megújíthatósága mellett a további engedélyek kiadásának felfüggesztését, és a hatósági rögzített ár 2011. december 1-i bevezetését.**

A rögzített ár mértékeként a 9 éve hatályos maximált árat – alapidj 300 Ft, útdíj 240 Ft/km, várakozási díj 60 Ft/perc – jelöljük meg. A hatósági ár bevezetése rövid távon megszüntetheti a több mint 70-féle tarifa áttekinthetlenségét, és ez által a taxisolgáltatás is a tömegközlekedés kiszámíthatóságának erényével rendelkezhet.

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Ahogy Önnek is, úgy nekünk is közös érdekünk Budapest rendjének, a lakosság színvonalas kiszolgálásának és vállalkozásunk biztonságos üzemeltetésének megvalósítása. Ezen belül megítélésünk szerint ki kell alakítani a közösségi közlekedésbe integrált, Budapest lakosai és vendégei számára átlátható, kiszámítható és szigorúan ellenőrzött taxisolgáltatást.

Ehhez már tényleg nem pénzre, pusztán az Ön akaratára, intézkedése mellett a szakmai érveink támogatására van szükségünk.

Tisztelettel

Budapest, 2011. november 2.

**Farkas Zsolt elnök
Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete
Metál Zoltán elnök
Országos Taxis Szövetség**



Fárbás Tibor (TGFSZ) szóvivő nyilatkozik a sajtónak



Metál Zoltán (OTSZ) kérdésekre válaszol



Kezdetben vala a semmi. Majd az Úr mondá: „Legyén világosság!” S továbbra is vala a semmi, de már láthatóvá is vált.

FELHÍVÁS!



A City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet pályázatot hirdet **DISZPÉCSERKÖZPONT VEZETŐI** munkakör betöltésére.

A pályázati anyag kizárólag személyesen, irodaidőben vehető át december 15.-ig a XI. ker. Vahot u 6. sz. alatt.

*Köszönjük az érdeklődők jelentkezését.
Tisztelettel a City Taxi vezetősége.*

+361 2-111-111



1119 Budapest, Vahot u. 6.

Tisztelt Taxis Kolléganők, Kollégák!

A City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet közgyűlési döntésének értelmében a jövőben azon taxisoknak akik szövetkezeti tagsága, és ezzel egyidőben alvállalkozói státusza is megszűnik a City Taxi "delegálási jogot" biztosít. A delegálási jog lehetőséget nyújt a kollégának arra, hogy maga helyett alvállalkozói státuszra jelöljön olyan kollégát, akit érdemesnek tart a City Taxis alvállalkozói tagságra, és a kolléga megfelel az általános felvételi elvárásoknak.

Jelenleg két nyugdíjba vonuló kolléga helyére várjuk jelentkezésüket.

Általános elvárások:

- stabil vállalkozói háttér,
- minimum 3 éves, Budapesten szerzett taxis tapasztalat,
- maximum 8 éves, nagyméretű légkondicionálással felszerelt gépkocsi,
- angol nyelvtudás előnyt jelent,
- sikeres helyismereti vizsga tétele,
- belépési díj bruttó 125 000 Ft,
- kaució 230 000 Ft, mely több részletben befizethető, és a kilépés esetén természetesen visszafizetésre kerül!
- **EGYÉNI MEGÁLLAPODÁS A DELEGÁLÁSI JOGGAL RENDELKEZŐ KOLLÉGÁVAL.**

Érdeklődni lehet irodaidőben:

Poesz Andrea titkárság vezetőnél a **06 70 38 38 006-s** számon.



taxi2000

2000000000

A megnövekedett lakossági és szerződéses fuvarállomány miatt azonnali, kedvezményes belépési lehetőség a Taxi 2000-nél:

- 0 Ft belépési díj!
- Csökkentett kaució díj!
- Csökkentett havi tagdíj!
- Csökkentett, kedvezményes másodállásos tagdíj!



Információ:

taxi üzletág vezetőnél,

telefon: +36-1-398-9219, +36-30-563-5140

www.taxi2000.hu



Folytatás az 5. oldalról

titkár úr azt az ígéretet tette a sajtónak, hogy a júniusban kezdődő egyeztetésekre természetesen meghívják az érdekképviselőket, így a TGFSZ-t is.

November van, és ez idáig semmi hír erről...
2011. 06. 01. A TGFSZ önálló beadványának átadása a Városházán. Eredetileg Tarlós István főpolgármester úr vette volna át, ám az előtte lévő nap estéjén ezt lemondta és Vitézy Dávid vezérigazgató urat jelölte meg partnernek.

2011 nyara... Heti rendszerességgel egyeztetések történtek a Kamara égisze alatt, de a repülőtéri helyzet megoldásán kívül nem történtek konkrétumok a szakmai rendezést illetően.

2011. 09. 21. A TGFSZ megtartja az első figyelemfelkeltő demonstrációját, amely helyhez kötött és előre bejelentett volt. Sikeres és kulturált rendezvény tanúi lehettünk. A Főváros képviselője, dr. Komáromi Endre jelezte, hogy kész az újabb egyeztetésre.

2011. 10. 04. Az új egyeztetés dátuma. Jelen voltak az érdekképviselők.

A befejezés előtt fél órával a Főváros képviselője felállt és távozott...

Konkrétumok nélkül zárult egy újabb tárgyalás.

2011. 11. 02. Úgy gondoljuk, nincs több időnk, az utolsó percekben



vagyunk. Szakmai egyetértés, összefogás mellett gyakoroljuk alkotmányos jogainkat, demonstrálunk!

Az OTSZ támogatásával, a BKIK javaslatcsomagja tükrében kijelenthetjük, hogy két évtized után összetart és kiáll önmagáért a taxis-társadalom, politikamentesen, kulturált körülmények között. Mert nincs több időnk...
Fárbás Tibor szövivő, TGFSZ

KÉT ESET LEHETSÉGES...

Nem reprezentatív felmérések szerint a taxisok nagy része támogatja a fix tarifa bevezetését. Az indoklás is megvan: egyenlő esélyek, egyforma tarifák. Mindenkinek! Tulajdonképpen azt szeretnénk, hogy legyen ugyanannyi utasunk, mint most, csak magasabb viteldíjjal.

Érthető az igény, mindenki szeretne többet keresni, ez támogató elképzelés. Ám lehet, hogy a megoldás keresése, kikényszerítése közben elvesztettük szem elől a célt...

Tüntettünk, demonstráltunk, felforgattuk a város rendjét. A kormányzati és önkormányzati rendeletalkotók nyilvánvalóan reagálnak majd. Két eset lehetséges:

1. Megnyugszanak, hogy különösebb problémák nélkül, békésen zajlott le a megmozdulás. Tovább folytatják a megkezdett tárgyalásokat, szorgalmazzák, hogy a nagyjából elkészült törvény- és rendeletszövegek végső formába öntve mielőbb a parlament, a kormány, és az önkormányzati közgyűlés elé kerüljenek. Fix tarifáról és direkt létszámkorlátozásról természetesen továbbra sincs szó...

Pista bá' készül az esti bála. Nincs ünneplőcipője, ezért a gumicsizmáját veszi fel, de úgy kifényesíti, hogy még a csajok bugyija is tükröződik benne. Először Marcsát kéri fel táncolni:

– Marcsa, rajtad fehér bugyi van.

– Hinnye ... igen – válaszolja Marcsa csodálkozva. A következő partnere Bözsi:

– Bözsi, rajtad piros bugyi van.

– Ajjaj ... igen – válaszolja Bözsi nagy szemeket meresztve. Következő táncos Julcsa:

– Julcsa, rajtad ugye nincs bugyi?

– Uhhhh ... nincs – válaszolja Julcsa pironkodva.

– Jaj de jó! Egy pillanatra azt hittem, hogy szétrepedt a gumicsizmám...

2. Elfogadják a taxisok követeléseit, legalábbis annak tarifára vonatkozó részét (a létszám tételes meghatározásáról az alkotmánybíróság évekkal ezelőtti döntése óta szó sem esik), és bevezetik a fővárosban a fix tarifát. Megtárgyalják, megszövegezik, kihirdetik. Két eset lehetséges:

1. Felkérik egy statisztikus munkatársat, hogy készítsen korrekt összeállítást a fővárosban működő taxisok és taxitársaságok tarifáiról, aztán ebből vonjon egy átlagot. A számítások után a közgyűlés megállapítja, hogy a fővárosban az alkalmazható fix tarifa ennek alapján 168 forint kilométerenként. Vagy 173. Esetleg 184. De semmiképpen sem 240...

2. Valamilyen rejtélyes ok folytán, pillanatnyi kollektív elmezavarokban olyan döntést hoznak a főváros képviselői, hogy ezentúl egyetlen budapesti polgár sem utazhat taxival 240 forintos kilométerdj alatt. Nem törődnek a lakosság (a választók!) felháborodásával, a cégek reklamálásával, versenyhivatali vagy bírósági eljárások lehetséges hatásaival, ők már döntöttek: 240 forint, se több, se kevesebb! Ekkor két eset lehetséges:

1. A taxitársaságok, jogkövető vállalkozásként, a 240 forintos kilométerdj taxaméterben való feltüntetését követelik meg a hozzájuk csatlakozóktól. Meg egy 30-40 százalékkal olcsóbbat is... Ez utóbbi azért szükséges, mert – mivel eddigi utasaikat nem kívánják elveszíteni –, időleges akciókat hirdetnek. Karácsonyi akció, újévi akció, farsangi akció stb. A megnevezések sora végtelen. A hatályos törvények nem tiltják hatósági fix ár esetén sem az „ideiglenes” árendedményeket. Minden marad a régiiben, a piac felosztása sem változik, csak az akciós matricákat kell valamivel sűrűbben cserélni...

2. Egyetlen tarifát alkalmaznak a társaságok, a fix 240 forintos kilométerdját. A nyolctarifás taxiórában nem is lesz más, az óraszervizek munka nélkül maradnak, mindenki ezzel az egy fix tarifával jár. A taxisok örülnek, az utasok már kevésbé. Olyannyira kevésbé, hogy el is maradoznak. Vagy nem, mert két eset lehetséges:

1. A taxitársaság – megrendelőinek megtartása céljából –, a leutazott kilométerekre visszatérítést fizet. Mondjuk minden egyes kilométerre 70-80 forintot. A céges megrendelők meg lesznek elégedve, hiszen tulajdonképpen továbbra is 160-170 forintos áron utaznak. A céges utasok meg lesznek elégedve, mert a látszólag magas viteldíjat nem nekik kell kifizetniük. A

taxis is meg lesz elégedve... az első tagdíjfizetésig. Amikor is szembesül vele, hogy az utasok megtartása érdekében kifizetett visszatérítést természetesen neki kell fedeznie. Az egekbe emelkedő tagdíjából.

2. A taxitársaság nem alkalmaz visszapörgetést, mindenkit a rendeltileg meghatározott rögzített áron szállít. Ekkor két eset lehetséges (és itt először hozzátenném, hogy közel sem azonos eséllyel!):

1. A társaság olyan színvonalat tud produkálni, úgy a gépkocsipark, mint gépkocsivezetők, és általában komplex szolgáltatás tekintetében, hogy a megrendelők még ilyen magas áron is őt választják. Eléri azt, hogy presztizs legyen vele utazni. Vagy beletalál egy olyan piaci szegmensbe, ahol nincs komoly versenytárs. (A betegszállító cégek a gázolaj árának drasztikus áremelése óta komoly bajban vannak! Nem lehetne ezen a területen is próbálkozni?) Egyszóval a legjobbnak vagy egyetlennek lenni egy bizonyos területen, az indokoltá tehet a versenytársakénál magasabb árakat.

2. A társaság viharos gyorsasággal tönkremegy. Itt nem is évekről, hanem hónapokról vagy hetekről van szó. Senki sem fog egy átlagos taxiba beülni, ha máshol ugyanezt a színvonalat olcsóbban is megkapja. (Ha a péknél ugyanolyan ócska, ehetetlen kenyeret lehetne kapni, mint a multiban, akkor nem adnák érte kétszer-háromszor annyit.) A központ bezár, a taxisok szétszélednek, nagy eséllyel legtöbbször egy olyan hez megy át, ahol majd ismét dolgozhat 200 forint alatti díjakkal, állandó akciózás vagy „visszapörgetések” révén.

És itt bezárult a kör. Minden marad a régiben, a piac felosztása nem változik, a taxizás jövedelemtermelő képessége sem, továbbra sem dolgozunk normális árakon, csak megbonyolítottuk a nevetségesen alacsony tarifák alkalmazását, magunkra haragítottuk az utazóközönseget, a rendeletalkotókat és a hatóságokat. Ez után viszont már sajnos csak egy eset lehetséges: nagyon-nagyon hosszú ideig nem vehetjük elő újra a tarifakérdést, mert a kormánzatnak tele lesz a hócipője a taxisokkal, és most majd tényleg meg fogja oldani a problémánkat. Legalábbis azt a problémát, amit ő lát ebben a szakmában. És ez természetesen nyomokban sem fog hasonlítani arra, ami nekünk fáj...

Nagy Zoltán

Taxizni tudni kell

A Keletiből a repülőtérre – tizenháromezerért

Ismerősöm Kassán él, a nyáron a Keletiből ment a repülőtérre. Nagy hibát követett el. Induláskor nem kérdezte meg, mennyit kell fizetni a fuvar végén. Azt gondolta, Európában van és európai árakkal fog találkozni. Ugyanis Münchentől Párizsig, Bécsből Londonig nagyjából ugyanannyit kell fizetni a Belvárosból a repülőtérig. Egy kilométer, egy-másfél euró. Ez az átlag. A Keletiből a repülőtér 16 kilométer, ez 16–24 euró. Körülbelül 5000 – 7000 forint. Ő legalábbis így kalkulált. Menet közben nem is látta a taxióra látványos pörgését...

A „végeredmény” ezért meg is döbbenette: 13 000 forint!

Elsőre ki sem akarta fizetni, de a taxis csak bizonygatta, ez itt ennyibe kerül. Sietnie kellett a repülőhöz, nem volt ideje rendőrt kiáltani. De azért számlát kért gyorsan, hátha tud vele valamit kezdeni. A taxis pedig adott, amivel alá is írta, ő egy csaló!

Ugyanis 2011-ben, a nappali órákban, maximum 240 forintot kérhet kilométerenként. Ez a szabály. Aki ennél többet kér, csaló. Nagy kérdés, hogy mit kezdhet ezzel a számlával? Menjen a rendőrségre, az adóhatósághoz? És ha a taxis azt mondja, előtte egy fél napot együtt töltöttek, azért lett ilyen magas a számla? Egy állítás, egy tagadás...

A tanulság csak az lett számára, hogy többet nem ül be taxiba a Keletinél. De lehet, máshol se...

Valószínűleg újabb utasokat vesztettünk el az ilyen történetek miatt. Ráadásul a becsapott kuncsaft viszi rossz hírünket szanaszét a világra! Mert élményeit nemcsak nekem mesélte el, hanem odahaza is. Meg amerre jár...

Név és cím a szerkesztőségben

HALTENBERGER SAMU-DÍJ 2011



Haltenberger Samu

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara XLVI. Ünnepi Küldöttközgyűlésén került sor az idei Kamarai Díjátadó Ünnepségre. A hagyományoknak megfelelően átadták a BKIK VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály által alapított Haltenberger Samu-díjat is, amit 2011-ben Kovács Károly (City Taxi), Lakatos Sándor

(6x6 Taxi) és Sándorné Jacsó Mária (Főtaxi) kapott.

Mint ahogy azt évek óta tesszük, abc-sorrendben felsoroljuk azokat, akik eddig – a megboldogult, szintén Haltenberger Samu-díjas Demeter Mi-



Szatmáry Kristóf, a BKIK elnöke köszöntötte a megjelenteket

si barátunk által csak egyszerűen „Taxis Oszkárnak” nevezett – díjat eddig megkapták.

Taxisok: Bernáth János, Boda György, Bogár László, Czainkó Zoltán, Dankó Imre, Demeter Mihály, Dobos Mihály, Dombai Zoltán, Farkas Tamás, Finkeneller Tamás, Forgó Béla, Goldstein Róbert, Juhász Péter, Kondek János,

Az érem és az oklevél

Kunszt Emil, Lolbert István, Lukács István, Molnár Károly, Nagy András, Pócsi Sándor, Simon Gyula, Simon László, Simon László, (nem elírás, csak névazonosság), Szabó György, Szöllösi Imre, Tóth Mihály és Tölgyesi József.

A taxizást különösen segítő tevékenységért eddig díjazásban részesült: Bálint Sándor muzeológus, Nagy Zoltán, a BTI vezetője, a Porsche Hungária Kft., Rusznák Imre fővárosi képviselő, (ő ezt a díjat később visszaadta) és dr. Szeri István, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedés és Logisztikai Kollégium elnöke.

A taxisok listája tehát 2011-ben újabb három fővel bővült, akiket abc-sorrendben a következőkben bemutatunk.

Kovács Károly City 120

• **Kezdjük az elején. Mikor kezdte el taxizni?**

• A taxizással még az elmúlt évezredben, a '70-es évek végén ismerkedtem meg. Ez az időszak egybeesett életem nagy váltásával is: Körmenten érettségizett, katonaságtól leszerelt zalai fiatalemberként, pesti lányt vettem feleségül. Mint ahogy akkor sokan a mi korosztályunkból, eltartási szerződéssel jutottunk lakáshoz. Vegyipari gépészként nem kerestem túl jól, és valamiből be is kellett rendezkedni. Így a '70-es évek végén taxizni kezdtem a Főtaxinál, másodosként, a Prielle-ben. Változatos, pezsgő, érdekes munka volt. Nagyon tetstett. Mivel eredeti foglalkozásom ennél rosszabbul fizetett, váltottam, és másodosból főállású taxis lettem. Először szabadnapfelváltó, majd később „kocsigazda” voltam. Az 1981-82. év fordulóján jött a liberalizáció, melynek során az akkori kormányzat óvatos magánosítási kísérletbe kezdett, melynek eredményeképp' megjelenhettek a magántaxik. Soha nem felejttem el, a CB-Taxi 3-as, mint valami látványos kísérlet járta be a várost. Az URH-n kérdeztük egymást: láttad te is? Maszektaxis! A lehetőség persze minket is izgatott. Sokat beszélgettünk róla, napi vitáinkban pro és kontra érveket sorakoztattunk a váltás mellett és ellen egyaránt. Talán kicsit bátortalanok voltunk, féltünk is, hiszen a magánipart pár évvel korábban még nem nézték jó szemmel. Ezt a dilemmát az 1982-ben a Merkurnál átvett gyönyörű sárga Dáciám megoldotta. Döntöttem – mikor, ha nem most alapon – én is kiváltottam az ipart. Így ezen a nyáron, 120-as CB-Taxi hívószámmal én is magántaxis lettem.

• **Volt rögtön fuvarotok, vagy a lakosság idegenkedett a „maszekoktól”?**

• Főtláltuk magunkat. A főtaxis drosztok elé

Egy nap, amikor Pistike hazamegy az iskolából, azt kérdezi az apja:
– Mi történt az iskolában?
– Kaptam két egyest.
– Miből kaptad?
– Egyiket élővilágból, a másikat földrajzból.

álltunk és egyszerűen rátolattunk a kockásokra. Akkor ugyanis még az volt a szokás, hogy az utasnak mindig az első kocsiba kellett beszállni. Nem úgy, mint ma, hogy abba ülnek, amelyikbe akarnak. Tulajdonképpen „becsaptuk” a kuncsaftokat, mert a legtöbb esetben azt hitték, hogy Főtaxiba ültek. Sokan csak a fuvar végén tudták meg, hogy maszekkal utaztak. Kaotikus helyzet volt. Ráadásul akkor még taxióra sem volt a magántaxikban, így az elszámolás a kilométeróra alapján történt. Aztán a cimborákkal éjszakákat töltöttünk beszélgetéssel, a Kálvin téren, a Hot Dog-osnál. (Ez a jelenlegi Korona szállóval szemben volt, egy tűzfal előtt. Ma már épület áll a helyén.) Tehát éjszakánként azt tárgyaltuk, hogy a dolgok így, ebben a formában nem mehetnek tovább. Egy idő után ugyanis kezdtek bennünket kikerülni a kuncsaftok. Ahogy észrevették, hogy az autó magántaxi, továbbmentek. Mit tudtak akkoriban a sofőrökről? Hogy azok általában variálnak a kilométerórával, hogy eladhasák vagy a „saját-ban” elhasználhasák a többlet-üzemanyagot, esetleg valami mással trükköznek. Na most, ha ráadásul még ez a sofőr taxis is, továbbá taxióra nélkül fuvaroz, az mindennek a teteje volt. Oda be nem szálltak. Abban mindannyian megegyeztünk, hogy valami bizalomgerjesztőt kellene kitalálni, mely meggyőzi az utasokat a magántaxi előnyeiről. Így ötlött fel,

– Miért, mire nem tudtál válaszolni?
– Élővilágból kérdezte a tanárnéni, hogy miért bóg a tehén, ha fejk? Én meg azt válaszoltam, hogy valószínűleg a tanárnő sem szereti, ha rángatják a csöcsét.

– És földrajzból miért kaptad?
– Tanárnő megkérdezte, hogy milyen messze van Afrika? Erre én azt válaszoltam, hogy nem lehet túl messze, mert a néger bácsi, aki a szomszéd néni kúrogatja, biciklivel szokott jönni...



Az indián a hivatalban:

– Szeretném megváltoztatni a nevemet!
– Hogy hívják?
– Tavaszi Szélben Lágyan Suhanó Csillogó Nyilvessző.

– És mire akarja változtatni?
– Suttty.

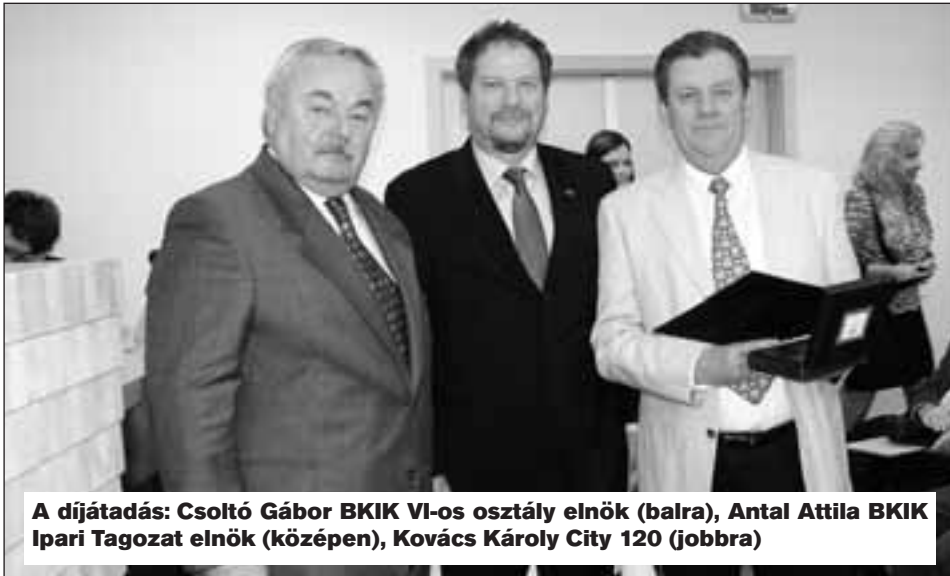
* * *

A munka élteti az embert, de a pihenés sem ölt még meg senkit!



Kovács Károly (City 120)

hogy össze kellene hozni egy saját, maszek-társaságot. Aztán kiosztottuk a CB-Taxi számokat. Én a 120-ast kértem, de azt nehezen akarták odaadni, mert a többség úgy gondolta, nem leszünk annyian. Akkor nem gondoltuk volna, hogy pár év múlva taxiból áll majd a világ. Aztán jött a Balaton étterem, ahol megalakítottunk egy saját maszektaxis társaságot. Tulajdonképpen ott kapott ez nevet is, méghozzá a 39-es Marikától: ő javasolta, legyen a nevünk City Taxi. Ezt követően nagyon hamar megszerveztünk mindent. A matricát szitanyomóval legyártattuk, amit vagy 80-an felragasztottunk. Szórókétyákat csináltattunk. Az volt az őskorszak. A Teleki tér 3. számú épület mosókonyhájában valódi „one man show” volt. A CB 53 00 Tamás lakástelefonját lehetett hívni, majd a megrendelést kiadtuk CB-rádió a taxisoknak. A központban és a szervezésben mindenki vállalt szinte mindent. Mi adtuk a telefonközpon-



A díjátadás: Csoltó Gábor BKIK VI-os osztály elnök (balra), Antal Attila BKIK Ipari Tagozat elnök (középen), Kovács Károly City 120 (jobbra)

tot és a diszpécsterszolgálatot is. A szekér, ha néha döcögve is, de elindult. Ezek voltak a legszebb időszakok. Akik akkor ott voltunk, nem is sejtettük, hogy a budapesti taxifvarozás történelmi pillanatait éljük át. Ezt most, lassan 30 év után tudom csak igazán felfogni, értékelni. Talán érthető, hogy büszke vagyok alapító tagságomra. Lehet, hogy túlzónak hangzik, de én azóta is ennek a ma már jól csengő névnek az értékállóságáért dolgozom nap mint nap. De nosztalgizunk még egy kicsit! Ezután jött az aprólékos, sok időt és fáradságot igénylő hétköznapi munka: bevezetni magunkat a piacra! A több száz vendéglátóhely, szálloda, cég megkeresése, mellettünk való agitálása, a szórólapozás, és a leglényegesebb: a pontos és tisztességes fuvarozás. Nőttünk, nőttünk és már magántaxis céggként ismertségre tettünk szert. Fuvarszámunk jóleső módon gyarapodott. Én ekkor az autócserék időszakát éltem, a következő Dacia után egy 1500-as Lada boldog tulajdonosa lettem. Aztán jött az Almássy tér, a Zichy Jenő utca, majd az Attila utcai központ. Minden költözés egyben fejlesztést is jelentett. Ma már Nyugat-Európa bármelyik városával felvesszük a versenyt, úgy a központ, mint a taxislužgáltatás terén. Arra büszke vagyok, hogy talán egy kis részem ebben nekem is volt, illetve van. Meg abban is, hogy a társaság szövetkezeti formában maradhasson, és ne sajátíthassa ki senki. Pedig volt rá kísérlet. Ezért akkor sokan azt mondták, el kell innen menni, de néhányan úgy gondoltuk, nem! Menjenek el ők, mi maradunk. Tehát elzavartuk a próbálkozókat. Erről a 216-os Gyuri tudna többet mesélni, jóval többet...

– Fiúk, ma egy szexológus lesz a vendégünk, aki nemi felvilágosítást tart. Tessék felkészülni kérdésekkel!

Jancsi máris föltartja a kezét:

– Tanárnő kérem, aki már volt nővel, az mehet focizni?

• Az ideális viszonyok viszont megváltoztak...

• Sajnos! A „boldog békeidők” után a rendszerváltás első megrázkódtatásos évei jöttek. Leépítésekkel a nagy és kis állami cégeknél, a honvédségnél, és szerte az országban. A sok munkanélkülivé vált, de jogosítvánnyal rendelkező ember szinte azonnal megjelent a személyfuvarozásban. Akinek ez magától nem jutott eszébe, annak a „munkanélküli-hivatal” javasolta. A szabad és imponáló városi taxizás élet- és létformája egyébként is sokaknak tetszett. Tetézve a bajt, törvénytelenül megjelentek közöttünk a szerencselovagok, a könnyű és gyors egzisztenciát keresők is. A felhígulás jelei szinte mindenhol mutatkoztak. Mi viszont, akik ezt a céget létrehoztuk, minden igyekezetünkkel meg akartuk akadályozni, hogy a folyamat a City-t is elérje. Mindenki szerencséjére, ebben az időszakban a társaság élén olyan emberi és vezetői kvalitásokkal bíró személyek álltak, akik kemény kézzel vezettek és lerakták egy tisztességesen működő, fejlődésre is képes cég alapjait. Szívesen emlékszem a szigorában is ember-séges Orbán Lajos elnökre, és a ma már „pozíciótól mentes” éjszakás kollegámra és barátomra: a 11-es Dombai Zóli-ra, aki a diszpécserközpont vezetője, lelke és nélkülözhetetlen embere volt. Ő annak a forgalmazási rendszernek a kidolgozója, aminek alapján ma is dolgozunk és amit (szakmaiságát elismerve) más társaságok is sorra átvettek. A 216-os Boda Gyuri által vezetett REB munkájában én is részt vehettem. Elindítottunk akkor egy tisztulási és fegyelem-megerősítési folyamatot. Tudtuk, hogy egy ilyen nagy létszámú társaságnál, ahol szabadnak és kötetlennek látszik az életforma és mindegyik taxis szuverén, tájékozott, ráadásul határozott véleményel bír, nagyon nehéz sokaknak tetsző vezetést megvalósítani. Minden probléma el-lenére meggyőződéssem, hogy ez a mai piacvezető szerepünk alappillére. Ebből engedni

továbbra sem szabad, mert ahogy a letűnt társaságok esetei is bizonyítják, ha a szigor és a fegyelem lazul, a bomlás is hamar bekövetkezik.

• Volt különbség a Főtaxi és a magántaxik között?

• Talán a leglényegesebb, hogy mi már nem a borralalóért dolgoztunk, saját magunk urai voltunk. Ez óriási különbség volt! Persze meg kellett tanulnunk gazdálkodni saját autónkkal, bevételeinkkel is. Egészen más stílusban dolgoztunk. Jobban odafigyeltünk az utasra, az autóra, kikerültük a gödröket stb., stb. De annak idején az is sokat számított, hogy a maszek taxiban többek között ülészsztat és rádiós-magnó is volt. Kérésre bevásároltunk, városnézést vezettünk, gyereket vittünk-hoztunk iskolából, rokonoktól. Segítettünk költözésekben, és a telefonínséges időben akár üzeneteket is közvetítettünk, ha kellett, mentőt hívtunk, vagy tréler. Talán úgy lehetne az előnyt összefoglalni, hogy saját érdekünkben a végtelenségig rugalmasak voltunk, ami persze megtért. Erre a nagyvállalati rendszerben működő Főtaxi egyszerűen nem tudott reagálni. Az, hogy miénk volt a társaság és azon belül az autó is, egészen más viselkedésformát, hozzáállást hozott ki belőlünk, miközben a főtaxisoknak továbbra is csak a borralaló volt a tényleges keresetük. A különbség – és itt nem csak az anyagiakra gondolok – egyre nyomasztóbb lett számukra.

• Eltelt közel 30 év. És én most azt látom, hogy a taxisok időközben ellefejtették gazdálkodni, ellefejtették saját érdekeiket képviselni. Mi változott ez alatt a 30 év alatt?

• Anyagiasabbá vált a szemlélet. Ma a legtöbb taxis szinte egyetlen célja, hogy minél több bevétele legyen, minél többet kaszáljon

Folytatás a 15. oldalon

**Taxisbarát
Könyvelőiroda**

**Kaszab és Tsa
Könyvelőiroda
vállalja**

**átalányadózó taxis
egyéni vállalkozók
komplett könyvelését
havi 2.900 Ft-ért**

További info:

**www.kaszabkonyveles.hu
Tel: 06-70-315-6789**

**Kezdő kollégákat
is várunk!**

Trend of the YEAR 2011
TAXI4[®]
Tel.: 4-444-444

Jelentkezés minden kedden 9 órakor.

- belépési díj nincs!
- kaució, letét nincs!

Amit a
TAXI4[®]
biztosít

- URH rádió
- Szabadjelző
- POS terminál

Bővebb információ: Pólya Sándor 06-20-4444-661 (hétköznap 9-17 óráig)

Zóna TAXI  +36 ¹₂₀₃₀₇₀ **365-5555**

ELINDULT!

Belépési díj nincs

Kaució

**TAXIS FELVÉTEL
MUNKANAPOKON REGGEL 9 ÓRAKOR**

Tagdíj: 20.000,-Ft +Áfa

www.zonataxi.hu | www.zonataxi.eu

Jelentkezés személyesen: **1141 Bp., Németpróna utca 35.**

DIGITAXI

Taxióra 35 ezer forintért elvihető!

Újra kapható az EÖRDÖGH papagája.

Praktikus pótkijelző
kódkiíróval, térerőmérővel.

Érdeklődjön!
www.eordogh.hu
06/1/282-4280/101m.
06/20/959-0098

EÖRDÖGH TRADE KFT.
DIGITAXI-SZERVIZ
1196 BUDAPEST
Vas Gereben u. 113.



Országos szervizhálózat.



CITROËN C5 1.6 HDi Prestige, 5.499.000 Ft, 2010.június, Dízel, 31000 km

ABS (blokkolásgátló), automata klíma, állítható kormány, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, hűthető kesztyűtartó, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (5 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, tempomat, térdlégszák, tolatóradar, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, intelligens kipörgésgátló rendszer ITC, Deréktámasz a vezető oldalon, állítható magasságú utasülés, Bluetooth, CD-s/MP3 lejátszó é hangszóróval, Szilágut.



CITROËN C5 2.0 HDi Prestige, 5.699.000 Ft, 2010.május, Dízel, 29000 km

ABS (blokkolásgátló), automata klíma, állítható kormány, CD-s autórádió, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, hűthető kesztyűtartó, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (6 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, színezett üveg, tempomat, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, Intelligens kipörgésgátló rendszer, Kormányoszlop légszák, Deréktámasz a vezető oldalon, Bluetooth telefon kihangosító, MP3 rádió é hangszóróval.



CITROËN C8 2.0 HDi Collection, 6.999.000 Ft, 2010.május, Dízel, 38000 km

ABS (blokkolásgátló), ASR (kipörgésgátló), automatikusan sávjelző belső tükör, állítható hátsó ülések, állítható kormány, CD-s autórádió, centrálzár, csomag rögzítő háló, digitális kétszínű klíma, EBD/EBV elektronikus féker-elosztó, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (6 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, színezett üveg, tempomat, tolató, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, Vészfékesítés rősegítő, Intelligens kipörgésgátló, Hill Assist funkció, Automata elektromos kézifék, állítható hátsó szellőzés, automata ablaktörlővel é világítás kapcsolóval, MP3/CD-s rádió kormányról vezérléssel, Nyitható csomagteret ablak, Deréktámasz, Repülőgépt asztalok az első ülések háttámláján, Nagy látószögű panoráma szellőző.



CITROËN C4 PICASSO 1.6 Vti+LPG Dinamik, 4.699.000 Ft, 2010.szept., Benzin+gáz, 20000 km

ABS (blokkolásgátló), ASR (kipörgésgátló), automata klíma, automatikusan sávjelző belső tükör, állítható kormány, CD-s autórádió, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (5 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, színezett üveg, tempomat, tolatóradar, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, Vészfékesítés rősegítő, Intelligens kipörgésgátló, Hill Assist funkció, Automata elektromos kézifék, állítható hátsó szellőzés, automata ablaktörlővel é világítás kapcsolóval, MP3/CD-s rádió kormányról vezérléssel, Nyitható csomagteret ablak, Deréktámasz, Repülőgépt asztalok az első ülések háttámláján, Nagy látószögű panoráma szellőző.



CITROËN C5 2.0 HDi Exclusive Automata, 5.999.000 Ft, 2010.február, Dízel, 45000 km

ABS (blokkolásgátló), automata (6 fokozatú) sebességváltó, automata klíma, állítható kormány, bőr-szövet kárpit, CD-s autórádió, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, fűthető ülés, guminyomásmérő rendszer, hűthető kesztyűtartó, immobilizer, ISOFIX rendszer, kanyarkövető fényezés, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, masszív ülés, memóriás vezetőülés, oldallégszák, riasztó, szervokormány, színezett üveg, tempomat, térdlégszák, tolatóradar, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, xenon fényezés, Vészfék rősegítés, Hydroactive felüggesztés, elektromos rögzítők, visszajárás gátló funkció, Deréktámasz, Elektronóm belső visszapillantó tükör, esőérzékelő, automata fényezéskapcsolás, Hangszigetelt szélvédőüveg, oldallüvegek, Szilágut, Scuppereszt, Bluetooth

Folytatás a 12. oldalról

és így aztán nincs nyugodt, tervezhető élete. Szinte egész nap stresszeli magát a tervezett bevételek elmaradása miatt. Ha lehet, mindent ma, de legkésőbb holnap kíván összeszedni. Teljesen mindegy, hogy a kitűzött cél egy autó, rádió, vagy bármi más. Ez persze nem harácsolás, inkább csak az alkalom megragadása, mert hátha holnap már késő lesz. Nem látjuk biztosnak a jövőt, nem bízzunk a holnapban. A szemléletért azonban nem csak a taxis hibáztatható, hanem az a világ, mely körülvesz bennünket. Sokan munkakerékbe kerültek, melyből tényleg nem lehet kimászni.

• **Lehet egészséges üzletmenetről beszélni egy olyan foglalkozás esetén, ahol minden egyes megtett kilométer nyilvánvaló veszteséget termel? Sok esetben a taxis jobban járna, ha az utasának adna 500 forintot és megkérné, ne üljön be hozzá...**

• Ez sajnos, tény, ez bizony zsákutca. Nagyon sok kolléga használt autót vesz. Mert az újat már nem tudja megfizetni, hiába tetszik neki. Viszont aki autót vesz, az hitelt is igényel, még a használatra is. Ám a törlesztéseknek nem látja a végét. Mindenki tudja, hogy igazából ma nem lehet úgy gazdálkodni,

hogy tisztességes haszon is maradjon a taxizáson. Amiből a család is meg tud élni, a csekkekre is futja, de jut a következő autóra is. Jelenleg önmagunk felélése zajlik. Ez pedig cégünk, iparunk és bármilyen szomorú is kimondani, végső soron önmagunk megsemmisüléséhez vezethet. Meg kell nézni e lap halálzási rovatát, vagy az időnként felbukkanó híreket a hajléktalanná lett taxisoktól. Amikor a City alakult, eszembe nem jutott volna, hogy 30 év múlva lesznek köztünk olyanok, akiknek nyugdíjas éveiket azért kell taxizással tölteni, mert egyébként nem élnének meg! Hogy azért dolgozzak 62-63 éves koromban, mert egyébként nem tudom magamat eltartani. Ma kénytelen az ember a minimálbér után adózni, mert ezekből a tarifából csak erre futja. Így viszont a nyugdíjunk olyan minimális lesz, amiből nem lehet megélni, még a híd alatt sem. Ha csak nem tudott valaki spájazolni aktív élete során. De sajnos nem ez a jellemző...

• **Ha varázsolni tudnál, min változtatnál?**

• Talán először is a munkaeszköz – tehát az autó – finanszírozása, lenne fontos. Ennek megvannak a mintái a Lajtától nyugatra. Lemásolni nem volna szégyen. Másodsorban a

szakma megbecsülését valahogy vissza kellene szerezni. Tehát, hogy ne úgy nézzenek a taxisra, ahogy most. Az infláció-követő tarifa sem ördögtől való ötlet, olyan mértékkel, ami fedezi a költségek emelkedését. Hogy ez a foglalkozás ismét rentábilis legyen. Am ezeket a dolgokat nem lehet a létszámkérdéstől elvonatkoztatni. Ennyi embernek nincs munka Budapesten. A túlkínálat teszi ennyire nyomottá az árainkat. Nálunk is a fővárosnak kellene megszabni az alkalmazandó tarifát, tarifákat, ugyanúgy, mint a világ nálunknál szerencsésebb felében. Ki kellene mondani végre, hogy a főváros csak ennyi és ennyi taxist tud eltartani, és ezeknek ennyi és ennyi a tarifájuk. Ennek mértékét a taxis szakmai és érdekvédelmi szervezetekkel kellene kikalkulálni és korrigálni, ha kell. Amíg a létszám ilyen magas, addig a kenyérharc is nagy lesz, és addig az aláígéretések, a trükközések sem szűnnek meg.

A Haltenberger Samu-díjat nagy megtisztetésnek tartom és köszönöm! Régi ideám, hogy elkelve nekünk taxisoknak ma is egy újkori Haltenberger Samu, aki rendet vágna a kaotikus fővárosi taxifronton. Ezúton kívánok minden kollegámnak sok munkát és jó egészséget!

Lakatos Sándor 6x6 Taxi

• **Mikor kezdte vezetni?**

• A jogosítványomat 1966-ban szereztem és '68-ig autószerelőként dolgoztam a BKV elődjénél, a Fővárosi Autóbuszüzemnél, majd bevonultam katonának. Leszerelésem után – 1970-től 75-ig – a Magyar Televízió következett, ahol már gépkocsivezető voltam. A Főtaxihoz, a Lógarázsba, 1975-ben kerültem. Akkor az úgynevezett 8/3-as üzemmódban dolgoztunk, vagyis 3 autón 8-an ültünk, egymást váltogatva. Szabadnapfelváltók, éjszakás és nappalos kollegák cserélődtek a kijelölt 3 autón. 1979-ben csoportvezetőnek neveztek ki. Ettől fogva ahol megfordultam, gyakorlatilag mindig valamiféle funkciót töltöttem be. A rendszerváltás idején, miután a Főtaxit is privatizálták, 1990-ben kiváltottam a vállalkozói igazolványt, és a Főtaxi keretei között lettem vállalkozó taxis, az ismert lízinges formában, már a Ciprus garázsban. Aztán 1999-ben váltottam, és átmentem a City Taxihoz. Itt másfél évet dolgoztam. Amikor megalakult az Est.Taxi, hívtak, hogy vegyek részt a cég felépítésében. Ennek örömmel tettem eleget, és annak megszűnéséig ott dolgoztam, az irodában. Ezt követően a 6x6 Taxi következett. Itt egy év után bekerültem az Ellenőri Csoportba. 2006-ban Surányi Attila saját autót vásárolt, melyek üzemeltetését rám bízta. Gyakorlatilag a Főtaxinál egykor jól működő „szereződéses üzemmódot” vettük be mi is. Amikor Attila eladta a céget, ez a feladatom megszűnt. Majd az Etikai Bizottság vezetője lettem 2011 szeptemberéig. Ekkor Zengő Zoltán cégtulajdonos úgy döntött, felfrissíti a vezetői állományt, és nekem felmondott. Most újból kint dolgozom az utcán, taxisként.

• **A '70-es évek óta rengeteg víz lefolyt a Dunán. A taxizás is nagyon megváltozott. Te miben érzed a különbséget?**

• Nagymértékben befolyásolta a taxizást a rendszerváltás. Az ideálisnak tartott '70-es, '80-as években, valóban talán még a fák is integettek. Kevés taxi volt és komoly fizetőképes kereslet. Ma a legtöbben úgy tartják, nincs annyi fuvar, mint korábban. Talán ez így nem igaz. Szerintem összességében van annyi, csak jóval többben vagyunk rá, ráadásul a fuvaroztatói szokások is megváltoztak. Korábban fizetésnapokon a legcsöröbb melós is megengedhette magának, hogy leintsen egy taxit. Ma ezt még rémálmban sem teszi meg. A lakosság elszegényedése azóta szinte folyamatos, így aztán az „átlagemberek” valóban kevesebbet utaznak velünk. Ugyanakkor a vezetőket, irodis-



Lakatos Sándor 6X6 Taxi (jobbra)

tákat régebben vállalati autók sokasága szállította, ma viszont többnyire taxival járnak, amit a cégük fizet. A problémát tehát inkább a kereslet-kínálat egyensúlyának felbomlása jelenti. Jóval több a szolgáltató, mint amennyire igény lenne. A rendszerváltás után rengeteg munkanélküli ember került közénk, gyakorlatilag mindenféle képzés nélkül. Ha valakinek volt egy B kategóriás jogosítványa, egy PÁV II-vel, azonnal taxis lehetett. Mindenféle speciális képzés helyett elvégzett egy gyorsstalpaló tanfolyamot, aminek értékét mindannyian tudtuk, tudjuk. Kineveltük ezeket a taxisokat, és így ma már egy főre kevesebb utas jut.

• **A megoldás a kevesebb taxi, vagy a magasabb tarifa?**

• A megoldást én elsősorban a kevesebb taxiban látom. A jelenlegi fuvarigényhez legalább 30%-os létszámcsökkentést kellene elérni. Ez esetben nyugodtabb körülmények között lehetne megélni. Természetesen e mellett a tarifákat is a piaci szinthez kellene igazítani. Mert miután ennyi taxis van kint az utcán, a fuvarszervező cégek tolják lefelé az árakat, mert másképpen nem jutnak megrendeléshez. Ez a fajta „fuvarszervezés” pedig nyilvánvalóan elsősorban a taxisok zsebére megy. Ők fizetik meg a kedvezményeket, melyeket a szerződéskö-

tésnél adnak az irodák. A fuvarszervezők ma már többnyire nem a bonyolultan kivitelezhető „visszapörgetésben” gondolkodnak, hanem tarifacsökkentésben. Ennek egyértelmű következménye, hogy a taxisnak lesz egyre kevesebb a bevétele. Nem mintha a „visszapörgetést” végső soron nem a taxis fizette volna... A gépkocsivezetők ezért szeretnék, ha a főváros bevezetné a fix tarifát. Az én ismereteim szerint a nagyobb taxitársaságok támogatják bevezetését, a kisebb cégek már nem annyira. Gondolom, mert a megélhetésük, a fennmaradásuk nem biztos, hogy az azonos szintre hozott árak mellett is biztosítva lenne. Azt viszont nem tudom, hogy a főváros végül is mellé áll-e nekik a követelésnek, vagy sem. Meglátjuk.

• **Ha nagyon magas lesz a hatósági fix tarifa, elmaradnak a megrendelők, ha alacsonyan marad, a taxisok halnak éhen. Az ideális fix tarifát összezszerűen is meg tudnád határozni?**

• Természetesen egy fix tarifa megállapításánál figyelembe kell venni a megrendelők fizetőképességét. Emelhetjük a tarifát akárhova, ha nem lesz megrendelőnk. Tehát a realitások talaján kell maradni. A jelenlegi piaci helyzetet figyelembe véve, miután a lakosság és a cégek is el vannak szegényedve, egy 250-300 Ft közötti kilométerdíjből szerintem reálisan fent lehetne tartani ezeket a vállalkozásokat. Az alapdíjat mindenképpen felemelném, 500 Ft-ra. Úgy gondolom, ez még elviselhető teher lenne a lakosságnak.

• **A kiállási díj ismételt bevezetését senki és semmi nem tiltja. Ez viszont több ezer forintot jelentene minden taxisnak. Naponta...**

• Nagyon jó dolog lenne a kiállási díj ismételt bevezetése. Hiszen attól a pillanattól, ahogy fölveszi a taxis a címet, a megrendelője rendelkezésére áll. Más utast nem tud elvinni, és a konkrét címre állás neki meg nem térített költség. Az „üres” kiállás megint a fuvarszervező irodák ötlete volt, mondván ezzel a – taxisok kárára bevezetett – kedvezményrel könnyebben rendelnek tőlük taxit. Elismerem, korábban akár jó gondolatnak is számíthatott, ugyanis akkor még ment a bolt. Ma viszont már annyira elfajult a dolog, hogy nem csak ingyen megyünk a megrendelőért, de 10 percig még várjuk is „óra nélkül”. Ez sincs az árakban. De az sem öröm, hogy a megrendeléseket az utasok nyugodt szívvel le tudják mondani, mert számukra ennek nincs semmilyen költsége, nem úgy a taxisnak. Ő odaautózik az ilyen üzemanyagárak mellett, majd vár. Ingyen. Jó lenne tehát, ha a címre állás visszakérülne a tarifarendszerbe. Természetesen ehhez megfelelő mennyiségű taxiállomásra lenne szükség, hogy az utas tudjon választani: lakásra kéri az autót pluszpénzért, vagy lesétál a legközelebbi taxiállomásra, mert nem kívánja kifizetni a kiállási díjat. Jelen pillanat-

ban erre nincs lehetőség, hiszen nagyon kevés a taxiállomás, továbbá a meglévők sem a legjobb helyeken vannak. E mellett főleg a belvárosi drosztok foglaltak. Már nem a maszekok által, hanem a különböző taxitársaságok kezdtek foglalásba, a sorelső rendszerük miatt. Itt nem szívesen látják más taxitársaság autóját. Ezen a helyzeten sürgősen változtatni kellene.

• **Az etikai, fegyelmi kérdésekben nagy tapasztalatod van. Mi az, amin a rendteremtés érdekében fontos lenne változtatni?**

• Az a nagy probléma jelenleg, hogy a taxitársaságoknak vannak ugyan etikai bizottságaik, társadalmi ellenőreik, ám ezek hatékonyságát igazából nem látom. Korábban a 6X6 Taxinál Orbán Lajos bevezette az ellenőri autó működését, amivel taxis tevékenységet nem lehetett folytatni. Ezek a járművek a nap 24 órájában kint voltak az utcán, és egyetlen feladatuk volt: a taxigépkocsik és a taxisok ellenőrzése. Jelenleg tudomásom szerint csak a Főtaxinál működik ilyen kontroll. A többi taxitársaságnál a hasonló feladatokat ellátó csoportok nem elég hatékonyak. Például, ha észlelik, hogy a gépkocsivezető kint az utcán koszos autóval dolgozik, elküldik mosatni, vagy esetleg ha egy matrica nincs jól felhelyezve, letiltják. De az ellenőrzés – mint tudjuk – nem csak erről szól. Nagyon sok minden más is van: a gépkocsivezető ápoltsága, a megfelelő okmányok megléte, az autó belső tisztasága is nagyon lényeges és fontos kérdés. Mert mi történik a gyakorlatban, ha szólnak a taxisnak a koszos autó miatt? Megy és levereti azt egy olcsó mosóban. Még arra sem képes, hogy esetleg egy gépi mosást csináltasson. Az már túl drága neki. Levereti tehát a port, belül meg a dzsuva eszi továbbra is az autót. Miközben a lakosság felől jönnek a bejelentések, hogy koszos, bűdös belül az adott taxi, mert az nincs rendszeresen és megfelelően takarítva. Erre nem fordítanak a gépkocsivezetők nagy figyelmet, épp az ellenőrzések hiánya miatt. Úgy érzik, hogy nincs szükség ilyen mértékű odafigyelésre. Ez az egyik probléma. A másik, hogy a főállású ellenőrök tudják, merre kell a városban mozogni, nincs megkötve a kezük, nem határolja be tevékenységüket, hogy meg kell csinálni a napi bevételt, hogy saját üzemanyagot kell az ellenőrzésre fecsérelni. Ha Nagyténybe, vagy Adyligetre esetleg Káposztásmegyerrre kell kimenni, megteszik. A peremkerületek máshol nagyon kiesnek az ellenőri tevékenység alól. Ez pedig óriási probléma. További gondot jelent a képzés hiánya. Amikor fiatalabb voltam, évente volt oktatás a Főtaxinál. Ennek meg is volt a hatása. Az ember végigülte, végighallgatta és mindig volt rengeteg olyan dolog, amit fel tudtunk használni a mindennapokban is. E mellett évente egyszer le is kellett vizsgázni KRESZ-ből. Ami – bármilyen furcsán is hangzik – jó volt, hiszen fel-

Kiszáll a hatósági ember a tanyára, hogy ellenőrizze a kutak vízminőségét. Az öreg gazda mondja neki, hogy bárhova bemehet, csak a gépszín háta mögötti mezőn lévő kúthoz ne menjen. Na, erre az ellenőr nagy arrogánsan előhúzza az igazolványát.

– Látja ezt az igazolványt bátyám? Én ezzel minden mezőgazdasági létesítmény akármeddig részlegébe bemehetek, úgy hogy nem maga fogja megmondani nekem, hogy mit csináljak.

– Rendben van, maga tudja.

A hatósági ember átlép a kerítésen, és eltűnik, majd kisvártatva üvöltve rohan visszafelé, mögötte lohol egy jól megtermett tenyészbika. Az öreg eldobja a kezéből a vödröt, rohan a kerítéshez és röhögve kiabálja:

– AZ IGAZOLVÁNYT ! MUTASSA NEKI AZ IGAZOLVÁNYT !!!

* * *

A tengerparton sétál egy férfi. A hullámok egy palackot sodornak elé. Kihúzza a dugót, előbújik a palack szelleme. Nagyon hálás, hogy kiszabadította több évezredes fogságából, és hálából felajánlja, hogy teljesíti egy kívánságát. A férfi törli a fejét, hogy mit kérjen, végül azt mondja:

– Én rettenetesen félek a repüléstől, a hajón pedig tengeribeteg leszek. Ezért nem tudok elutazni Hawaira, pedig nagyon vágyom oda. Tudnál nekem egy autópályát építeni az óceán felett? – Ez túlzó, irreálisan nagy kívánság – rázza a fejét a palack szelleme. – Milliárdokat emésztené fel, és nagyon sokára lenne csak kész. Kívánj valami teljesíthetőbbet!

– Hát jó – mondja a férfi. – Világéletemben vágytam arra is, hogy megéртsem a női lélek rejtelmeit. Azt szeretném tudni, hogy tulajdonképpen mit is akarnak a nők.

A szellem elgondolkodik, majd azt mondja:

– Kétsávos vagy négysávos legyen az a pálya?

frissítettük korábban megszerzett tudásunkat. Mindig tisztában voltunk az aktuális változásokkal, mert a meghívott előadó elmondta nekünk, mi változott éppen a KRESZ-ben. Ma ez nincs. Ha valaki egyszer megszerezte a jogosítványát, az csak annyit tud a KRESZ-ből, amit a jogsi megszerzésekor kértek tőle. Pontosabban annyit sem, hiszen mindnyájan felejtünk. A taxis etika is ugyanezen okból sikkad el a mindennapok gyakorlatában. Ma azzal kell szembesülnie az embernek, ha kiengedek egy kollégát, az alárendelt útról, az gátlástalanul felveszi előlem az integető utast, vagy beáll a következő drosztra, elem. Régen viszaengedtük magunk elé az ilyen udvarias kollégát...

• **Biztos, hogy csak a taxisok felejtettek el alapvető gesztusokat? A villamoson ma a fiatal ül, az idős, vagy a kisbabát váró nő áll...**

• Kétségtelenül változik a világ, és sokszor nem előnyére. A taxizásban is az a baj, hogy az ellenőrök e téren tehetetlenek. A megoldást sem egyénileg kellene keresni. Egy ellenőrzés alkalmával nem fognak oktatást tartani külön-külön minden érintettnek. Ezt taxitársasági szinten kellene megtenni. Ám mivel ma mindenki vállalkozó és az idő pénz, ezért valahogy senki nem nyúl ehhez a témához. Hiszen vállalkozó gépkocsivezetőket berendelni oktatásra kockázatos dolog. Ráadásul nem csak azokat hívnák be, akiknek erre ténylegesen szükségük van, hanem azokat is, akik tisztában vannak az etikai normákkal. Az öregebb gépkocsivezetők korábban már megkapták az ilyen irányú képzéseket, és nagyon jól tudják, hogy kell ezt csinálni. Még akkor is, ha kényelmi szempontból nem minden esetben alkalmazzák a korábban megszerzett tudást. Mindezek ellenére szerintem nagyon jó lenne időközönként egy frissítés minden kollégának. Mennyi mindent lehet elérni azzal, ha udvariassan szolgálom ki a megrendelőt. Például, ha utazunk, akkor nem az URH vagy a telefon az elsődleges, hanem az utas. Nem a bőmbőlő URH-t figyelem, azt, hogy a kollégák egymás között mit beszélnek, miközben az utasomat levegőnek nézem...

• **Mennyire látod optimistán a jövőt? Elképzelhetőnek tartod, hogy valami változik?**

• Azért vagyok nehéz helyzetben, mert a nyáron a BKIK-ban végig ott voltam a három hónapig tartó tárgyalásokon. Így nem igazán látok komoly változásokra lehetőséget. Addig, amíg ennyi taxitársaság között oszlik meg a piac, az egyet nem értés lesz a meghatározó. Ez által az

utcán dolgozó taxik között az egészséges verseny helyett csak rivalizálás várható. Régen egy taxis, ha kint volt az utcán, érezte a közösség védelmét. Számíthatott a többi kollégájára. Ma már ez sincs. Nem hogy idegen társaságtól, saját kollégáitól sem kap sok esetben segítséget. Ezeket kellene akár ismét megtanítani és összetartani. Tudni kellene, hogy mindenki ugyanazt a kenyeret eszi, egy csoportba tartozunk. Még akkor is, ha az utasok külön-külön társaságokat hívnak. Baj esetén össze kellene tartani. És ez az, ami ma nem látszik. Ez az, ami miatt én nem látom rózsaszínbén a jövőt. Jó lenne például fővárosi szinten fölállítani egy ellenőri csoportot, megfelelő szakmai tudású emberekkel, akik ismerik a taxizás írott és íratlan szabályait. Ők rendelkeznének megfelelő jogosítványokkal, az utcán dolgozó gépkocsivezetők pedig tudnák róluk, hogy értük és mellettük vannak. Tehát aki segítségre szorul, azt mindenféleképp segítik és nem rúgnak rajta. Hogy ismét érezzék a taxik: ők magasabb szinten vezetnek, mint a többi gépkocsivezető. Valamikor a taxisnak becsülete volt az utcán, ma már jó, ha le nem köpik őket. Nyilvánvaló ez a változást a rendszerváltást követő időszak hozta magával, meg a kenyérharc. Ma a taxis taxisnak lett ellensége. Túl sok az eszkimó és nagyon kevés a foka. Itt nagyon-nagyon komoly változásoknak kellene történni ahhoz, hogy a taxis meg tudjon élni. Akkor viszont meg lenne a becsülete is, ismét. Akik pedig nem ide valók, azokat kőkevényen ki kellene zárni magunk közül. Ma ez sem működik, ezért nem vagyok optimista a jövőt illetően.

Sándorné Jacsó Mária, A Zsebi

• **Elnézést, hogy egy ilyen alkalomból születő beszélgetést rögtön egy banális kérdéssel kezdek, de honnan a „Zsebi” elnevezés?**

• Amikor 1976. nov. 23-án beléptem a Főtaxihoz, nagyon jó csapatba kerültem. Akkoriban 30-40-en is ültünk egyszerre a központban, egy műszak alatt. A segítőkész, idősebb gárdában viszont már eleve nagyon sok Mária volt, és nekem is ez a keresztnévem. Így ha Máriának vagy Marinak kiabáltak, forogtam egy ideig én is a többi érintettel. Aztán az egyik diszpécser megkérdezte: *Ne haragudj, de nem hívhatnánk téged másképp? Ennyi Mária már túlzás.* Nevettem, mert akkor a nevem Zsebeházi Józsefné volt, és az előző munkahelyemen a főnököm elnevezett Zsebinek. Így nekem nem okozott gondot a „Zsebi” név használata. A többiek ezt nagyon hamar elfogadták, megszokták. Egyébként azóta mindenféle változtatást használják velem kapcsolatban: Zsebi, Zsebike, sőt a férjem egyszer a CB-n „Zsebes”-nek is nevezett, amit én persze kikértem magamnak, hiszen nem vagyok „Zsebes”. De ő csak így hív.

• **A központban emlékeim szerint egy óriási Budapest térkép volt a falon, amin az összes drosztot lehetett látni...**

• Lámpák mutatták a drosztokat, valamint azt is, hogy melyiken, hányan állnak. Ha álmunkból felébredszettek, akkor is tudnunk kellett szám szerint, hogy melyik droszt hol áll, és mi az a körzet, ahová innen küldhetjük a kocsit. A zöld jelzés mutatta, hogy áll autó az adott droszton. A piros lámpák mutatták az autók darabszámát. Tudtuk fejből, hogy melyik drosztra hány autó fér be, így ha az összes piros égett, láttuk, tele a taxiállomás. Az első helyen álló gépkocsivezetőnek ki kellett nyit-



A Zsebi taxi1-ként egy korábbi képen

ni a drosztszekrény ajtaját az erre a célra rendszeresített drosztkulccsal, a tárcsát arra a számra kellett tekerni, ahány taxi állt az állomáson. Az utolsó taxis fuvar esetén a tárcsát „0” állásba tekerte vissza. Mi a központban mindezt láttuk. Egyébként nekem is volt saját drosztkulcsom azért, ha valahová mentem, szükség esetén tudjak kocsit kérni a központtól, mert akkor nem volt telefonunk. Sem mobil, sem vonalas lakástelefonunk. Ráadásul az utcai fülkék közül sem mindegyik működött. Sőt, volt olyan hely is a városban, ahol még utcai fülke sem volt.

• **Amikor beléptél, be kellett magolni a taxiállomásokhoz tartozó körzeteket?**

• Természetesen magoltunk rendszeresen, mert az összes drosztot tudni kellett. A biztos tudást azonban a gyakorlat hozta meg. Amikor beléptem novemberben, a legnagyobb csúcsba kerültem. Jöttek az

ünnepek és a november ugye már „fél karácsony”. A fenyőfák szállítása, a kombi autók iránti igény csak nehezítette a dolgunkat. Amennyiben az URH-n nem vitték el, akkor tudni kellett, hogy melyik drosztról, honnan küldhetek autót. Akkor az URH két csatornán ment: a Lógarázs és a Kertész volt egy csatornán, az volt a hármás csatorna. Ott 10-es, és 30-as kódok voltak. A Prielle volt külön. Még azt is tudom, hogy a Prielle-ben 276-os volt az utolsó kód. Vagyis a 22-76, mert az első szám a garázst jelezte. A Lóban pedig 256 autó volt. Amikor szétvált a két garázs, jöttek a 40-es kódok. A Kertész-

ből 110 ember átkerült a 4-es csatornára, amit bővítettek. Mi „Művész” csatornának hívtuk őket, mert rengeteg új taxis volt ott, akik még nem tudtak szinte semmit. Viszont aranyosak voltak. Egyébként én az első URH-s napomat a 3-ason kezdtem. Az első héten az oktató mindig nézte, mit vettünk fel. Figyelt ránk. Hiába ismerted

Szo-m bat éjjel a dadogós fölcsengeti a gyógyszerészt,

hogyan híperolt kérjen. A patikus álmosan szól ki a kis ablakon:

– Mi teszid?

– Hip...hip – kezdi a dadogós, de a gyógyszerész közbevág:

– Hurrá – és becsukja az ablakot.

– **Ejnye Pistike, hogy tudtál az iskolából egy nap alatt öt egyest hozni?**

– **Sok a tanár.**

Pestet, beleestél csapdába. Például az utas rendelt a Damjanich utca 24-be autót. Én – az új – nem kérdeztem meg hányadik kerület, pedig tudtam, hogy a VII.-ben is van. De mivel akkor Erzsébeten laktam, átadtam XX. kerületnek. Leadták, majd persze reklamált a kolléga. Én szégyenkezve mondtam az oktatómnak, mi történt. *Nem baj – mondta –, de ezután mit kérdezel legelőször?* Én pedig örökre megjegyeztem, hogy a kerületet. Kapunk ugyan egy tananyagot, amiből vizsgáztunk, ám én ennek ellenére vettem a fáradságot, és nagyon sok mindent, amiben bizonytalan voltam, személyesen néztem meg. Páros, páratlan oldal stb. Akkor még tudni kellett, hogy a körutak, az utcaszámzások honnan indulnak, melyik utca merről egyirányú. Ennek ellenére megnéztem mindent személyesen is. Sőt, miután a férjem taxis volt, kértem, vigyen el városnézésre, mert nem akarok a vizsgán megbukni. Mindenesetre két hét alatt levizsgáztam. Közben telefonoztam, persze felügyelettel. Heten voltunk egy csoportban, annak volt egy vezetője, aki figyelte előmenetelünket. Szakmai fejlődésünket a telefonközpontban (mert 1976-ban még így hívták) az is elősegítette, hogy évente volt helyismereti vetélkedő a központ dolgozói és a taxis kollégák között. Természetesen az intézmények, kórházak és egyéb címek miatt legtöbbször mi vittük a pálmát, de izgalmas küzdelem volt mindegyik. Szomjaztunk a tudást, és ehhez nagyon jó közegben dolgoztunk. Az „idősebb” kolléganőink mindent átadtak nekünk, de sokat köszönhattünk a taxi-gépkocsivezőknek is, mert tiszteltek és segítettek a munkánkat. Ha valakinek most köszönetet kellene mondanom, nem lenne elég az idő, hogy felsoroljam őket. Azért megjegyzem, hogy az akkori szí-



Sándorné Jacsó Mária (A Zsebi) a kítüntetéssel

gor, a szakmai fegyelem sokat segített abban, hogy akár a jelenlegi feladatokhoz is fel tudjak nőni. De visszatérve a kezdetekhez, tehát nagyon jó diszpécserhez kerültem, akinek én voltam a „balkeze”, mert balról ültem mellette. Feladatom volt, ha például egy kolléga reklamált, akkor miután azt én is hallottam, rögtön kikerestem a „konszit”, és már

sem. Kérdeztem: *nincs kint autó?* Később kiderült, annyira ledöbbsentek a hangomon, hogy két percig csak hallgatták, én pedig csak mondtam a magamét, majd elkezdtek éktelenül nyomni. Ez akkor még divat volt. Így köszöntöttek. Akkor mondták először a taxisok is, hogy ő „Zsebi”, vagy „Zsebike”. Büszke vagyok rá, hogy egy idő után „A” Zsebi lettem.

• **Azt mondják, tegeződni nem szeretsz. Miért?**

• Egyszer volt egy rossz élményem egy gépkocsivezővel, és akkor eldöntöttem, velem így ne beszéljen senki. Én nem bratyztam akkor sem, amikor lehetett, mert dolgozni mentem be. A gépkocsivező nem azt akarja hallani, hogy milyen jópofa vagyok, hanem hogy mennyire értek ahhoz, amit csinállok. Mennyire vagyok kreatív, mennyire képviselem az ő érdekeiket, az utasét és a cégét, amiben

közösen dolgozunk. Én egyébként ugyanúgy szolgáltatók feléjük, mint ők felém, vállalom a fuvart, amit nekik teljesíteni kell. Nem tudom, ez így eszébe jut-e a taxisoknak? Hogy segítsenek teljesíteni a vállalt rendeléseket. Mi sem azért ülünk a központban, hogy minden ötödik címet visszahívjuk, hogy nem tudunk kocsit küldeni. Sajnos vannak ilyen időszakok, hogy kevesen dolgoznak, vagy ismerik a fuvart...

• **Amikor csak egy taxitársaság volt, nyilván ismertek voltak a kamu-hívások, a rossz címek, de ma, amikor tucatnyi cégnél csapódnak le a megrendelések nem nehezebb ezt felismerni?**

• Amikor az utcáról telefonáltak, az esetek többségében akkor is pillanatok alatt kiszűrjük, hogy ez játék, kamu, vagy épp büntetni akar valakit a hívó. És ezekre nem küldtük el a kocsit. Most is előfordul, hogy ráérezek. Ha egy kollégát átvernek és lelépnek a pénzával az agyad annyira rögzíti a nevet, a hangot, hogy arra később is emlékszel. Ha nálad volt, tuti, hogy legközelebb megismered. Nem csak én, a többi lány is. Mi mindannyian a hangra vagyunk utalva, abból szűrjük le, milyen lehet a hívó erkölcsileg, emberileg. Figyelni kell ma is. Az emberek rafináltak.

• **Meddig voltál a Főtaxinál?**

• 1988. január közepéig. A közben állandósult torokgyulladásom és más gégeszeti problémák miatt nem lehetett túl sokat beszélnem, tehát váltanom kellett. Ez megoldható volt cégen belül. Így 1984-ben átmentem a Prielle-be, és a Szaszkonak

Folytatás a 21. oldalon

A pilóta első útja:

Az újdonsült pilóta leteszi az utaszállító gépet, majd minden féket behúzza, de így is csak keservesen tudnak megállni a kifutópálya szélénél. A kapitány gyöngyöző homlokát törölgeti, majd megkönnyebbülten sóhajt:

– Hú, de meleg helyzet volt! Ez a leszállópálya csak nyolcvan méter hosszú...
– Igen, főnök – jegyzi meg tapintatosan a másodpilóta –, de két kilométer széles.

A vonat befut az egyik vasútállomásra. A lelépő kalauz harsány hangon kiáltja:

HE-HA! Ezt hallván az ablakban könyöklő utas megkérdi tőle:

– Mi az, hogy HE-HA?
– Csak nem fogok olyan hosszan kiáltani, hogy Hegyeshalom – szolt a válasza.

Az utas harsányan felkacag, mire a kalauz visszakérdez:

– Most mit nevet?
– Alig várom, hogy Piliscsabára érjünk...

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Minden jármű mögött meg kell-e tartania legalább a táblán jelzett követési távolságot?

a) Igen.

b) Nem, az egy nyomon haladó jármű követése esetén a jelzést figyelmen kívül lehet hagyni.



2. Hogyan kell megközelítenie a táblával jelzett vasúti átjárót?

a) Fokozott óvatossággal, hogy eleget tudjon tenni a sorompó adott jelzésének és a továbbhaladásra vonatkozó szabályoknak.

b) Mindig a megengedett legnagyobb sebességgel, hogy rövid ideig tartózkodjon a veszélyes helyen.

c) Legfeljebb 30 km/h-ra csökkentett sebességgel.



3. Mit jelez a tábla?

a) Mobil sebességellenőrző rendszert.

b) Telepített sebességellenőrző rendszert.

c) Az úton forgalomszabályozó közúti ellenőrök megjelenésére lehet számítani.



4. Meddig tart a tábla-kombinációval jelzett sebességkorlátozás?

a) A „Sebességkorlátozás vége” jelzőtábláig.

b) A következő útkeresztezéddéig.

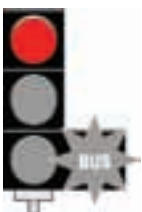
c) A vasúti átjáró kezdetéig.



5. Megállhat-e az útpadkán a táblával megjelölt útszakaszon?

a) Igen.

b) Nem.



6. Kinek szabad továbbhaladni a forgalomirányító fényjelző készülék e jelzésénél, ha a kiegészítő lámpa „BUSZ” feliratú fényjelzést ad?

a) Az autóbusz forgalmi sávban közlekedő járműnek.

b) Csak a menetrend szerint közlekedő autóbuszoknak, illetve trolibuszoknak.

c) Csak az autóbuszoknak és a jobbra bekanyarodó járműnek.



7. Várakozhat-e taxijával a lakópihenővezet olyan útján, ahol nincs járda?

a) Igen, de az útszélén a gyalogosok részére egy

méter széles területet szabadon kell hagyni.

b) Legfeljebb egy erre kijelölt területen.

c) Nem.

8. Általában mekkora lehet a legkisebb követési távolság?



a) Legalább akkora, mint a fékezés alatt megtett út.

b) Legalább akkora, mint a reakcióidő alatt megtett út, és egy kis ráhagyás.

c) Legalább akkora, mint a reakcióidő és a fékezés alatt megtett út.

9. Vezethet-e mezőgazdasági vontatóból és egy könnyű pótkocsiból álló járműszerelvényt „B” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel?

a) Igen.

b) Csak akkor, ha a vezetői engedélye nem minősül kezdőnek.

c) Nem, az ilyen járműszerelvény vezetéséhez B+E kombinált kategóriára van szükség.

10. Szabad-e előzni hídon és aluljáróban?

a) Igen.

b) Legfeljebb a hídon.

c) Nem.

11. Olyan helyen, ahol a gépkocsival való várakozás a járdán megengedett, ott az úttesten...

a) a taxival megállni tilos,

b) a taxival megállhat, de nem várakozhat,

c) a taxival megállni, várakozni egyaránt szabad.

12. Mekkora a fékezést megelőző reakcióideje egy jó képességű gépkocsivezetőnek?

a) Kb. 2...3 s.

b) Kb. 1...2 s.

c) Kb. 0,5...0,7 s.

13. Mi a teendője, ha a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék piros fényjelzést ad, de az útkeresztezédesben álló rendőr jelzése a továbbhaladást engedí?

a) Megáll és vár, amíg a rendőr jelzése összhangba kerül a fényjelzéssel.

b) Továbbhalad, mert ilyen esetben a rendőr felülbírálja a lámpa jelzését.

c) Megáll, mert az ellentétes értelmű jelzésnél mindig a szigorúbbat kell figyelembe venni, hiszen az kevésbé balesetveszélyes.

14. A táblával jelölt úton az úttest közepén lévő villamospályára vezetnek az autóbusz forgalmi sávot. Közlekedhet-e ezen taxijával?



a) Igen.

b) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

A legbiztosabb jele annak, hogy létezik intelligens élet a Földön kívül, hogy még nem próbáltak kapcsolatba lépni velünk.

* * *

Ha a papok hisznek Istenben, miért van a templomaikon villámhárító?



Válaszd a Fótaxit!

A részletekkel kapcsolatban érdeklődhetsz minden szerdán 8 órakor személyesen a VIII. Budapest, Kerepesi út 15. címen, egyéb időpontokban telefonon :
+ 36 (1) 422-2160-as telefonszámon.



Büszkék vagyunk 98 éves történelmünkre.

Büszkék vagyunk arra, hogy mertünk és tudtunk változni és fejlődni – ahogy változott és fejlődött a Főváros is.

Büszkék vagyunk munkatársaink szakértelmére és tisztességére – amelyek alapján a Fótaxit Budapest legmegbízhatóbb taxis társaságának választották 2010-ben. *

Elsősorban gyakorlattal rendelkező egyéni vállalkozókat keresünk.

JELENTKEZZ TE IS A FÓTAXIHOZ, felvétel csak korlátozott számban

- ha tiszteled az utasaidat,
- ha tisztességesen és megbízhatóan dolgozol,
- ha hosszú távra tervezel, értékeled az átláthatóságot és a biztos hátteret,
- ha 6 évnél fiatalabb nagyméretű klímás autód van,

Ha megfelelsz a kiválasztási rendszerünknek AKKOR:

- csatlakozhatsz a reptéri flottánkhoz,
- a tagdíjában a POS terminál díja is benne van,
- kizárólag 200 Ft feletti tarifával dolgozhatsz,
- stabil címállományt biztosítunk,
- beléphetsz a kedvezményes mobilflottánkba,

Tartozz egy jó csapathoz a **Meglepetések helyett!**

AKCIÓ!

Szakszervizünk nagy tapasztalattal és akciós árakkal várja nemcsak Fótaxis ügyfeleit.

Olajcsere anyagárban!

Teljes körű, gyors átvizsgálás:

3875,- Ft

Dene László

Telefon: 305-1372

Mobil:06-20-401-2002

1151 Mogyoród útja 42

*A Kosár Magazin felmérése alapján



www.facebook.com/fotaxi

online: www.fotaxi.hu

Folytatás a 18. oldalról

lettem előadója. Nagyon jól belerázódtam. Olyan nagyon kreatív egységvezető volt, nagyon szerettem vele dolgozni. A Madar Laci bácsit imádtam, Tóth Miklóssal együtt ők voltak a nagyfőnökeim. Majd összevonták az egységeket a Ciprusban. A Rózsika volt a pénztárban, aki engem nagyon szeretett, és szólt a főnöknőnek, hogy tegyen be pénztárosnak. Sikeredt, és 1985-től pénztáros lettem. Akkor kezdtek a kollégák arról is azonosítani, addig ugyanis csak a hangomat ismerték. Vigyázni, figyelni kellett, mert ha az ember pénzzel dolgozik, nem sokat tévedhet. A későbbi főnököm azt mondta, hogy a nyolc pénztáros közül én dolgoztam a legkisebb hibaszázalékkal. Majd átkerültünk a Prielle-ből a Ciprus utcába. Ott még '88-ban is pénztáros voltam, majd a volt férjemmel kimentünk Németországba, a testvéréhez. 5 évet maradtunk, ahol úgy érzem, megálltam a helyem. „Fél-némettudással” a munkavállalásit is elintéztam. Fodrászasszisztens voltam. Daueroztam, festettem, kiszolgáltam a fodrásznőt. És nagyon szerettek. Mikor nem volt tovább munkavállalásim és nem akartam feketén dolgozni, hazajöttünk. A kolléganőtől egy aranybroszt kaptam ajándékba. Egyébként nagyon kedvesen paprikavérűnek hívtak.

• **A Főtaxihoz jöttél vissza?**

• Igen, 1993. szeptember 1-jén először URH-ra, a 7x2-re kerültem. Majd CB-ztem, amivel ott ismerkedtem meg. A CB-rádiózás akkor élte fénykorát a Főtaxinál, és számomra egy új dimenzió volt a forgalmazás terén. Úgy gondolom, hogy a kapcsolatunk a kollégákkal sokkal személyesebb volt, mint az URH-n. A hanggal való jelentkezés többet közvetített az EMBER-ről. Nagyon szerettem csinálni. Majd egy véletlen során megint „taxi1” lettem. Ezt követően, 1996–1998-ig a diszpécserközpont vezetője voltam. Vezetésem alatt kiegyensúlyozott, hatékony munkát végzett a központ. Amiben nagy segítségemre volt az akkori Etikai Bizottság és annak vezetője. Köszönöm nekik! 1998. november 18-án egy személyes probléma miatt eljöttem. Ezt követően a Cityvel próbálkoztam, majd jött a Taxi 2000. Közben a Bodnárné Vernácsi Kati megcsinálta az Eurotaxit, amit egy évig próbálgattunk. Ott én voltam a mindenes. Sajnos nem sikerült, de maradtam nála, mert volt egy utazási irodájuk is a Lurdyházban, ahol előadóként dolgoztam. Férfim nem sokkal az én távozásom után szintén eljött a Főtaxitól, és a Budapest Taxihoz került. Ott éppen központvezetőt kerestek. Egy bulin, ahol nagyon sok régi főtaxis megjelent, javasolták a tulajdonosnak, Hrumó Mikinek, hogy engem nevezzen ki. Behivatott és kérdezte, mit szólnak hozzá? Elfogadtam. Majd egy évig csináltam, aztán megfúrtak. Akkor a Horváth Gyuri azt mondta, nem enged el. A Cserhalmi Sanyival felajánlották, maradjak a Volántaxinál, amolyan mindenesnek. Mi a Horváth Gyurival nagyon régóta ismertük egymást, mert amikor a Főtaxi-pavilon kint volt a BNV 2-es kapunál, ott volt a Vo-

lán Taxinak is a pavilonja. A két cég vezetősége egy kávét sem ivott volna együtt, mi diszpécserrel viszont mit sem törődve a nagyokkal, összejártunk. A kinti főnöknőnk tudta, ha nem vagyunk „otthon”, akkor a Volánnál „repizünk”. Nekik ugyanis volt mindenféle üdítőjük, kávéjuk. Nagyon jó időszak volt az is. 1977–1983 között egyébként a tavaszi és az őszi BNV igazán összekovácsolta a központ fiataljait. A munka mellett az számunkra tréning és szórakozás is volt egyben. Sok díjat nyertük a Főtaxinak, ezek a központban ki vannak téve, a falon. De térjünk vissza 2001-be, tehát 3 évet voltam a Volántaxinál.

• **Mikor kerültél vissza a Főtaxihoz?**

• 2004. jan. 1-én. Szerencsém volt, mert az akkori gazdasági vezető, Veszlényi Gábor, aki ismert régebbiről és tisztában volt képességeimmel, lehetőséget adott arra, hogy újra azt csináljam, amit szeretek.

• **Akkor kezdted, amikor még a konszignáció szónak volt jelentősége. Ma szerintem azt sem tudják az ifjabbak, mit jelentett. A jelenben már a számítógéphasználat és a félcsendes címkiadás a természetes. Nem jelent, jelentett problémát, hogy folyamatosan meg kellett újulni?**

• Nekem alapvető természetem a lehetetlent megoldani. Nem tudom elfogadni, ha valami nem sikerül. Inkább szánok rá időt, de befejezem. Lehet ez technikai dolog, háztartási probléma, bármi. Tudok kötni, horgolni. Addig csináltam ezt is, míg olyan szinten meg nem tanultam, hogy elvihettem kiállításra. Úgy érzem, mindig meg tudtam, meg akartam újulni. Hajlandó vagyok magamban kompromisszumokat is kötni, azért, hogy fejlődjek. Néha valóban rettenetes erőfeszítésbe kerül, mert a számítógéphez csak felhasználói szinten értek. Most, hogy bejött az új program, a szomszéd – 20 éves – „kissrácot”, aki egyébként egy számítógép-zseni, át-hívtam, és kértem, segítsen. Amit nem értettem, azt szépen átbeszéltük. Elmondta melyik gomb mit jelent, miért van úgy. Nekem az kevés, hogy csak le kell nyomnom. Egy jó órát foglalkozott velem, majd másnap este bementem „taxi1”-esnek, és egész éjjel nem volt problémám.

• **A terhelés változott? A korábbi és a jelenlegi követelmények között van különbség?**

• Úgy gondolom, hogy abban az időben csak a szabványszöveg volt az URH-n. Sokkal nagyobb volt az éterfegyelmi követelmény a leadótól, aki a csövön ült. Ezt tartani kellett, mert a kollégák szívesen poénkodtak. Elárulok egy titkot: számomra ez a munka sosem volt teher, nem volt fárasztó, én azzal kerestem a kenyerem, amit szerettem csinálni. Bennem van egy végtelen nagy szeretet és alázat, az emberek és a munka iránt.

• **Szívesen csinálnod ma is?**

• Véleményem szerint, akinek egyszer köze lett a TAXI-hoz, az nem csak életformát váltott, hanem szemléletet is. Ez egy külön világ, és nagyon könnyű benne elveszni. Nehéz

munka, de ha lehetne, újra kezdeném. Volt róla szó az előzőekben, hogy „A Zsebit” sokan ismerik, elismerik. Nos, talán azért, mert mindig annak adtam a címet, aki rájelentkezett. A munkából a dühöt és a haragot igyekeztem kizárni, és ha megbántott egy kolléga, nem azzal büntettem, hogy elvettem a kenyerejét. Annak ellenére, hogy törekedtem a tökéletes munkára, ki tudtam mondani: *fiúk, bocsi, igazatok van, tévedtem*. Talán a fő erényem nyugodtságom volt, és az, hogy mindig otthon hagytam a gondjaimat. Érték a sok jó mellett kudarcok is, de ezek csak megerősítettek.

• **Elismerték a tudásodat a Haltenberger Samu-díjon kívül is?**

• Igen! Megbecsült dolgozója voltam a Főtaxinak. Kaptam több kitüntetést: (Nagyigazgatói: 2 db, Kisigazgatói: számtalan.) Voltam Kiváló Dolgozó, de az igazán nagy elismerés számomra az volt, amikor 1980-ban, egy péntek délután 16 órakor leszálltam a 2-es csatornáról és „a taxi1”-es egy cédulát adott át nekem. Beleremegtem, mert megláttam a főnöknőt, Szakál Dénesné, Csilluska írását. Rádöbbsentem, hogy hallgatta a forgalmazásom, és tudtam, hogy egy pár pont nem engedünk elveszni az éterben. Ez abban az időben tiltott volt. A cédulán a következő sorokat olvastam. **Zsebkém! Öröm volt hallgatni a forgalmazásod! Köszönöm: Csilla.** A mai napig őrzöm. Ehhez fogható érzést ismét a Haltenberger Samu-díj átvételekor éreztem. Boldog vagyok, hogy megkaptam, és köszönöm mindenkinek, akik ezt lehetővé tették!

A kitüntetetteknek szerkesztőségünk ezúton is szívből gratulál!



Ne dudálj rám!

VAN MÉG TAXIS ETIKA?

Valamikor a „hőskorban” tettünk egymásnak, ha találkoztunk. Akkor kollégák voltunk. Ha valakinek gondja támadt az utasával, nem téváltunk, rohantunk segíteni. Alaptörvény volt, hogy szabadjelzős taxit nem előz meg másik szabadjelzős taxi. Nem csak a főtaxis időkben, sőt nem is csak a főtaxis-volántaxis időkben, hanem – legalábbis eleinte – a magántaxizás beindulása után is, a '80-as évek elején. Ugyan felpéciztük a CB-rádiókat, erősítő mikrofont, meg „batyut” is használtunk (én nem!), hogy minket halljon meg a diszpécser, de ezek majdhogynem bocsánatos bűnnek számítottak. Ha ugyanis egy „tornában” „leverték”, tehát „püdert kaptunk” (milyen érdekes, szinte külön szlengszótárunk volt akkoriban...), nem volt nagy baj, mert egy perc múlva jött a következő fuvar. Nem voltunk feltétlenül barátok, de társak voltunk, kollégák, „maszektaxisok”. Ma ennek a kollegialitásnak már csak nyomai látszanak. Vajon mi romlott el?

Igen, tudom, ma kenyérharc folyik. Lemaradni egy fuvarról, az esetlegesen több ezer forint veszteséget jelenthet aznap. Mégis, úgy vélem, legalább a közös szakma okán, segítenünk kellene egymást. Ha egy taxis kifordul a mellékútról, mert címre siet, akkor a háromsávos főúton közlekedő másik ne a dudát nyomja, hanem húzódjon egy sávval beljebb. Vagy legalább vegye le a lábát a gázzól. Ha egy taxis a szűk úton félrehúzódva éppen számlát ír, vagy a kártyalehúzójával bajlódik, akkor a mögötte érkező ne a fénykürtöt és a dudát nyomkodja, hanem a kormányt tekeresse. El fog fénni. Ennek fordítottja, amikor az út kellős közepén, kikerülési lehetőség nélkül áll meg a taxi az egyirányú utcában, míg utasa fizet, pedig néhány méterrel arrébb félrehúzódhatna, hogy a mögötte kétpérfesz címre siető kollégája ne szenvedjen késedelmet. Annyi sok apróbb-nagyobb gesztussal segíthetnének egymást!

Amikor a taxis tanfolyamra járunk, etikai szabályokból is kell vizsgáznunk. Bár a mai tananyag inkább a taxizás szabályairól szól, az íratlan viselkedési kódexet senki sem tanítja. Azt az utcán kell elsajátítani hosszú évek alatt. Talán nem mondok újat azzal, hogy az „aláigéretés” is etikátlan cselekedet. Személyes és csapat-szinten egyaránt. A költségeink ugyanis közel azonosak. Ha 200 forintos kilométerdíjből éppen csak megélünk, akkor a 160-as biztos, hogy veszteséget termel. Nem csak annak, aki ennyiért viszi, hanem annak is, aki kétszázért vihette volna. De ez már egy másik értekezés témája lehet...

N. Z.

Az elmélet és a gyakorlat között elméletileg nincs különbség, de gyakorlatilag van!

Élj lazán, ne dolgozz túl sokat! Mert egyszer csak azt veszed észre, hogy vasárnap a templomban mindenki énekel, csak te fekszel csendben a hátadon.

Drága, koszos taxik, agresszív sofőrök

22 ország fuvarozóit tesztelték

Az európai autókлубok huszonkét országban mérték föl a személyi fuvarozó szolgáltatások színvonalát. A taxik minőségi tesztjében a római bizonyult a legrosszabbnak és a barcelonai a legjobbnak, bár kiváló osztályzatot egyetlen európai városban sem érdemeltek ki a személyszállítók.

Huszonkét országot érintő európai felmérés nemigen készült még a személyszállítókrol. A kontinens autókлубjai fogtak össze annak érdekében, hogy egységes követelmények alapján teszteljék a taxisokat. Ebbe a körbe Magyarország nem került be, így most a hazai viszonyokat nem tudjuk összehasonlítani a többi ország szállítóival. Az esetekre elég sokatmondó, általános megállapításként szerepelt az értékelésben, miszerint a taxiszolgáltatás sok kívánni valót hagy maga után. A taxik drágák, a sofőrök agresszívák és szabályszegők. A leggyakoribb kihágások között szerepel: a fuvarozók hosszabb útvonalon szállítják utasaikat, túllépik a megengedett sebességet és rövid útra nem vesznek fel megrendelést.

A jó osztályzatot kapott városok között az első helyen Barcelona teljesített, München, Kölnit és Milánót megelőzve. Az északolasz várost Berlin, Lisszabon és Párizs követte.

Elégséges értékelést „érdemelt” ki Brüsszel, Genf, Hamburg, Oslo, Rotterdam, Salzburg, Zágráb és Zürich. Hét városban nem tudtak a minimális elvárásnak sem megfelelni, úgymint Amszterdam, Luxemburg, Madrid, Prága, Bécs, Ljubjana és Róma fuvarozói.

A Rómában vizsgáló taxisoknak a közpon-

ti pályaudvartól a vásártérig kellett elvinnie az autókлуб utasnak álcázott ellenőrt. Eközben a sofőr kétszer eltévesztette az utat, többet kért az előírtól. A római taxisok fele nem beszél angolul, egyharmaduk nem fogad el bankkártyát, a gépjárműveik előregedettek, piszkosak, nincs bennük klíma. A tarifákat nem tüntetik föl, a járműveik csomagtartója tele van a sofőr személyes cuccaival és különösen veszélyesen vezetnek – magyarázta az itáliai főváros taxisai által érdemelt rossz osztályzatot az olasz autókлуб elnöke.

Taxiellenőrök Bécsben

A bécsi taxikkal kapcsolatos problémák olyan mértéket öltöttek az osztrák fővárosban, hogy a fővárosi idegenforgalmi hivatal nyomozókat fog bevetni a problémák orvoslására, a Bécshez méltó színvonal újbóli visszaállítására érdekében.

Egy, a napokban megjelent bejelentés szerint Ausztria fővárosa is nyomozókat fog bevetni a taxisok ellen, mivel az utóbbi időkben komoly mértékben megnöttek a problémák és a reklamációk ellenük.

Az osztrák főváros idegenforgalmi hivatalának vezetője szerint nem csupán rendszeres túlszámlázásokról van szó, hanem a bécsi taxik sokszor szemetesek, piszkosak, büdösek, sőt többször előfordult, hogy egyszerűen megtagadtak fuvarokat, főleg külföldieknek. Az előzetes vizsgálatok szerint a fuvarok negyed részében van valami kifogásolni való, ami már egy olyan arány, mely beavatkozást igényel.

Első körben két, feltehetően külföldi turistának álcázott nyomozó lép munkába a leváratlanabb helyzetekben és időpontokban, további intézkedésekről egyelőre nem nyilatkoztak. A cél, hogy rendet tegyenek a taxizás frontján, és Bécs színvonalához, megítéléshez és a nemzetközi idegenforgalomban betöltött helyéhez méltó szolgáltatási körülményeket érjenek el.

A hírügynökségi tudósítás arra nem tért ki, hogy a felsorolásból hiányzó országok és városok személyszállítói kik voltak és milyen eredményt értek el.

Cash

A rámenős...

Hajnali 3-kor totál részegen hazamegy a férj. Búzlík a sok női parfümtől, az ingén rúzsoltok láthatók. Megtapogatja a felesége fenekét, és így szól:

– Te vagy a következő...

Két részeg tántorog hazafelé hajnalban. Mennek-mennek, egyszer csak megszólal az egyik:

– Jön föl a nap.

Mire a másik:

– Mééé, azt is ittunk?

– Szexuális téren egyre összehangoltabb vagyok a feleségemmel.

– Valóban?

– Igen. Tegnap például mindketőnknek fájt a feje.

– Mi az, semmit se lőttél? – kérdezi a feleség a vadászatból hazajövő férjét.

– De, de...

– Akkor miért nem hoztad haza?

– Ugyan már, nem vagyunk mi kanibálok...

Brutális adóbírságok várhatók

A tervek szerint a bírságok olyan mértékben emelkednek bizonyos tételeknél, hogy azt normál körülmények között aligha lehet majd megfizetni.

Például, ha az adóhiány a bevétel eltitkolásával, vagy a bizonylatok, nyilvántartások hamisításával, megsemmisítésével függ össze, a kiszabható bírság az elcsalt adó duplája lesz (a jelenlegi szabályok szerint ez ma még 75 százalékos). Ha nem a csalás szándékával keletkezik adóhiány, hanem figyelmetlenségéből, akkor a bírság a különbözet 50 százaléka.

Ma sem olcsó multság, ha elkap valakit a hatóság feketefoglalkoztatás miatt: a be nem jelentett alkalmazottak után kiszabott emelt szintű bírság alapesetben azt feltételezi, hogy legalább három hónapja foglalkoztatják az érintett alkalmazottakat. Ez a minimálbér esetében a százezer forintot is meghaladja. Ezt jövőre kapásból duplázni kell, mivel a törvény szerint az adóhiányt a minimálbér kétszerese alapján kell kiszámítani. A minimálbér emelkedése miatt ez

jövőre legalább 180 ezer forint lesz, tehát alkalmazottanként 150 ezer forint adóhiányról van szó. Vagyis egy feketén alkalmazott után bírsággal együtt 450 ezer forintot kell fizetni, ha a hatóság lefűleli a foglalkoztatót. Jó, ha tudjuk, hogy az alkalmazottat a munka megkezdése előtti napon kell bejelenteni – a hetenként újrairt „alkalmi munka szerződések”, meg „próba-idők” kora lejárt.

A korábbi gyatra szabályzás helyett egyértelműen az adóhatóság hatáskörébe vonják annak ellenőrzését, hogy cégeket bedöntők, adóssághalmazók, eszközeiket egyik cégből a másikba mentők ne alapíthassanak új vállalkozást – ez a szabály ma is létezik, csak szinte betarthatatlan. A tervek szerint a hatóság nem adhat ki adószámot annak, aki olyan cégben volt vezető tisztviselő vagy többségi tulajdonos, ahol legalább 15 millió forint adótartozás áll fenn, illetve ekkora tartozás mellett jogutód nélkül megszűnt a legutóbbi öt évben, vagy 50 millió forintnál

nagyobb adóhiányt állapított meg a hatóság, és az nem lett rendezve. Nem kaphat adószámot az sem, aki olyan cégben volt érdekelt, amelynek törölték az adószámát, mert a cég fiktitivnek bizonyult.

Nem lehet jövőre arra sem határozni, hogy elveszték a bizonylatokat. A rafinált taxis eddig, ha feltörték az autóját, vagy lakását, a rendőrségi bejelentéskor biztosan tájékoztatta a hatóságot, hogy éppen a könyvelőjéhez készült: az utóbbi öt év összes számlatömbje, pénztárkönyve, zárása ott volt összekészítve, de úgy látszik, az a rohadt betörő elvitte! 2012-től ez nem járható út, nem mentség (őszintén szólva eddig sem nagyon ette a hatóság ezt a maszlagot...) Az iratmegőrzési kötelezettség elmulasztása ugyanis egymillió fo-

rint bírsággal sújtható. Tipikusan ebbe a körbe tartoznak a bevételek, nyilvántartások, számlák, taxaméter napi zárások, adómemóriák. Egyes számlatömbök „elvesztése” is nagyon sokba kerül: vállalkozókat

Havi aforizma

Az ember feláldozza az egészségét, hogy pénzt keressen. Aztán feláldozza a pénzt, hogy visszaszerezze egészségét. Állandóan a jövője miatt aggódik, így elfelejti élvezni a jelen – ennek eredménye, hogy nem él sem a jelenben, sem a jövőben. Úgy él, mintha sosem halna meg, és úgy hal meg, hogy soha nem is élt igazán.

A Dalai Láma

200, cégeket 500 ezer forintra is büntethetnek, akár számlatömbönként!

A szigor tehát fokozódik, a büntetések mértéke brutálisan emelkedik. Nagyon-nagyon óvatosan kell tehát „laviroznunk”, és nagyon-nagyon rendben kell tartanunk vállalkozásunk iratait, ha nyugodtan akarunk aludni...

Egymillió dollárt érő taxijelvény

Jövedelmezőbb az aranynál

Darabonként egymillió dollárt adtak két taxijelvényért a közelmúltban, New Yorkban. A több mint 200 millió forintot érő relikviát 1937-ben még 10 dollárért lehetett kiváltani, amelynek a mai értéke 157 dollárnak felel meg, ezt alapul véve jobb befektetésnek tűnik az ingatlanál, de még az aranynál is.

New Yorkban csak úgy taxizhat bárki is, ha rendelkezik az ehhez szükséges engedélyvel mellett úgynevezett taxijelvényvel, amelyet a motorháztetőre kell rögzíteni. Az elmúlt években igencsak felértékelődtek ezen relikviák, amelyekért igen magas összegeket fizetnek egyesek. Mindez annak is köszönhető, hogy az amerikai metropoliszban mindössze 13 237 jelvény van forgalomban összesen, és a város előljárói nem is kíván-

nak egyelőre többet kiadni.

A két jelvény vásárlója 1960-ban sofőrként szállt be a taxiüzletbe. Már 1985-ben is cimlapra került egyikük, ugyanis ő adott először 100 ezer dollárt egy plakettért. Most, mikor a 67 éves férfit erre emlékeztették, csak annyit fűzött hozzá: „A történelem ismétli önmagát, csak megtízszerezve.”

A híres jelvények rekordösszeget jelentenek a taxizás történeté-

ben. Igaz, megdöbbentő módon nőtt az értéke az engedélyeknek. Az első ilyen plakettet 1937-ben még 10 dollárért – mai árfolyamon 157 dollárért – lehetett kiváltani. Egyre többen befektetésként vásárolják, és nincs szándékukban taxit üzemeltetni, mivel ezek az ingatlanál, de még az aranynál is jobb növekedési rátával rendelkeznek. Az árat az is magasan tartja, hogy a jelvények száma alig növekszik, hiszen csak korlátozott számú taxi közlekedhet New Yorkban. Létezik ma már specializálódott pénzügyi finanszírozó arra is, ha valaki hitelből szeretne jelvényhez jutni – adja hírül a The New York Times.

Cash

NEM A NAVIGÁCIÓ DÖNT

Nagyszerű technikai dolgok vesznek bennünket körül a taxiban! Szól rádió, sok helyen már a televízió is. Ott a CD, a DVD, megannyi technikai újdonság. Nem beszéltünk még a kártyaleolvasó berendezésekről, az URH- és GPS-készülékekről.

Megannyi szenzációs találmány, ami munkánkat segíti, azt könnyebbé, elviselhetőbbé teszi. De azért ne a navigáció döntson, különösen ne a taxis szakmában. Emlékszünk arra a hírre, amikor a német úriember befordult a mellékutcába a navigáció segítségével, csak éppen ott nem volt mellékutca? Vagy arra, hogy egy angol autós felhajtott volna a kompra, ha lett volna komp? Mindannyian pórul jártak, mert végső soron nem a navigáció dönt, az csak segít. A programokat emberek írják, és tévedhetnek is. Például az én GPS-készülékem a VI. kerületi Rózsa utca 62. számú házat az Andrassy út és Szófia utca közé teszi. Pedig az Andrassy és Aradi utca között van. Nem mindegy egy „egyperces” időszükítéssel felvett címnél.

Éppen ezért ne a navigáció döntson, főleg ne az utassal kapcsolatos vita esetén. Az a jó útvonal, amit az utas mond. Ő fizeti a cseht!

Horváth András

– Az esküvő előtt azt mondtad, hogy én vagyok az istennőd – mondja a feleség a férjének.
– Úgy is volt, de azóta ateista lettem.

A feleség odabújik a férjhez és azt mondja neki:
– Drágám, súgj valami állati mocskosat a fülembe.
– Konyha...

Üzemanyagár-emelés – jövedelemcsökkenés

Hosszú éveken keresztül elhanyagolható tételnek tartottuk az üzemanyagok árát, vagy annak emelkedését. Nem ez határozta meg a tarifánkat, hanem az a bizonyos „fizetőképes kereslet.” Az áremelés hatásait „lenyeltük”, nem hártottuk át az utasra. Ma van olyan társaság, amely a tíz évvel ezelőtti használatban volt telefonos tarifával, vagy az alatt dolgozik! De akkor 240 forint volt egy liter benzin, a többi költségről már nem is beszélve! Ma, a 400 forintos, sőt a feletti üzemanyagárak korában talán érdemes átértékelni ezeket a számokat, és egy kicsit matekozni:

Az úgynevezett „guruló”, vagyis az összes és hasznos kilométerek aránya, illetve az egy összes kilométerre eső bevétel mindenkinél más és más. 100-120 forint bevétel összkilométerenként az az alsó határ, ami alatt már biztosan veszteséget termelünk. Pedig sokan ebben a sávban, vagy még ennél is lejjebb mozognak. 140-150 forintos bevétel egy összkilométerre olyan adatnak tekinthető, amivel már számolni lehet, az e feletti teljesítmény ritka. Nézzük, mi történik egy-egy üzemanyagár-emelés során. Számoljunk most benzinnel, és az egyszerűség kedvéért tízliteres fogyasztással, városi forgalomban fűtéssel, légkondival, dugóban való araszolással ez bizony ennyi. A hat és fél literes fogyasztás csak a katalógusban meg a gépkönyvben létezik. Tehát tízliteres benzinfogyasztás száz kilométeren, az kilométerenként egy deci. Kétszáznegyven forintos benzinárnál huszonnégy forint. Négy száz forintos benzinárnál egy negyvenes. Kilométerenként tizenhat forinttal többbe kerül az üzemanyagunk, mint tíz éve, és mi még mindig ugyanazokat a tarifákat alkalmazzuk! Napi száz kilométert megyünk. Legalább. Ezerhatszáz forinttal többet fizetünk naponta a kútnál, mint tíz éve. Huszonöt napot dolgozunk egy hónapban. Az már negyvenezer forint többlet üzemanyag-költség. Évente majd' félmillió! De mi nem érvényesítjük, tarifánk nem nőtt, sőt egyes esetekben csökkent. Noormális? – kérdezhetné Besenyő Pista bácsi.

Költségeink legalább 20-25 százalékat – rosszabb gurulónál még többet – ma már az üzemanyagköltség teszi ki. Ezért aztán minden 6-8 forintos üzemanyagár-emelés minimum két forint viteldíjemetést indukálna. Mégpedig azonnal! Nem tűnik soknak. De az évek alatt sokszor 6-8 forintot emelkedtek az árak, és ez bizony már számít. Az, hogy jelenleg évente félmillió forintot tulajdonképpen kidobunk az ablakon, csupán azaz, hogy tarifáinkkal nem követjük folyamatosan az üzemanyagok áremelkedését, egyben azt is jelenti, hogy ennyivel kevesebbet viszünk haza a családnak. Próbáljuk a rideg számokat ilyen aspektusból vizsgálni...

-oli-

A pesszimista olyan ember, akinek mindig igaza van, de sosincs öröme benne.

Egyre több taxin láthatunk két URH-kódot

És tudjuk, hogy ez mit jelent: egyre többen ülnek össze egy autóra. Az egyik kolléga elveszti vagy az autóját vagy a vállalkozását. Esetleg mindkettőt. Mit tehet? Odaül valaki mellé. A kocsis gazdának is jó, mert így legalább megoszlanak a terhek. Ki többet, ki kevesebbet kér a spantól, hogy az dolgozhasson. Ez az összeülés tulajdonképpen egy szempontból még jó is. Így mindketten maximum tizenkét órát dolgozhatnak, mert vinni kell az autót a váltónak.

Azonban ez az összeülés mást is jelent: sokan bajban vannak. Akik elveszítik az autót, a vállalkozást, azok nagy bajban vannak. Eddig is ezerfelé fizettek, most még fizetni kell a kocsis bérléséért is. Meg hát a spanolásnak vannak buktatói is. Nem véletlenül mondja a magyar, hogy „Közös lónak túros a háta!”

Van, aki csak az első kattanásig tankol, van, aki színültig. Ami persze a nyári nagy melegben nem célszerű...

A régi időkben még volt benzinpálca a mérészek megkönnyítésére, de ez már a múlt. Most

már a becslételesség lenne az alapja mindennek...

Aztán jelentkeznek másfajta gondok is. Az amúgy is lestrapált autók egész nap mennek, megállás nélkül. Kevesen tudják, hogy a budapesti taxik negyede elmúlt tízéves, és tudjuk, milyen állapotban vannak sok esetben ezek az idős autók. Természetesen lehet jól karbantartani egy idősebb taxit is, de jellemzőbb inkább az elhanyagoltság. Könnyű megtalálni a taxiállomásokat. Ott vannak, ahol olajfoltok vannak az aszfalton...

A két URH-kód nagyon rossz folyamatot jelez. Nem lesz jó vége ennek a tendenciának. A kocsik öregednek, műszaki állapotuk romlik. Hiába tervezik az illetékesek központilag meghatározni a kocsik életkorát, a szakma jelenleg nem tud lépni. A közterhek, a kiadások, a tartozások miatt a legtöbb vállalkozó képtelen kocsit cserélni. Maradnak hát a két URH-kódos autók, valószínűleg, még nagyon sokáig.

H.

Írások a taxizás és a közlekedés elmúlt évtizedeiből 62 évvel ezelőtt helyezték üzembe az első forgalomirányító jelzőlámpát Budapesten!

1949-ben, 62 (!) évvel ezelőtt helyezték üzembe az első forgalomirányító jelzőlámpát Budapesten, a Dózsa György út és a Szondy utca sarkon. Erről számolt be az Autó című szaklap. Az külön fejezet, hogyan lett a Szondy utcából Szondi utca az elmúlt évtizedekben. (Hasonló a változás a Columbus utca – Kolumbusz, illetve a Spáhi utca – Szipáhi utca esetében is.)

Juhász Péter
gyűjteményéből

Önműködő jelzőlámpa



Önműködő „vilányrendőr” Budapesten.
A Dózsa György-út és a Szondi-utca keresztezésénél helyezett, üzembe az első önműködő forgalomirányító-lámpát.

Tegnap este elmentem ünnepelni a barátnőmmel egy sörözőbe. Ott aztán mindenfélét a fejemhez vágtak, hogy én pedofil, meg nem is tudom mi vagyok, csak mert a barátnőm 21, én pedig 40 vagyok.

Totál elcseszték a 10. évfordulónkat.

* * *

Egy szőke szendvicssel a bal, üditővel a jobb kezvében száll fel az autóbuszra. – Hölgyem! – szól rá a vezető. – Ez nem étkezőkocsi!

– Tudom, azért hoztam magammal kaját.

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 09.00–16.00-ig, péntek 09.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	6.000.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, kérelmek (táppénz, részletfizetés stb.)	2.500.-
Fellebbezések, kifogások, észrevételek, panaszok, egyéb ügyintézesek	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbemutatók	1.800.-tól
BTI-tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önrős- és hó papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	900.-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 2011. október 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2011 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	350.00	339.00	201.00
Február	365.00	355.00	216.00
Március	368.00	364.00	217.00
Április	369.00	367.00	218.00
Május	380.00	379.00	218.00
Június	389.00	379.00	221.00
Július	387.00	370.00	222.00
Augusztus	373.00	365.00	221.00
Szeptember	391.00	379.00	221.00
Október	385.00	372.00	220.00
November	400.00	391.00	223.00

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 közúti gépjárművek üzemanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékét a 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet tartalmazza. A költségként elszámolható üzemanyag mennyisége magánszemélyek esetében (ide értve az egyéni vállalkozókat is) nem haladhatja meg az említett kormányrendeletben meghatározott fogyasztási normákat.

A Kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapszabályt, mely a különleges üzem mód miatt korrekciós tételekkel módosítható.

A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabályú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő

fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabály értékét a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján műszaki szakértő állapíthatja meg.

Korrekciós szorzók:

Városi forgalom

Lakott területen belüli forgalom esetében a lakott területet jelző táblák közötti területre alkalmazható.

Értéke:

- Budapesten 35%
 - megyeszékhelyen és 100 000 feletti lakosságú városokban 25%
 - egyéb városokban 15%
- Közforgalmú személygépkocsi (taxi) esetében az a), b) pontban feltüntetett városokban – mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél 35%
– hidraulikus sebességváltóval szerelt járműnél 45%

Téli üzemeltetés

(December 1-je és március 1-je közötti időszak.)

Értéke: 3%

Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

Légkondicionáló berendezéssel felszerelt gépkocsi május 1-je és szeptember 1-je közötti üzemeltetési időszakában alkalmazható.

A téli, ill. a légkondicionáló szorzó a városi szorzóval összehasonlítható.

Az alapszabály helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapszabály-átalány is használható.

A benzinüzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1000 cm ³ -ig	7,6 liter/100 kilométer
1001–1500 cm ³ -ig	8,6 liter/100 kilométer
1501–2000 cm ³ -ig	9,5 liter/100 kilométer
2001–3000 cm ³ -ig	11,4 liter/100 kilométer
3001 cm ³ felett	13,3 liter/100 kilométer

A gázolajüzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1500 cm ³ -ig	5,7 liter/100 kilométer
1501–2000 cm ³ -ig	6,7 liter/100 kilométer
2001–3000 cm ³ -ig	7,6 liter/100 kilométer
3001 cm ³ felett	9,5 liter/100 kilométer

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű (van ilyen egyáltalán...?), valamint kettős üzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértékét – LPG üzemanyag esetén – a benzinüzemű gépkocsi alapszabály-átalány 1,2-es szorzatával kell megállapítani.

Álláspontunk szerint az egyszerűsített elszámolású alapszabály-átalány esetén egyéb korrekciós szorzók nem használhatók.

Fizetendő legkisebb járulékok 2011. **NOVEMBER** hónapra MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap	
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén
Járulékalap: a tárgy-hónapban érvényes minimálbér 78 000 Ft	Járulékalap 10,5%-a 8190 Ft	Járulékalap 34%-a 26 520 Ft	Járulékalap 34%-a 26 520 Ft (A NAV magánnyugdíjpénztári számlájára fizetendő 0 Ft)
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236	
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 3%-a 2340 Ft	A járulékalap 24%-a 18 720 Ft	

Házaspár a jövőről elmélkedik:

– Mit tennél, ha én váratlanul meghalnék? – kérdi a férj.
– Ez nehéz kérdés... – gondolkodik el a feleség. – Azt hiszem, újra kellene gondolnom a lehetőségeket. Itt ez a nagy ház, nehezen tudnám fizetni a rezsit, meg a banknak a részleteket, ezért szerintem kiadnék 3 szobát három özvegy nőnek, vagy diáklánynak. És te mit csinálnál, ha én hálnék meg?

A férj is elgondolkodik:

– Hmm... Azt hiszem, ugyanazt, amit te...


A magánnyugdíjban maradási választó pénztári tagok az év végéig továbbra is az állami nyugdíjrendszerbe fizetik a teljes (24%+10%) nyugdíjjárulékot, a magánnyugdíjpénztári számlára egyelőre nem kell fizetni.

*A befizető csekkeken ezentúl az APEH helyett NAV megnevezés szerepel. A számlaszámok nem változtak, a még meglévő APEH feliratú csekkek továbbra is felhasználhatók.

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 34%
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	NAV* 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: 	5100 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 10%-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	NAV* Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkenti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

*A befizető csekkeken ezentúl az APEH helyett NAV megnevezés szerepel. Mivel azonban a számlaszámok nem változtak, a megmaradt csekkek ez évben még változatlanul felhasználhatók.

A járulékok befizetési határideje főállásúknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál (utóbbiaknál akkor, ha a tárgyhónapban volt vállalkozói kivét) a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a tárgy-negyedévet követő hó 12-ig fizetik.

Fontos határidők

December 12.

• Előző havi járulékok bevallása és befizetése

December 20.

• EVA alanyok feltöltési kötelezettsége

A feleség reggel így szól a férjéhez:

– Egész éjszaka engem szidtal álmodban!

Mire a férj: – Honnan veszed, hogy aludtam?

* * *

A hisztéria alattomos betegség! A nő kapja meg és a férfi hal bele!

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
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 – 2010.11.29	5,25%
2010.11.30 – 2010.12.20	5,50%
2010.12.21 – 2011.01.24	5,75%
2011.01.25-től	6,00%

www.mnb.hu

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

Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda

Budapest, V. ker.
Bárczy István u. 1-3.

(Nagyon nehéz parkolni, menj inkább metróval a Deák térig)

Tel.: 411-7000
(központi szám)

Szolgáltatások:

- Felvilágosítás, adózási nyomtatványok igénylése, azok kitöltési szabályainak tisztázása. Kitöltött nyomtatványok és más beadványok átvétele.
- Folyószámla-kivonatok igénylése.
- Adófolyószámlák egyeztetése, befizetések rendezése.
- Adóigazolások kiadása különböző célokra, pl.: közlekedési felügyelethez, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (adóigazolás csak a képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás aznapi elkészíthetősége érdekében – kérjük, hogy legkésőbb a zárás előtt 1 órával megjelenni szíveskedjen!

Ügyfélfogadási idő:

Hétfő: 08.00 – 18.00
Kedd: 08.00 – 16.30
Szerda: 08.00 – 18.00
Csütörtök: 08.00 – 16.30
Péntek: 08.00 – 14.00

Az adóigazolás illetéke

2000.-Ft

A méltányossági kérelem, fizetési könnyítés (részletfizetés, halasztás) iránti kérelem illetéke

2200.-Ft.

Központi Okmányiroda

1133 Budapest,
Visegrádi u. 110-112.
Tel.: 443-5747
Hétvégén is nyitva!

Intézhető ügyek:

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

Ügyfélfogadási idő:

Hétfő: 08.00–20.00
Kedd: 08.00–20.00
Szerda: 08.00–20.00
Csütörtök: 08.00–20.00
Péntek: 08.00–20.00
Szombat: 08.00–14.00
Vasárnap: 08.00–14.00

Az italt elhagyni jó dolog... sokkal rosszabb viszont, ha már nem emlékszel, hol hagytad el.

* * *

Férfi bemegy a kocsmába.

- Kérek egy sört.
- Alkoholmentes jó lesz?
- Játékpénzt elfogad?

Taxiállomás Kft.

1016 Budapest, Krisztina krt. 99. fszt.

Tel.: 488-2000/2558

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- egyéni vállalkozók esetében a vállalkozói igazolvány
- cégek esetében a cégbírósági végzés, régebbi cégeknél a cégkivonat és az aláírási címpéldány
- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „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:

- Könyvelés, elektronikus bevallások
- Iparüzési adó
- Járuléknnyilvántartás
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Taxis kellekek árusítása
- Tarifatáblák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig **09.00–16.00**

Pénteken **09.00–14.00**

Fővárosi taxi-engedély ügyek

Nemzeti Közlekedési Hatóság
1033 Budapest Mozaik u. 5.
Tel.: 430-2738

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

Nyitva tartás
Hétfőtől csütörtökig
08.00–15.00
Pénteken
08.00–12.00

A tére nem csak síelőknek kell készülniük

Téli gumi, hólánc, melegítő eszközök

Időben kell a tére is felkészülni, nem árt a téli gumikat még a havas, jeges időszak előtt beszerezni és felszerelni, ugyanakkor a gépkocsit is felkészíteni a megváltozott időjárási viszonyokra. A hólánccok felszerelését is célszerűbb a fűtött garázsban kipróbálni, sem mint félméteres hóban az árokszélén rutint szerezni. Összeállításunkkal azoknak kívánunk segítséget nyújtani, akik a határainkon túlra is terveznek téli túrát.

A téli sportok szerelmesei szeretik a magas hegyeket, a havas lejtőket, amelyből idehaza sajnos még mindig csak kevés található, és időjárásfüggő, hogy nyújtsák-e azt az élményt, mint a magasabban fekvő külhoni országok lakói. Éppen ezért az sem meglepő, akik szeretnek síelni, azok szívesen ruccannak át a szomszédos országokba. Nincs is ezzel semmi probléma mindaddig, amíg ez tervszerűen és felkészülten történik, nem pedig ötletszerűen. Utóbbiból szokott probléma lenni. Nem mindegy, hogy valaki Olaszország északi hegyvidékére készül, vagy a délebbi területeket kívánja megcsodálni. Az olasz csizma ugyanis egészen más éghajlati viszonyokkal bír fent, mint lent. S míg Szicíliában nem feltétlen szükséges a téli gumi és a hólánc megléte, addig ennek hiányát északon szigorúan büntethetik is.

Célszerű egy-egy túra előtt a szervizben átnézetni gépjárművünket és a folyadékokat is a téli, zordabb időszakban is biztonságosabbra cseréltetni. Olyan kiegészítő eszközök is bekerülhetnek a csomagtartóba, mint a plusztakaró, a kisásó vagy homok, amely elakadaskor jelenthet komoly segítséget. Arra is érdemes odafigyelni, hogy autópályára hajtván legyen a megfelelő üzemanyag a gépjárműben, számítva egy esetleges elakadásra, amikor akár több óráig is szükségesszerű várakozásra lehet ítélni bárki. S ha ekkor fogy el az üzemanyag, nagyon hideg lehet az utastérben is. A pótkanna ekkor jó célt szolgálhat, akár csak a forró tea a termoszban.

Az Európai Unió országainak egységes, mégis eltérő szokásaiból próbáltunk összeállítást készíteni a teljesség igénye nélkül. Ugyanakkor mielőtt bárki útra kelne, tájékozódjon az adott országok út- és időjárási viszonyairól. Ezzel számtalan kellemetlenséget lehet megelőzni.

Több országban kötelező a fényvisszaverő, vagy más néven láthatósági mellény használata. Ausztriában, Belgiumban, Bulgáriában, Franciaországban, Litvániában, Luxemburgban, Olaszországban, Portugáliában, Spanyolországban, Szlovéniában és Szlovákiában kontrollálják is. Ezt közúti ellenőrzéskor a gépkocsi vezetőjének kérésre fel kell tudni mutatnia. Amennyiben használni szükséges, úgy azt még a gépkocsiban célszerű felvenni és úgy kilépni a járműből, mert több országban ezt is figyelik. Hivatalosan elegendő, ha az utastérben egyetlen fényvisszaverő mellény van, autópályán a leállósávban azonban a mellény viselése nélkül senki nem szállhat ki az autóból, ezért érdemes valamennyi utas számára egy-egy mellénnyel rendelkezni.

Ugyancsak jelentősen eltér a szabályozás **a tompított fénycsóró használatáról** tagállamonként. Kötelező a használatuk Bulgáriában november 1. és március 1. közötti időben. Csehországban, Dániában, Észtországban, Finnországban, Hollandiában, Izlandon, Lengyelországban, Litvániában, Norvégiában, Olaszországban, Svédországban és Szlovéniában min-

den esetben be kell kapcsolni a tompított fénycsórót induláskor. Romániában autópályákon, gyorsutakon és az „E” jelzésű útvonalakon várják el a használatát. Svájcban erősen ajánlott, míg Szlovákiában október 15. és március

15. között kötelező.

A gépjármű kötelező felszereltségének megítélése is tagállamonként eltérő. Van ahol már a láthatósági mellény is ide tartozik, ezeket az országokat már érintettük. Az **elakadásjelző háromszöget és az elsősegély felszerelést** szinte mindenhol kéri, míg **a tűzoltó készüléket** ellenőrizhetik Belgiumban, Bulgáriában, Észtországban, Görögországban, Lengyelországban, Lettországon, Litvániában, Romániában, Svédországban és javasolt még Csehországban.

A gyalogosoknak Finnországban kötelező a „macskaszem”, valamilyen fényvisszaverő eszköz használata. Spanyolországban 2 elakadásjelző háromszöget is kérhetnek a gépjármű vezetőjétől.

A téli gumik használata sem minden országban kötelező, viszont a hiányában okozott fennakadásért súlyos bírságot rónak ki a felelőtlen autósra.

Vegyük sorba azokat, ahol kötelező a téli gumi használata. **Ausztriában és Romániában** november 1. és április 1. között minden járművön, ha az időjárás indokoltá teszi. **Észtországban** december 1. és március 1. között minden járművön, szegecses gumik október 1. és május

1. között megengedettek. **Finnországban** december 1. és február 28. között személyautóknak, kisteherautóknak és 750–3500 kg között teherautóknak. **Izlandon** téli időjárási körülmények között kötelező, április 15. és november 1. között a szegecses gumik használata TILOS!

Lettországon december 1. és március 1. között a nettó 3,5 tonnát meg nem haladó járműveken az egész ország területén kötelező.

Litvániában november 1. és április 1. között a 3,5 tonnát meg nem haladó járművek csak téli gumival közlekedhetnek. **Olaszországban** kötelező a téli gumi, amely hiányát egyes útszakaszokon a hólánc kiválthatja. **Svédországban** december 1. és március 31. közötti időben kötelező a téli gumi, a külföldiekkel ennek hiányánál elnézőek a hatóságok. Végül Szlovéniában november 15. és március 15. között, ha az időjárás indokolja, ellenőrzik a hatóságok a téli gumit.

Mindezek ismeretében az útvonal tervezésekor számba kell venni – például – az Alpokban a különböző hegyi utakat, hágókat, amelyekre havas időben csak hólánccal engedik rá a forgalmat. Érdemes indulás előtt ellenőrizni a gumi profilmélységét, ugyanis általában a radiál gumiknál 5 millimétert, míg a diagonáloknál 6 millimétert tartanak elfogadhatónak a közlekedési hatóságok.

A bírságok 30 eurónál kezdődnek, de akár több ezresre is rúghatnak, ha egy közlekedési akadály a fel nem készült autós hibájára vezethető vissza.

Folytatás a 31. oldalon

A Földön élni drága mulatság, de a csomag legalább tartalmaz évente egy ingyenes Nap körüli utat.

Ne vedd túl komolyan az életet! Úgyse kerülsz ki belőle élve.



333-2222

Mi nem vagyunk a legek, ezt sosem állítottuk, de ha dolgozni akarsz, akkor szívesen látunk a csapatban.

Belépésnél **fizetési könnyítés** lehetséges,
Jelentkezni lehet Szakál Józsefnél,
a **06-20 984-0319** telefonon



a sikertaxi
Taxi

www.mobiltaxi.hu



+36-1-6-666-666

Komolyra fordítva a szót...

Dinamikus és innovatív csapat tagja szeretnél lenni?

Aktív taxis kollégák jelentkezését várjuk:

- igényes autóval,
- városismerettel,
- nyelvismerettel.

Elérhetőségeink:

Bővebb információ:

1117 Budapest, Kondorosi út 2/a.

Tel.: +36 1 235 5410

Fax: +36 1 235 5404

Web: www.6x6taxi.hu

*„Kevés munkához magas tagdíjat kérünk,
Akarasz velünk zuhanni
januárban és esténként is?”*

*Taxis kollégák jelentkezését várunk
keppukent autóval, városismeret nélkül,
nyelvismeret nélkül.”*



*Békés, boldog karácsonyi ünnepeket
és sikerekben gazdag új évet kíván a 6x6 Taxi Kft.
minden kedves kollégájának és partnerének!*

Folytatás a 28. oldalról

Svájcról külön nem esett szó. A hegyi ország nem ismer kompromisszumot, ugyanakkor a téli gumi nem kötelező. Aki nem megfelelő gumik miatt akadályozza a közlekedést, magas bírságra számíthat. Ha pedig valaki nyári gumival, havas, jeges úton baleset okoz, azt még őrizetbe is vehetik. Ebben szinte minden benne foglaltatik. Célszerű a téli gumi használata, és a hóláncnak is a csomagtartóban kell lennie. Léteznek olyan útszakaszok, amelyekre még tiszta, letakarított állapot esetén

sem lehet e nélkül behajtani. A hágóknál, ha valaki elakad, ezzel torlódást, netán közlekedési káoszt okoz, annak a járművét el is szállíthatják, majd a bírság mellé az összes vonatkozó költséget kiszámlázzák.

Téli üdüléskor szóba jöhet még **Horvátország** is. Az 5 centiméteres hónál nagyobb vagy jeges útviszonyok között kötelező a hólánc az autóban, télies körülmények között előírt a téli gumi, de elfogadják a négyévszakost is. Ugyancsak beérik a horvát rendőrök azzal

is, ha a hajtott kerekek gumija mélyebb profilú, vagyis téli, illetve négyévszakos. Horvátországba alapvetően a tengerpartra igyekeznek a legtöbb honfitársunk, de a hegyes vidékeken ennek ellenére nem árt téli időben az évszaknak megfelelő abroncsokkal neki vágni az útnak.

A négyévszakos abroncsokat több országban is elfogadják, amennyiben az M+S (Mud, sár + Snow, hó) rövidítés szerepel rajtuk. Ezt kívánatos még indulás előtt kontrollálni.

Mindezek alapján érdemes az

útvonalat megtervezni, adott esetben az érintett és célszágok külképviseletinél tájékozódni az aktuális állapotokról és szabályozásokról, de az autókлуб is érdeklődésre felvilágosítással szolgál. Az internet korában ki-ki maga is figyelheti az időjárás-előrejelzéseket és ezek figyelembevételével kelhet útra, akár síparadicsomba készül, akár csak egy családi túrra. A körültekintő felkészülés ez esetben meghálálja mindezt az utazóknak.

k.z.f.

* TAXIS KÓTYA-VETYE ÉS APRÓHIRDETÉSEK *

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető **06 70 620-2222**

AZONNAL BEKÖLTÖZHETŐEN ELADÓ!

XII. kerület, Németvölgyi úton lévő jó állapotú, földszintes, 28 m²-es, tehermentes, összkomfortos lakás kis rezsivel – gázfűtéses, beépített konyha háztartási gépekkel.

Ára: 10,5 millió forint

Érdeklődni lehet:
06-30-9310-517

2 db nagy Tele5-ös szabadjelző jó állapotban, 7 ezer forint/db áron eladó.
20/6639-124

Maxxon URH eladó 35 ezer forint, hangrögzítő 15 ezer forint, mágnes talpas antenna 10 ezer forint.
Tel: 20/4737-545

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

Nagy Kenwood rádió eladó.
Érdeklődni:
06-70-3988-972

AUTÓSZÁLLÍTÁS

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

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: **06-209-960-250**

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.

Előfizethető a Taxisok Világa!

előfizetési díjak november 1-től

A féléves előfizetési díj **2970 Ft**, az egyéves **5940 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

VI. ker. **Városligeti Fásorban**, zárt kertben, **12m²-es garázs** hosszú távra, kedvező áron kiadó. Raktározási célra is. Távírányítós kapu, áram van.
Érdeklődni lehet: **06/30/406-47-49**

Ez az Ön hirdetésének helye

Eladó Kenwood URH készülék TK 7180 + mágneses antenna + télerőmérő műszer. Dobozban, újszerű állapotban.
Érd.: **06/20/295-17-24**

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: *www.taxisokvilaga.hu*

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

VII. Izabella utca – Király utca sarok

Rejtélyes okokból „Várározni tilos” jelzőtáblát helyeztek ki a BKV-megállóban. Jó lenne kicserélni „Megállni tilos” jelzőtáblára, hiszen ott tilos megállni „idegen” autók számára.



VII. Izabella utca:
A trolibusz megállóban nemhogy várakozni, de megállni is tilos!

• Nyilvántartásunkban „Várározni tilos” jelzőtábla szerepel, ezért intézkedést nem tartunk szükségesnek.

VII. Károly körút – Király utca sarok

Átadták – végre – a Károly körutat. Döbbenet látjuk, hogy fákat ültettek a jelzőtáblák, jelzőlámpák elé.



VII. Károly körút: Fákat ültettek a jelzőlámpák elé

• A Károly körút forgalomtechnikai eszközeit még nem vettük át a kivitelezőtől. Észrevételeztük a láthatósági problémákat, ismétlő jelzők felszerelését kértük, illetve az észlelhetőséget akadályozó növényzet levágását.

VII. Wesselényi utca – Klauzál utca sarok

Valaki hazavitte a „Behajtani tilos” jelzőtáblát. Kérjük pótolni.

• A jelzőtábla pótlásáról intézkedtünk.



VII. Wesselényi utca: Elküldték a „Behajtani tilos!” jelzőtábla

XVIII. Lakatos utca 30.

Kidöntötték az utca közepén lévő „Kikerülési irány” jelzőtáblát. Kérjük pótolni.



XVIII. Lakatos utca: Átgázoltak az úttest közepén lévő járdaszigeten

• A jelzőtábla helyreállításáról intézkedtünk.

V. Erzsébet tér

Jelenleg a térről bal oldali sávból csak balra lehet menni a József Attila utcánál, a jobb oldaliból pedig mindhárom irányba. Így nagy a torlódás, mert a jobbra kanyarodók feltartják az egyenesen haladókat. Célszerű lenne a jobb oldali sávból csak jobbra fordulni, a bal oldaliból pedig mindhárom irányba.

• A javasolt sávkiosztás nem vezethető be, mivel a 15-ös autóbusz megállója közel van a csomóponthoz, és ezen rövid szakaszon a busz már nem tud átsorolni a belső sávba.

XIX. Nagykőrösi – Határ út sarok

Hetven kilométer/óra sebességnél nem lehet elolvasni a hétsoros szöveggel megírt jelzőtáblát. Kérjük a jelzőtábla leszerelését.



XIX. Nagykőrösi út: Hetvenes tempónál még látni sem lehet ezt a jelzőtáblát, nemhogy elolvasni ezt a kisregényt!

• Az egyéves garanciális bejárásán jeleztük a problémát és kértük a jelzőtábla leszerelését.

Orczy út 44.

Itt is kidöntötték az utca közepén elhelyezett „Kikerülési irány” jelzőlámpát. Ezt is kérjük pótolni.



VIII. Orczy út: Ezt a jelzőtáblát is kidöntötték

• A „Kikerülési irány” jelzőtábla helyreállításáról intézkedtünk.

VII. Király utca – Kürt utca sarok

„Kötelező haladási irány” jelzőtáblát helyeztek ki oly módon, hogy eltakarták a „Taxiállomás” jelzőtábla kiegészítő tábláját. Kérjük a jelzőtábla áthelyezését.

• A „Kötelező haladási irány” jelzőtábla áthelyezéséről intézkedtünk.

XIV. Stefánia út

Jelenleg tilos balra fordulni a Stefánia úton a SHELL kút magasságában az



XIV. Stefánia út: Elméletileg a VOLÁNBUSZ járművek sem fordulhatnak balra, az autóbusz-állomásra...

autóbusz-pályaudvar felé. Pedig itt az autóbuszoknak balra kell (!) fordulniuk.

• A jelzőtábla módosításáról szóló forgalomtechnikai vázlatrajzot elkészítettük és kezelői hozzájárulás céljából a Fővárosi Önkormányzat Városüzemeltetési Főosztályához továbbítottuk.

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével kapcsolatban, a szokásos elérhetőségeken keresztül.

SMS: 06209247645

E-mail: lampafelelos@freemail.hu
www.iwiw.hu, facebook

BTI-hírek

A BTI-Taxicentrum iroda az év végi ünnepek környékén zárva tart. Idei utolsó nyitvatartási nap december 22-e, csütörtök, 9–14 óráig. Az új évben január 2-án nyitunk.

Jó kis új brifkók érkeztek. Lepd meg magad karácsonyra!

Kétféle ember létezik: az egyik mindig megmondja amit gondol, a másiknak vannak barátai, és érvényesül.

Belváros, Széchenyi tér taxiállomás 2011



A kollégák megmérték, a szintkülönbség az uttest aszfaltja és a taxiállomás legmélyebb pontja között van, ahol 12 cm

– Ez a mai fiatalság szörnyű hogyan öltözködik! Például ott, az a fiú!

– Az a fiú az én lányom.

– Elnézést, nem tudtam, hogy ön az anyja. – Az apja vagyok.

A munka azoknak való, akik nem tudnak horgászni.

A Föld IQ-szintje állandó, csak egyre többen vagyunk hozzá.

A várható viteldíjat előre

A taxizásban budapesti a Bermuda-háromszög a Kőbánya–Józsefváros – Belső-Zugló által határolt terület. Ez egy szakmai lap, nem kell szégyenlősködnünk. Tudjuk, miről, kikről van szó, akik még káros szenvedéllyel is bődteljes maradványukat. Ha innen indul a fuvar, vagy ez az úti cél, feltétlenül kérjük el ELŐRE a várható viteldíjat. Ehhez jogunk van, ezt megtehetjük. Ne legyen az megnyugtató, hogy telefonos rendelésről van szó. Ugyanis legtöbbször utcai fülkéből rendelik a taxit, vagy kölcsön telefonról. Legyünk bizalmatlanok. Ezt hozták az elmúlt évek történései. Kérdezzünk meg a kollégákat, kik „léptek” meg utoljára? Kik mentek el fizetség nélkül?

Minden esetben jól körülírható az elkövetői kör. Nem részletezem, tudjátok a lényegét ti is. Ha igénybe vesz bárki egy szolgáltatást, akkor fizessen érte. Miután előszeretettel nem fizetnek utólag, fizessenek előre.

Nézzük, meg mit tesz az Elektromos Művek: Egyre több helyen előre (!) be kell fizetni valamennyi összeget egy kártyára. A villanyóra pedig kártyával működik. Ameddig pénz van a kártyán, addig világít a lámpa.

Vagy, ahogy mondják: „Addig dzsals a dróton a petró!”

Ferenczy P. Károly



Taxisnak látszó személy, fényes nappal a Belvárosban, egy fehér rendszámú autóval és citys szabadjelzővel. Hát ezt is lehet...

Valami nem stimmel...

Ahogy nézem, valami nem stimmel ezzel a taxival, de először azt sem tudom, mégis mi a baj vele? Van rajta szabadjelző, van benne taxisofőr, vannak utasai, de valami mégsem stimmel. A szabadjelző szerint ez egy City taxi. De mi lehet a baj vele? Legjobb lenne megkérdezni az utasokat, de va-

lószerűleg a kérdéseimet sem értenék, ők szemmel láthatóan külföldiek.

Kérdezhetném a taxist is, de nem merem! Nem szívesen veretem össze magam az izomagyúakkal. „Mi van, Kő-

csög?”, vagy „Beverem a po-fád!” az első reakciónk, így ne-héz érvelni...

Lássuk tehát a problémát: hoppá, a rendszám fehér! De hát ez akkor nem is taxi. Vagy mégis? A City felirat alatt ott egy kevésbé olvasható „sofőr” szó is. Ja, akkor ez a City sofőr-szolgálat. Ez persze kishazánk-ban ma nem számít megtévesz-tésnek, az integető utasjelöltek pedig nyilván mindannyian a le-gálisan működő sofőrszolgálá-

tot szeretnék igénybe venni. Ha valaki egy népszerű sportszer-gyártó termékéhez hasonló ne-vű árut készít, arra lecsap a „vámkommandó”, a NAV, és még ki tudja, ki más. A televízi-ók pedig bemutatják, mint sen-kiházi bűnözőt. Taxisnak látsza-ni viszont nem bűn ma Magya-rországon. Így használható a buszsáv, van bevétel is rende-sen, de amit a többi legális ta-xisnak „produkálni” kell még, az rájuk nem vonatkozik. 2011-

ben, Budapesten, fényes nap-pal ezt is lehet. A Belvárosban. Hát akkor mi folyhat itt az éjsza-kában?

Ne legyenek illúzióink! Az éj-szakás kollégák szerint taxizás címszó alatt szabad rablást ren-deznek bizonyos csoportok a főváros több pontján.

Az ASTORIA csomópontnál éppúgy megtalálhatók a fehér rendszámú „taxik”, mint a Szigeten! Van olyan benzín-kút, ahol este osztják a sárga

rendszámot. Pénzért, regge-
lig.

A Madách tér szégyenfoltjá-ról többször olvashattunk már e lapban is. Ő is háboríthatatlan-arat az éjszakában! Világít az Örkény Színház előtt az INFO feliratú szabadjelzője, mintha ő is taxi lenne, így per-sze egymás után ülnek be az utasok a „taxiba”! Legalábbis úgy gondolják, taxiba ültek...

Mi folyik itt? Mikor lesz már rend? **Ferenczy P. Károly**

Tehetetlen a hatóság

Taxi fehér rendszámmal?

Teljesen jogos a taxisok felháborodása, mert ellepték a fővárost a fehér rendszámú „taxik”, erről e lap hasábjain folyamatosan beszámolunk. A legújabb, hogy a repülőtereken is megjelentek. TAXI, illetve HOTEL SERVICE kítűzőkkel felvértezve válogatnak a csarnokokban az utasok között. Hogy miért engedi ezt a repülőtér vezetése, az egy külön törté-net. De miért engedi ezt a Főváros vezetése?

Megérkezett álláspontjuk, amit rövidítve, szerkesztve közlünk.

Előttünk sem ismeretlen a fehér rendszámmal, különféle „szabadjelző-vel” felszerelt, vélhetően illegális személyszállítást végző „taxisok” ténykedése. Munkatársaim a nappali és az éjszakai ellenőrzéseik során is találtak ezzel a nem kívánatos jelenséggel, mely árt mind a főváros megítélésének, mind a becsületes adózó taxis társadalomnak.

Jogkörünk csak a sárga rendszámmal ellátott járművek, a személy-szállító-szolgáltatás végzésének ellenőrzésére terjed ki, fehér ren-dszámmal ellátott járművek ellenőrzésére nem. Ennek ellenére az elmúlt időszakban ellenőreink több alkalommal készítettek fotót ezekről a jár-művekről. A forgalmi rendszámok alapján tájékoztattam a Nemzeti Adó-és Vámhivatalt és Budapest Főváros Kormányhivatala Közlekedési Fel-ügyelőségét.

Természetesen a jövőben is fellépünk a vélhetően illegális tevékeny-séget folytató egyénekekkel szemben.

A taxisok nap mint nap, éjjel és nappal több száz taxival vannak jelen a közlekedésben, fotó alapján akár névtelenül is tehetnek bejelentést a Nemzeti Adó- és Vámhivatal felé.

Udvardy János Ottó
osztályvezető
Budapest Főváros Önkormányzata
Polgármesteri Hivatal
Városüzemeltetési Főosztály
Közlekedéshatósági osztály

Köszönjük a tájékoztatást.





A dolgozó hétköznapok személyszállítóinak.

20/583-1957

Ventus-953 Kft.
 1135 Budapest, Kossuth u. 53.

www.ventus-953.hu (36-1)307-5200, (36-1)306-7579



Általuk vagy munkájukat végző vállalkozók? A jelenlegi szabályok szerint „a szabadjelzőnek látszó tárgyak” úgy tűnik, „szabályosak”, ha nem világítanak. Ilyen megtévesztések tőlünk nyugatra egyszerűen elképzelhetetlenek. Mondhatnánk, hogy e tekintetben is a Balkánhoz sorolódunk, ám a fogyasztói megtévesztés e formája ott sem elképzelhető...





7-777-777

RÁDIÓ TELE5 TAXI



Tisztelt Kolléganők és Kollégák!

RT5 Taxi felvételt hirdet,
taxis gyakorlattal rendelkező vállalkozók részére,
nyolc év alatti autóval!

- **Belépési díj, jelenleg nincs!** ■
- **Kaució: nálunk már csak 30.000 Ft,** amit fizethetsz részletben is. ■
- **Könnyített tagdíj,** két részletben is lehet fizetni. ■
- **POS terminál,** amin a címeket is kapod. ■
- **Flottaszerződés** a Telenor-nál. ■
- **Biztos anyagi háttér.** ■

Felvétellel kapcsolatos információk:

Gecse Zsolt 06-20-663-9048, Bíró Zoltán 06-20-778-7675

Ítélet legkorábban is csak jövőre

Belső hangra gyilkolt

A Baranya Megyei Bíróság november 2-án kezdte tárgyalni az 1995-ös pécsi taxisgyilkosság vádlottjának perét. A különös kegyetlenséggel elkövetett emberölés tettese önként adta fel magát még januárban, mondván csatlakozott egy keresztény felekezethez, és a lelkiismerete nem hagyta nyugodni. Tettének okaként annyit közölt, egy belső hang sugallta: öljön meg valakit. A novemberi tárgyalási napokon összesen tíz tanút hallgat meg a bíróság. Ítélethirdetés legkorábban jövőre várható.

Hosszú évek sikertelen nyomozása után 2010 januárjában újabb fejlemény történt az 1995. december elsején Pécs határában történt taxisgyilkosság ügyében: a 38 esztendő B. Róbert önként jelentkezett a rendőrségen, és azt állította, több kézzúrással ő végzett Gál Csilla taxisofőrrel. Sokáig többen kételkedtek a szavában, nem akarták elhinni, hogy a valódi tettes adta fel magát. Az esettel magazinunk is több alkalommal foglalkozott. Most, hogy november 2-án és 3-án a Baranya Megyei Bíróság tárgyalni kezdte az ügyet – úgy tűnik – az igazságszolgáltatás befogadta az ügyészség anyagát és megalapozottnak találta az abban szereplő tényeket a tárgyaláshoz.

A vádirat szerint B. József Romániában született, édesapja rendszeresen verte. A vádlott bányalakatostan tanult, de az iskolát nem fejezte be, s egy jobb élet reményében 1990-ben Magyarországra települt, ahol 1998-ban magyar állampolgárságot kapott. Először Siklóson, majd Pécsen, egy albérletben lakott és a geodéziai vállalatnál helyezkedett el segédmunkásként. A csendes, visszahúzódo férfi magányosnak érezte magát, honvágy gyötörte, és – a vallomása szerint – egy belső hang azt súgta neki, hogy bántson, öljön meg valakit, így történt a gyilkosság napján is – derül ki a dokumentumból.

A vádlott nem kívánt a bíróság előtt vallomást tenni, rosszul éreztette magát, így a bíróság elítélte a vádiratban szereplő információkat. E szerint B. József – 1995. december 1-jén – munka után hazament,

magához vett egy kést, egy esernyőt, a pénztárcáját az abban lévő ötszáz forinttal, és sétálni indult. A Konzum Áruháznál beült Gál Csilla taxijába, több helyszínre, utolsóként a mecsekszentkúti elágazáshoz vitette magát azzal az indokkal, hogy arra lakik az orvosa. Itt, miután a taxist többször megszurta, a nő kiszállt az autóból és menekült, a vádlott pedig kirúgta a jármű ajtaját, és pénztárcáját, valamint az esernyőt hátrahagyva gyalog hazament.

A nőt tizenkét kézzúrással ölte meg támadója. A több sebből vérző asszonyra aznap este egy orvos házaspár talált rá az Abaliget uti mecsekszentkúti elágazásnál, ötven méterre a járó motorú gépkocsijától. Saját autójukkal kórházba vitték Gál Csillát, de mire odaértek, a taxisofőr belehalt sérüléseibe.

A rendőrség a nyomozás során annyit állapított meg, hogy az elkövető egy 25 év körüli, 180 centiméter magas, kispotolt alkatú, rövid, szőke hajú fiatalember, aki katonai mikádót vagy ahhoz hasonló zöld kabátot viselt. Később a nyomozást a „tettes ismeretlen” megnevezéssel lezárta.

B. Róbert korábbi vallomásaiban közölte, a bűncselekmény napján nem konkrét személlyel akart végezni. Azért indult el otthonról, hogy valakit megtámadjon és megöljön, ehhez keresett könnyű célpontot. Állítása szerint szorongásos depresszióban szenved, nyugtatókat és hangulatjavító gyógyszereket szed, s már a gyilkosságot megelőzően is hallott ölesre buzdító belső hangokat. Úgy gondolta, ha megteszi, megtorolhat minden rosszat, ami őt érte korábban.

Az ügyészség igazságügyi szakértőt rendelt ki, amelynek véleményében az áll, hogy a vádlottnak ugyan személyiségzavara van, de nem szenved olyan kóros elmeállapotban, amely a tett elkövetésének idején megakadályozta volna cselekménye súlyának felismerésében.

B. Róbert a gyilkosság elkövetése óta családot alapított. Elmondása szerint azért adta fel magát, mert hét évvel ezelőtt csatlakozott egy felekezethez, keresztény lett, és bár tisztában volt azzal, hogy felelőségre vonják, lelkiismeret-furdalás gyötörte, és „le akarta rendezni az ügyet”. Tavaly levélben kért bocsánatot az áldozat családjától.

Mint azt Hajdu Istvántól, a bíróság szóvivőjétől megtudtuk: a bíróság a szerdai és csütörtöki tárgyalási napra a különös kegyetlenség-elkövetett emberöléssel vádolt férfit, valamint tíz tanút idézett be.

Ítélethirdetés azonban legkorábban is csak a jövő évben várható.

k.z.t.

Jóslatok

Lapunkban rendszeresen visszaidézzük, mi történt szakmánkban 10-20 évvel ezelőtt. Mi lenne, ha most előrejelzéseket tennénk, aztán majd tíz év múlva meglátjuk, mi valósult ebből meg (persze ne vegyük mindent véresem komolyan...):

10 év múlva történik

Erről fog írni a Taxisok Világa tíz év múlva, 2021 novemberében

- A maximált tarifa emeléséről tárgyaltak a taxis-szervezetek vezetői a főváros illetékeseivel. Most már tényleg tűrhetetlenül kevés a 400 forintos kilométerdíj. A taxisok 1000 forint alapdíjat, 500 forintos kilométerdíjat és 120 forintos percdíjat követelnek.
- Az euró, mint pénznem megszűnése után a forint kezd felértékelődni a dollárhoz és a svájci frankhoz képest. Érdemes ismét valutában eladósodni.
- Újabb folyékony-hidrogén kút nyílt a Gubacsi úton. Ma már a város tíz pontján tudnak tankolni az üzemanyagcellás gépkocsik.
- A taxisok létszáma a fővárosban meghaladta a nyolcezer főt. Mégis időlegesen hiány jelentkezik taxiból, mivel a hagyományos üzemanyagok rendkívüli drágulása nyomán egyre kevesebben használják gépkocsijukat.

- Elindult a 4-es Metró! Az ünnepélyes átadás után időlegesen ismét le kellett zárni az alagutakat, mert az első időkben lefektetett sínek már rozsdásodtak.
- Újabb taxitársaság alakult Óccsó Taxi néven. Kilométerdíjuk nem éri el a 200 forintot. A benzín ára literenként 680 forint.
- Újabb járatokat szüntetett meg a BKV. A kihasználatlan hegyi buszok helyett taxik szállítják az utasokat. Szerződés szerint a buszmegállókat ingyenesen használhatják drosztként.
- Két kereskedelmi multi is kivonult Magyarországról. A gépkocsihasználat csökkenésével a városzéli bevásárlóközpontok forgalma drasztikusan visszaesett.
- A szűkebben vett Belváros területére már csak hibrid-, vagy teljesen elektromos meghajtású autók hajthatnak be.
- A repülőtéri gyorsforgalmi úton regisztrálták a 2816-ik kamion beszorulását. „Gondolkodnak” a megoldáson.
- Az adókulcsok 14, 25, 37, és 52 százalékban lettek meghatározva. Egykulcsos adónak kell nevezni őket...
- A taxisok helyismerete a nullával egyenlő. Ha elromlik a GPS, céltalanul és rémülten kószálnak az utcákon.

**LAPTOP JAVÍTÁS
LAPTOP VÉTEL
INGYENES BEVIZSGÁLÁS!**

Számítógép Szerviz
a Moszkva térnél
1027 Bp. II. ker. Bajvivó u. 7.

COMPUTER PLUS
19 éve ugyanott
és ugyanazon a néven!

Tel: 214-7293
Mobil: 06 70 38 39 621
www.computerplus.hu
Laptop felvásárlás azonnal,
készpénzért. Hibás laptop,
notebook. PC vétel reális áron.
**A BEVIZSGÁLÁS DÍJMENTES
MINDEN ESETBEN!**

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Múlt éjjel, gondtól, bajtól kimerülten,
Pihenni pamlagomon elterültem.”

(E. A. Poe: Vers. Ford.: Radó György)

Baltimore népes kikötőváros az Államok keleti partján, számtalan látványossággal, jachtkikötővel, híres óceáni akváriummal, két egyetemmel. Az utcákon nyüzsgő sokaság, rengeteg autó, nagyvárosi zaj. A keskeny Greene Street egyik oldalán böhöm csupaüveg-csupabeton épület vet árnyékot a másik oldalra, a szélesebb Fayette Street felé húzódó téglakerítésre. A mögött az ódon 18. századi Westminster temető fehér síremlékei veszik körül a piros téglás presbiteriánus templomot. A lármás nagyváros közepén a béke, a nyugalom, a csend kicsinyke szigete.

Végigmenve a téglafal mellett, aztán jobbra fordulva ott a két-szárnyú kovácsoltvas temetőkapu. Azon belépve jobbra az első síremlék alatt nyugszik e havi költőnk, **Edgar Allan Poe**. A síremléken bronz képmása, de ismerhetjük arcát korai fényképekről, a dagerrotípiákról, kortársi visszaemlékezésekről: *hollófeke* te borzas haj, széles, magas homlok, mélyen ülő árkos nagy szemek, kis bajusz, vékony szája. A lelkével birkózó, viaskodó portréja.

1809-ben született Bostonban. Színész szüleit kétéves korában elveszítette, egy Allan nevű gazdag dohánykereskedő vette magához, kivételesen jó sora lett, kiváló iskolákban taníttatták, Angliában, majd a virginiai egyetemen. Ámde: mintha ördög bújt volna belé, idővel mániákus szerencsejátékossá vált, sorra gyűjtötte az adósságait az Allan család nem kis bosszúságára. Elmegyen hát katonának, véli, így „szabad” lesz, de hamarost ráébred, hogy a katonaság nem neki való. De az újságírás, az igen! Éppen jókor, mert ekkor indul a nagyüzemi folyóiratgyártás, az olvasóknak olvasnivaló köll, az meg legyen izgalmas. Új műfaj teremődik, a short story, a rövid történet.

No, ennek lett nagymestere

Poe, egymás után írja lankadatlan szorgalommal háborzongató (igy aztán az olvasók számára igen kapóssá vált) történeteit. Magam is, nagykasz koromban, ha borzongani szottyant kedvem, elolvastam *A Morgue utcai kettős gyilkosságot*, *A vörös halál álarcát*, *A kút és az ingát*, vagy *Az elszietett temetés-t*. Hatalmas a prózai munkássága, a rémtörténeteinek kívül írt esszéit, kritikát, riportot, tanulmányt és egy regényt.

Habár elsősorban versei publikálásából próbált megélni, azok kezdetben bizony nem arattak sikert, visszhangtalanul maradtak. Hát hogyné! Az Újvilágot építők kedvelték ugyan az alkalmi *borzongást*, elolvastak egy rémtörténetet, borzongtak egy jóízűt, oszt annyi. Ám nem kedvelték a *borongást*, márpedig Poe versei borongósak, ez az érzés meg olyan „európais” – vélték, nem nekik való. Majd megkedvelik az életöröm, az életigenlés robusztus külsejű költőjét Walt Whitman, vagy még később az élete végéig magányosan élő, racionálisan verselő fehér ruhás költőnt, Emily Dickinsont.

Poe huszonhét évesen feleségül veszi unokahúgát, az akkor tizenhárom éves Virginiát. Talány (titok), hogy mért éppen őt, s talány (titok, máig kutakolják), hogy egyáltalán éltek-e *valódi* házasetlet. Egyes életrajzírók szerint Virginia, nevéhez méltóan, érintetlenül ment a halálba, elvitte őt a tüdőbaj 1847-ben.

Az 1845-ös év hozta a költő számára az igazi sikert, ekkor jelent meg híressé vált nagy verse, *A holló*. Egy titokzatos, éjfekete holló berepül a kedvesét elvesztő bús szerelmes szobájába, aki faggatja, majd a gyalázatos madár refrénszerű válaszába beleőrül. Sokan, köztük a legkiválóbbak fordították magyarrá a verset. Babitsnál, Kosztolányinál az inkriminált refrén, a *Nevemore* Sohasem-re fordítódik, bevalom, nekem ennél ijesztőbbben károg Tóth Árpád hollója: „Soha már!” De olvassunk el egy rövidkét belőle, azt a részt, amikor a

bús szerelmes éppen hessenti a kellemetlen madarat: „*Itt egy pelyhed se maradjon, csöpp se tét nyomot se hagyjon, / Torz lelked már nyugtot adjon! Hadd el szobrom, rút madár! / Tépd ki csőröd a szívemből! Hagyd el ajtóm, csúf madár! ” / S szólt a Holló: „Soha már!”*

Poe versei erősen zenei hatásúak. Ezt a hatást fokozza a látomásérzés, a szorongással teli látomás. Nála még az igen egyszerű, valóságos tény is ijesztővé, titokzatosává válik. Íme, egyik jellegzetes verse, élete utolsó évéből (*Kosztolányi Dezső* fordításában):

ÁLOM AZ ÁLOMBAN

Vedd még e csókot, édesem!
Mostan megyek, elbúcsuzom
És ez legyen a búcsuszóm:
Igazat mondtál énnekem,
Bús álom az én életem:
Eltűnt reményem csillaga,
Mindegy, nappal vagy éjszaka,
Való volt-e, vagy látomány,
Ma már mi sem maradt nyomán.
Minden, mi van e bús világon,
Álomba ködlő furcsa álom.

Állok viharzó part előtt,
A tengerár lihegve bög.
Kezemben emlékek, romok,
Arany fővény, arany homok. -
Nézem, hogy hullanak ezek
A könnyű, semmi porszemek
És könnyezek - és könnyezek!
Ó Istenem! bárhogy fogom,
A porba hull lány homlokom!
Ó Istenem! nem menekül
Egy szem se a vizek elül!
Hát minden-minden e világon
Álomba ködlő furcsa álom?

Ekkor mán masszívan iszik. Iszik szegény feje a szinte gyermeklány felesége szenvedéstől teli betegsége óta. Helyzete egyre bizonytalanabb. Nem találja helyét, vándorol egyik városból a másikba. Mert tudniillik, nemcsak a feleségét ragadta el a korai halál, hanem előtte úgyszólván minden fiatal szerelmét. Ezért tér vissza verseiben a „halott kedves” alakja.

Baltimore életének utolsó álmomása. Ha sírjától a nagyjából

szemben nyíló hosszú utcán végigmennénk, megtalálnánk egy sarkon nyiszlett, vézna emeletes házát, előtte régies lámpaoszlop. Még manapság is érdes ez a környék, a prospektusok arra hívják fel az ide látogatók figyelmét, hogy az autójukban ne hagyjanak semmilyen értéket, a kocsijukat zárják le.

1849 októberében valahonét, ki tudja, honnét, idefele jövet rosszul lett, elájult, elterült a földön. Így találtuk rá koszosan, ápolatlanul, és nem a saját ruhájában. Nehány nap múlva a helyi kórházban meghalt. Mi történt vele? Titok, máig se tudja senki.

Elbánt szegény költőnkkel az élet. De elbánt vele, méghozzá alaposan a haláláról megjelent első újságcikk, miszerint e híren ugyan sokan meglepődtek, ám „kevesen fognak bánkódni miatta”. Aztán meg az első életrajza, amelyet az egyik „jóakarója” írt, és amelyben Poe züllött, részeges, kártyás, kábítószeres gazfickó. No, ez terjedt el róla, ez vált hosszú ideig „köztudottá”. Tökéletes „karaktergyilkosság” – ahogy ma mondanánk –, melynek a fele sem igaz.

A kis feleséget, Virginiát New Yorkban, Bronxban temették el – akkoriban itt laktak. Poe halála után néhány évvel Virginia földi maradványait az egyik rokon kiemelte, a csontokat evegig az ágya alatt egy dobozban rejtegette, majd amikor a költő új, ma is látható sírhelyet kapott, bronzládikóban ide temettette, hogy a szerelmese ismét együtt legyenek. Akár egy Poe-novellában.

Fura ország ez az Amerikai! Mert tessenek elképzelni: ahány sok helyen járt költőnk, mindennütt ott az emléktáblája, néhol szobra, háborítatlanul. Baltimoreban is áll a szobra, és – nem tetszenek elhinni – ugyanazon a helyen, ahová eredetileg állították...

**Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt,
2001 novemberében**

10 éve történt

2001 novemberében nem sok említésre méltó esemény történt szakmánkban. Vitatkoztunk a tarifán, a drosztokon, szidtuk a „telefonszám-tulajdonosokat”, a rendeletalkotókat, a hatóságokat. Unalomig ismert témák. Viszont 20 évvel ezelőtt! Pezsgett az élet, jobbnál jobb írások születtek. Nézzük inkább ezt az időszakot:

**Erről írt a Taxisok Világa 20 évvel ezelőtt,
1991 novemberében**

20 éve történt

Ákárhányszor olvasom újra Demeter Misi írásait, ugyanaz történik, mint néhány Rejtő regény esetében: nyerítve röhögök rajta, pedig már minden mondatát szinte kívülről fújom. E havi visszatekintőnkben szokásunktól eltérően nem szemeztünk, vagy idéztünk az írásokból, hanem teljes terjedelmében közöljük Demeter Mihály emlékeit arról a boldog korról, amikor a Taxis még nagybetűs úr volt, amikor a hülyéskedés, az ugratás és a röhögés a mindennapjainkhoz tartozott, mert taxizni **JÓ** volt! Nézzük tehát a „Szabómentes taxisbűfé a Négy Rablóhoz” című örökbecsű történet első részét.

„A Nyugati pályaudvar tőszomszédságában volt egy kicsiny bűfé, ahol a megfáradt taxisoknak lehetőségük volt egy kis kikapcsolódásra, egy kávéra, egy szendvicssre, és megvitatni egymással a napi problémákat. Be is zárták, a fenti okokat kifogásolva, de a rolóval együtt nem zárult le az a nagyszerű élmény, amellyel gazdagodtam, és amelyeket szeretnék vételek megosztani, remélem, ezzel jó szórakozást nyújtva számotokra.

Szegény, megfáradt, kiéhezett, szomjas taxis, ha már nem tudott mit kezdeni magával, gondolt egy merészet, és belépett az ajtón, ahol a mai taxis társadalom összes „nagyjai” beléptek, és nagyon sokáig második otthonuk volt, hiszen itt volt minden, amit otthon soha nem kapott volna meg. A Törődést!

Ott hagytam abba, hogy belépett a tágasnak éppen nem mondható hosszúkás helyiségbe, amelynek a végében állt a bűfépult, s mögötte egy magas, szemüveges férfi, aki udvariasan viszonzta a jónapotot egy „szabómentes” jónapottal! A Taxis szegény, mert még soha nem járt itt, azt hitte, rosszul hall, de nem firtatta tovább a dolgot, nehogy hülyének nézzék, és szerényen, halkán rendelt a hosszú szemüvegestől egy dupla kávé.

– Kávé nincs! – volt a lakonikus válasz.

– Hogyhogy nincs? – kérdezte a taxis, aki még nem volt elég fáradt, és hajlandónak mutatkozott egy kis vitára. – Hiszen ott főzi, azon a négykarú gépen!

– Ez nem kávé, haver, ez lélek! – mondta lecsúszott szemüvege mögül a hosszú.

A fiú kissé elhúzta a száját, majd úgy tett, mintha értené a dolgot, pedig a frászt érette, nem is érthette, mert itt ebben a bűfében egy bizonyos nap óta minden a feje tetejére állt. Azt, hogy miért, azt szeretném elmesélni nektek egy folytatásos történetben, amelyik, remélem, jó szórakozás lesz minden kikapcsolódni vágyó taxisnak...

A rosszulalutó pletykák terjesztői szerint az ott és abban a bűfében dolgozó négy bűfédiszpécser (ki találta ki ezt a hülyeséget?) látta el minden földi jóval a taxisokat, és mint diszpécser, állítólag még fuvar is szolgáltak föl tálcán, szalvéta alatt – akár a Hiltonban a számlát –, vagy akár egy szalámis zsemlebe ágyazva, és ezért eléggé el nem ítéltető módon csak Négy Rablóhoz hívták őket. Bár ma-

gam is tagja voltam ennek a nagyszerű csapatnak, nem bántott az elnevezés, mert azok, akik ezt a nevet adták, mind törzsvendégek voltak, s közülük nem is egy jól megérdemelt súlyos börtönéveit tölti az ország különböző fegyházait. Nem politikai meggyőződésük miatt. Az a néhány év, amit a bűfében töltöttem, elég volt arra, hogy meggyőzőn, az emberek jók: bízni kell bennük, hiszen pont olyanok, olyan butuskák, amilyenek a valóságban hisszük őket.

Talán először is bemutatnám a „bűntársaimat”, akik közül a legszínesebb egyéniség a Somi volt, toronymagasan nőtt fölénk – méreteit tekintve is –, és kitűnő üzleti érzéke, enyhe gátlástalansága, amelynél fogva a tréfában sem ismert határt, megkérdőjelezte becsületes, igazi magyar nevét.

Nem akarom teljesen kiadni, így a neve maradjon a titkunk, nevezzzük mondjuk Somhegyinek. De valóban, üzleti érzékét, pénzszeretét tekintve lehetne akár Schwartz is. Nagyszerű pártvezér lehetne, csak félt, hogy a sóherok pártja lenne az övé, mert ahol Somi megjelent, ott üres lett a kassza. A mienk is az lett a végén.

Azt hiszem, az egyetlen vagyok a világon, aki tudom, hogy mikor mond igazat, mikor lehet hinni neki. Soha! Volt egy szemüveg az orrán, amely nem a szomorúságtól lógott. Egy füstszínű szemüveg, hogy ne lássák a szemét, és ha megbántva érezte magát, fölötte kilesett, úgy pislogott, attól féltem, kicsordulnak a könnyei. De nekem csordult ki a röhögéstől, mert hülyeségeinek se szeri, se száma nem volt. Többkötetes könyvtár megtelne velük. Véletlenül összekapcsolt telefonbetyárkodásaitól be kellett pisilni.

Egyszer egy szegény ember a professzorát szeretne volna felhívni, és a véletlen a Somival hozta össze. Ő a professzor nevében telefonon felkészítette a kliensét a prosztataműtétre, szakszerűen.

– Uram – mondta –, miután ez a műtét rutin a praxisomban, de az ön segítségével nélkül nehezebb dolgunk lesz egymással, kérem önt, egy héttel a műtét előtt libazsírral kenegesse a végbelét napjában kétszer, valamint lefekvés előtt a staniszliját káposztáslángos nagyságúvá terítse szét és kenje be fokhagymás krémmel...

Mindannyian az asztal alatt voltunk a röhögéstől. Magam előtt látam a beteget, amikor a libazsíros seggével és az istentelenül büdös zacskójával felfeküdt a professzora műtőasztalára.

De ez az eset diákcsíny volt ahhoz képest, amit a hiszékeny taxisokkal tett, miközben egy arcizma sem rándult.

Történetünk a bűfének névadója, a szabó, a szomszédban bérel egy üzletet. Úri szabó volt, ellentétben meggyőződésével, mert munkásör, tanácsstag és nagyon gonosz is volt. Egyszer valamiért összeveszték Somival, amiből mi azt észleltük csupán, hogy az életünk átment permanens szabó-gyűlöletté.

Ezután a köszönés „szabómentes jónapot” lett. A kóla „bicsesz-barna”. A málna „szabó vére”. A tonic „singerkeserű”. A narancs „Mekegi sárga”. A „szabó lelke” a cukor „pulni” volt, ha anélkül kérte valaki „fércmentesen” volt az igazi.

A szabó, akinek neve Kollári volt, és ráadásul Attila is, azt eredményezte, hogy ezek a nevek megszüntek létezni, ha valaki véletlenül így mutatkozott be neki, annak vége volt erkölcsileg és fizikailag is. Ha egy taxis valamilyen alkatrészt keresett, olyan, aki nem ismerte a helyi viszonyokat, azt rögtön átküldte a szabóhoz a szomszédba, mert mint Somi mondta, ez a kapcsolatai révén a vasalódeszka alatt rejtegeti és pont tele van ilyen alkatrészekkel. De miután a taxisokat nagyon szereti, biztos ad a kollégának belőle. Egy darabig még hallottunk valami vad anyázást a szomszédból, de a kolléga nem jött vissza, sem akkor, sem soha többé!

Egyszer egy kora hajnalban Somi keresett egy tetőrácsos kocsi, és elküldte Székesfehérvárra a kollégát (na az is egy nagy barom volt), hogy a megadott címen várja a szabó, aki egy nemzetközi versenyen vesz részt Singer varrógéppel, és már két bobinnal vezet a Csepel Varrógépgyár versenyzője előtt,

**TAXIGÉPKOCSIK
BÉRBEADÓK**
benzin + gázüzemű
06-70/368-3949
06-70/368-3948

de sajnos elszakadt a gépszij, és azt kell neki levinni, és ha vissza-jött, majd a Kolláriné fizeti. Ez a hülye levitte, és reggel 6-kor becsengetett a Fehérvári Szabók Ipartestületébe, hogy meghozta a versenyszíját.

A fiú azóta nem taxis, amit ez után kapott, az arra volt elég, hogy azóta a 12-es BKV busszal jár és könnyes lesz a szeme, ahányszor a Csepel Varrógépszaküzlet előtt elzötyög, vajon ilyenkor mire gondolhat? Szegény!

Hogy ne vádoljatok a személyi kultusz újraélesztésével, Somit egyelőre magára hagyom szabójával és bemutatom a következő Ászt. A „Szúnyog” nevét onnan kapta, hogy orra egy kicsit hosszabb volt az átlagosnál, s mint névrokona, aki a vért szívja áldozatából, úgy szívta a sört. Tízesével hozatta a közértből, ennyire volt beállva délelőtt, aztán tizet délután, és este meg már nem számolta, de erre az időre már gyönyörű volt. Kis fotelkájában aludt édesdeden és rőfögött. A hiénák, mert már akkor is voltak, lecsaptak. Ingyen volt a kávé, a szendvics, a Marlboró és a palacsinta. Na a palacsinta, az egy külön szám volt. Nem tudom honnan, de Szúnyog szerzett egy palacsintasütőt. A világ fellelhető legkisebb palacsintasütőjét. Ami ebből kijött, az maximum akkora volt, mint egy sörrelátét. Szúnyoggal kapcsolatban csak ilyen hasonlataim vannak. Szúnyog alá is rakta a sörösüvegei alá, úgy ahogy volt, lekvárostól, túróstól. Alárákta, mert szerette a rendet. Ha belakott, állandóan söpört, de mindent, poharat, üveget, asztalt, széket, mindent. Nem volt olcsó játék, és pechemre múban voltunk természetesen.

Szóval, ahogy látjátok ez egy kockázatos vállalkozás volt. Nekem, mert mindig sóher voltam, Szúnyognak meg mindig elvették a jogsíját. Szúnyognak a sörön kívül volt még egy gyengéje, illetve most jut eszembe, kettő. Az első a kávé, amit főzött, én még ilyet az életben nem ittam, illetve csak egyszer, de soha többet. Nem tudom semmihez hasonlítani, de ha szóltam érte, felháborodva nézett rám „söreányós” szemével és közölte velem: így szeretik a fiúk, azért jönnek be, hogy az Ő kávéjából igyanak. Hogyan vehette rá őket, nem tudom...

Bejárt egy-két csaj is a Négy Rablóba. Hát az egyik, az csúcs volt. A Ciccolina inas lehetne hozzá képest. Nem jut más név eszembe, nevezzük Csicsó-Lizának. Először is teljesen hülye volt szegény, és állandóan siker, ezért is jött, amikor a Szúnyog volt, jól megértették egymást. Liza imádta a taxisokat és mindenre képes volt értük.

Abban az időben a videózás nem volt hétköznapi dolog. Esténként elhúztuk a függönyöket, és indult a műsor. Krimi, pornó váltotta egymást, a helyiség tömve volt, a füstöt vágni lehetett. Két film cserélése között Liza – mielőtt elment a Békébe és a többi jóhírű

szórakozóhelyre – előadta magánszámát a nagyjéreműnek. Hogy ez miket tudott! Mint egy szöcske, felugrott az asztalra, a Szúnyogtól kért néhány tizest, élire állította, fölé guggolt és megpörgette, mint a rulettkereket. És nem a kezével! Kitérő taps volt a jutalma, meg az a néhány tizes, amit eltüntetett. Aztán elszívott néhány cigit. És nem a szájával, bár kicsit prüszkölt, mert a Marlboró erős volt neki, és különben sem dohányszott. Amilyen pechem volt, ez a Szúnyognak annyira tetszett, hogy a kasszában lévő összes tizest neki adta, meg két doboz Marlborót gázsi gyanánt. Ki akartam tiltani Lizát az üzletből, mert félttem, hogy ez a muff később a 100-asokat fogja nyelni, mint kacsa a nokedlüt.

Harmadik társunk a Kabos volt. Ez csupán egy becenév, nem hasonlított a másikra, csak egy picit. Piros volt a haja, és én, aki már hajdanában szállítottam a másikat, állítom, sehol nincs a mi Kabosunkhoz. Ez tudja, hogy mit csinál! Iszik! És hogy miért? Mert horgász! Erre hivatkozik. Azt mondja, ő már annyi mindent kipróbált csalinak, kukorica, zizi, satöbbi, ez mind semmi, a halak csak a siker horgászt veszik komolyan. Erre harapnak.

Neki is volt egy gyengéje, a Rózsi, most jut eszembe, az is vörös volt, egyetlen szexepilje, hogy egy foga volt. Nem elől. Szegényt a policáj állandóan kitiltotta Pestről, de ő mindig visszazökött, és nálunk bizonyos fokig védelmet és egy kávé, meg szendvicset kapott, ezért mosogatót, bevásárolt, takarított. Kabos egyszer kiküldte Rózsi a patikába, néhány gyógyszerért. Felírta, hogy hozzon citrom-, vagy narancsízú Timidon zselét (ez egy fogamzsgátló). A patikus valószínűleg jó humorérzékű volt, és hashajtót, széntablettát adott neki. Rózsinak épp randevúja volt a körzeti rendőrrel, Kabos rábeszélte, hogy egy kávéban adja be neki, ettől igazán férfi lesz. (szüksége is volt szegénynek rá, hacsak nem volt vak). A randevú persze botrányba fulladt, a rendőr szürke nadrágja átment khaki színűbe, az arca zöldbe, a szemei vérben forogtak, Rózsi pedig elvesztette szexepiljét, mert a rendőr véletlenül kiütötte. Azt az egyet. Egyelőre ennyit a Kabosról.

És hogy ki volt a negyedik? Hát én! Elég ronda dolog lenne magamról mesélni, a jó nevelésem és szerénységem tiltja. Miért kelle-ne tőlem hallanotok, milyen jó szakember vagyok, gyarló dolog lenne arról mesélni, hogy ilyen meg olyan becsületes vagyok. No nem, ezt sosem éritek meg.

Sajnos a göréknak nem ez volt a véleményük, és kirúgtak mind a négyünket. Akkor is lettünk valakik, állatalanok! És a négy rabló meséje itt véget is ért volna, a szabó megtérhetne békességben a versenypéchéhez, és bennünk sincs már harag, csak a sok élmény, amit szépen sorban elmesélek nektek. Én, a rablók közül a legbecsületesebb, Ali Baba. Alias Demeter Mihály.

(folyt. köv.)”

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Emlékezzünk!
Sajnos a legutolsó októberi hétvégét beárnyékolta egy tragikus hír.

Meghalt Albert Flórián, Flóri, a fiatalabbaknak Flóri bácsi, a magyar sport kimagasló alakja. Példakép volt fiataloknak és időseknek egyaránt. Sokan, sok helyen méltatták emberségét, eredményeit.

Tulajdonképpen az utánozhatatlan futballtudásán túl ő számomra maga a hűség. Hűsége a sporthoz, szeretett klubjához, az FTC-hez, nem utolsósorban családjához és Magyarországhoz, a hazájához.

Mindannyiunk számára követendő példa! Ő volt a 60-as évek végének legkeresettebb futballistája, mondhatom azt is, hogy a világon. Járt több földrészen, meghívták a brazil Santoshoz – Pelé klubjához – bemutató edzésekre és mérkőzésekre. Akkor adhatta volna el magát sztár-klubokhoz, amikor akarja. Nem! Ő mindig hazatért! Tudta, hol vannak az övéi, klubja, családjá, hazája. Élete számomra is példa – nehezebb a megbecsülés útja, de járható! Mi taxisok is meríthetünk erőt az ő példájából. Van nekünk is mihez hűségesnek lenni!

Isten veled, Flóri!

**Egy ismeretlen sportbarátod:
City231**

Szerelmespár az ágyban, meg-szólal a telefon. A nő veszi fel.

– Igen? Rendben van. Szervusz!

A férfi megkérdezi:

– Ki volt az?

– A férjem. Épp most megy veled kuglizni.

A tudatlanság nem végleges állapot, a hülyeség igen.

Aki golyóálló mellényt visel, ne lepődjön meg, ha seggbe lövik.

TaxiPlus®

(+36 1)

8-8888-0000

Felvételi időpontok:

- Kedd: 13:00 óra

- Csütörtök: 09:00 óra

Taxi gépkocsi bérleti lehetőség!

További információ: (+36 1) 8-837-500



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

A Budapest Taxisok a következő kedvezményekben és szolgáltatásokban részesülnek:

- Csoportos élet- és balesetbiztosítás • Ingyenes POS-terminál bérlet • Csoportos kötelező utasbiztosítás • Mobiltelefon flotta kedvezmény • Belépési díjkedvezmény

BUDAPEST TAXI

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



DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon: (06-52) 444-444

Fax: (06-52) 518-008

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

**4024 Debrecen,
Petőfi tér 12.**

Baleseti adó

Nagyon helyes, ha egy szakmai lap nem politizál. Nem áll egyik oldalon sem. Se jobb-, se baloldalon. Még akkor sem, ha a taxisok a bal oldalon ülnek. A kormány mögött. A bal oldali kormány mögött. És következetesen az út jobb oldalán haladnak. Általában.

Komolyra fordítva a szót, a politikával egy kicsit mindenkinek foglalkozni kell, mert a mindennapokban mindenkit érint. A nyugdíj, az egészségügy, a benzinár, vagy a biztosítási díjak. És most egy nagyon felháborító adófajta találtak ki: a baleseti adót. Olyan adót, amit mindenkinek fizetnie kell. Annak is, aki nem okoz balesetet. Felháborító!

Miért nem csak annak kell fizetnie, aki balesetet okoz? Rémálom a közlekedés kishazánkban, bizonyos jól körülhatárolható körök miatt. Egyesek ámokfutást rendeznek a közutakon. Kérdés, miért nem ők fizetik a baleseti adót? Miért nem azok, akik az M1-es autópályán kétszázal versenyeztek, majd összetörték egymást? Százezeres kár keletkezett, mert mindkét sportautó porig égett!

Üres az államkassza, üres az önkormányzatok zsebe, de ez nem azt jelenti, hogy igaztalan adófajtaikat találjanak ki.

Tudjuk a római kor óta, hogy a pénznek nincs szaga! Akkor az illetékek után kellett adót fizetni.

Azt gondoltuk, új korszak jött. Tévedtünk? Minden maradt a régi? Várhatunk újabb és újabb szégyenletes adófajtaikat? Még hány börtön akarunk lehúzni az autósokról? Még mire számítsanak a taxisok?

Ferenczy P. Károly

Azt mondja a strandon a feleség a férjének:

- Képzeld drágám, majdnem belefulladtam a medencébe! Az úszómester mentett ki.

- Tudom, az előbb volt itt bocsánatot kéni.

A kisfiú megkérdezi az édesapját, aki a konyhában mosogat:

- Apa! Mi az, hogy bigámista?

- Bigámista? Az olyan férfi, aki kétszer annyi edényt mosogat, mint én.

Eddig csak a kockások tudtak pontokat elvenni a Ferencvárostól

FŐTAXI – FERENCVÁROS 0-0



A FŐTAXI csapata

Öregfiúk nagypályás labdarúgó-bajnoksága, Kiemelt csoport.

XIV. Csömöri út, Lantos Mihály sportközpont, 120 néző

Játékvezetők: Kömpf – ifj. Kovács, Temesi

Sárga lapok: Schwarcz Z. illetve Telek, Bubcsó

Jók: Az egész hazai csapat, illetve Deszatinik, Lipcsei, Telek

FŐTAXI: Székely – Tóth Sz., Schwarcz Z, Takács, Schwarcz G.– Barta, Nyikos, Pffeifer, Bávik – Tóth G, Szekula. Cserék: Múcza, Grätzky, Ágh, Schulcz. Edző: Oroszki Péter

Ferencváros: Balogh – Keller, Milovanovics, Telek, Szűcs – Lipcsei, Bubcsó, Deszatinik – Szeiler, Wukovics, Tóth. Cserék: Pogány, Márton. Edző: Kincses Sándor

I. féldő

5. perc: Pfeiffer ragyogó labdával indította Tóth G.-t, de nem sikerült góllal befejezni az akciót. Kiegyenlített küzdelem folyt a pályán, egyenrangú csapatok mérkőztek a három pontért.

10. perc: Lipcsei 24 méterről végezhetett el szabadrúgást, a labda éppen a felső léccel felett hagyta el a játéktérrel. Méltón van a dobogó második és harmadik helyén a két csapat, nagyon jó mérkőzést játszottak.

26. perc: Tóth G. Újabb ígéretes támadást vezetett kapura, már csak a kapussal állt szemben, amikor Telek hátulról buktatta. Mindenki kiállítást várt, de a játékvezető csak a sárga kártyát vette elő.

Változatos küzdelem folyt a pályán, felváltva kerültek veszélybe a kapuk.

28. perc: Lipcsei távoli lövését védte Székely.

30. perc: Nyikos ragyogó lövését Balogh szögletre hártotta.

II. féldő

4. perc: Lipcsei sokadik szabadrúgását végezhetette el, de ebből a szabadrúgásból sem lett gól.

Többet támadott a Ferencváros, de lendületes ellentámadásokat vezetett a hazai csapat is.

10. perc: Bubcsó reklamálásért sárgalapos figyelmeztetést kapott. Mindkét oldalon sok volt a szabálytalanság, feszült volt a légkör, egyetlen gól eldönthette volna a mérkőzést.

14. perc: Szekula újabb gyors támadást vezetett a ferencvárosi kapu felé, de az akcióból nem lett gól.

18. perc: Hatalmas Szűcs-lövésnél a kapus már tehetetlen, de a labda a hazai kapufán csattant.

22. perc: Újabb és újabb hazai támadás után, nagy lövést védett a vendégek kapusa.

28. perc: Ritkán látható helyzet alakult ki a hazai kapu előtt. Egy látványos kapura ívelést nem ért el a FŐTAXI kapusa, de Schwarz Z. a gólvonaltól fejelte ki a labdát. A labda a csatár

rok elé került, az újabb lövés a kapufát találta el. A kipattant labdát ismét rárúgták, de ekkor Balogh bravúrosan hártott.

30. perc: Egy reklamálás után Schwarz Z. is besárgult. Nem véletlenül nyerte meg idáig valamennyi mérkőzését a Ferencváros, most is nagyon jól játszottak.

32. perc: Ragyogó összjáték után került gólhelyzetbe az egyik hazai csatár, de most sem született gól.

35. perc: Lipcsei szabadrúgása a sorfalról vágódott vissza a mezőnybe. Hallatlan izgalmak között fejeződött be a mérkőzés. Mindkét csapat bátran kitámadott, mindent megtett a győztes gól eléréseért. A kapuk felváltva kerültek veszélybe.

37. perc: A hosszabbításban két szögletet is elvégezhetett a vendégcsapat, de a védők mindent megtettek, hogy elkerüljék a gólt.

Összegeve:

Ismét nagyon jó mérkőzést láthatott a szépszájú közönség. Helyezeti alapján kö-



A Ferencváros csapata

zelebb állt a győzelemhez a sokszoros bajnokcsapat Ferencváros, de minden dicséretet megérdemelnek a hazai játékosok is. Nem illetődtek meg, bátran felvették a küzdelmet. Játékuk alapján megérdemelték az egy pontot, magabiztosan állnak a bajnokságban a harmadik helyen az Újpest és a Ferencváros mögött.

Juhász Péter

A játékvezetői hármas. A vezető bíró „civilben” hivatásos katonatiszt, könnyedén tartott rendet a pályán



Jól szórakozott a szépszámú publikum



Ki kicsoda az utcanevtáblákon?

Mosonyi utca

Mosonyi Mihály (1815-1870) zeneszerző, zenei író és kritikus.

Nádasdy utca

Nádasdy Ferenc gróf (1623–1671) főispán, országbíró, királyi főudvarmester, királyi helytartó. A Dunántúl egyik leggazdagabb főura, nagy műveltségű, bőkezű mecénás.

Nádasdy Kálmán utca

Nádasdy Kálmán (1904–1980) rendező, főrendező, igazgató, a Magyar Állami Operaház főigazgatója. Háromszoros Kossuth-díjas, kiváló művész.

Náday Ferenc utca

Náday Ferenc (1840–1909) színművész, rendező.

Nagy Balogh János utca

Nagy Balogh János (1874–1919) festőművész, grafikus. Kíspeszt – posztumusz – díszpolgára.

Nagy György István utca

Nagy György István (1866–1961) Pesterzsé-

bet jegyzője, helyettes polgármester. Községfejlesztő tevékenységének elismeréséül a város díszpolgári címmel tüntette ki.

Nagy Ignác utca

Nagy Ignác (1810–1854) író, újságíró, szerkesztő, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja.

Nagy Imre tér

Nagy Imre (1896–1958) politikus, országgyűlési képviselő, az országgyűlés elnöke, miniszterelnök, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. Bírószág elé állították és megalapozatlan vádak alapján halálra ítélték, majd kivégezték.

Nagy Jenő utca

Nagy Jenő (1898–1944) vezérkari ezredes, a Magyar Nemzeti Felkelés Felszabadító Bizottságában a katonai felkelés vezérkari főnöke. Árulás folytán a nyilasok kezébe került és kivégezték.

Nagy Lajos király útja

Nagy Lajos (1326–1382) I. (Nagy) Lajos Anjou-házi magyar király, uralkodott 1342–1382 között.

Nehru park

Nehru, Dzsavaharlal (1889–1964) India egyik kiemelkedő politikai vezetője, külügyminiszter, miniszterelnök.

Németh József utca

Németh József (1854–1916) színművész.

Németh László sétány

Németh László (1901–1975) orvos, író kritikus, esszéista, műfordító. Baumgarten-, Kossuth- és Heller-díjas. A 30-as években a népi írók mozgalmának vezetője.

Neumann János utca

Neumann János (1903–1957) matematikus. Az operációkutatás tudományának egyik indítója, így őt tekinthetjük a digitális számítógép egyik feltalálójának.

Noszlopy utca

Noszlopy Gáspár (1822–1853) nemzetőr őrnagy. A szabadságharc alatt népfelkelést szervezett. Világos után bujkált, elfogták, de sikerült megszöknie. Gerillacsapatot szervezett. Elfogták, Pesten végezték ki.

Nyáry Pál utca

Nyáry Pál (1806–1871) politikus. A liberális nemesség egyik vezetője, vármegyei főjegyző, alispán, országgyűlési követ. 1848-ban a Honvédelmi Bizottmány alelnöke, a Békepárt tagja.

Ódry utca

Ódry Árpád (1876–1937) színművész, rendező, színész-pedagógus, a Nemzeti Színház örökös tagja.

Olof Palme sétány

Olof Palme (1927–1986) svéd politikus, a Svéd Szociáldemokrata Munkáspárt elnöke, miniszterelnök. A Szocialista Internacionálé alelnöke. Merénylet áldozata lett.

Orbán Balázs út

Orbán Balázs báró (1830–1930) író, néprajzi gyűjtő, a Magyar Tudományos Akadémia

A feleség a tükör előtt illegeti magát, és a férjét nyagatja: – Ugye drágám, sokkal fiatalabbnak látszom a koromnál?

A férj leteszi az újságot, szemügyre veszi az asszonyt:

– Nos, a bőröd olyan húszévesé. A hajad akár egy tizenévesé. Az alakod meg... Olyan 25 évesnek tippeltem.

A feleség teljesen elolvad:

– Jaj, olyan kedves vagy.

A férj azonban lehúti:

– Várj egy kicsit, mindjárt összeadom.

levelező tagja. Néprajzi gyűjtő munkájának eredménye a „Székelyföld leírása” című hatkötetes mű.

Orlay utca

Orlay Petrich Soma (1822–1880) festőművész.

Ormódi utca

Ormódy Bertalan (1836–1869) költő, író. Legismertebb munkája a Pecsovics című egyezései vicclap volt.

Ormos utca

Ormós Zsigmond (1813–1894) jogász, művészettörténeti író, alispán, főispán, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja.

Osvát utca

Osvát Ernő (1877–1929) szerkesztő, kritikus.

Paál László út

Paál László (1846–1879) festőművész.

Pablo Neruda utca

Neruda, Pablo (1904–1973) Nobel-díjas chilei költő.

Pais Dezső utca

Pais Dezső (1886–1973) Kossuth-díjas nyelvész, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja.

Pakos Imre utca

Pakos Imre Csepel ispánja 1440-ben.

Pál utca

Krail Pál (? – 1870-es évek) vaskereskedő. Ő birtokolta az ingatlanokat, ahol az utcát megnyitották, rá emlékeztetve nevezték el róla az útszakaszt.

Pálfi tér

Pálfi János (1855–1947) fővárosi számfőtiszt, 40 évig a községi képviselő-testület (Rákosszentmihály) tagja.

Pállya Celesztin utca

Pállya Celesztin (1864–1948) festőművész, Újpest díszpolgára.

Pápay István utca

Pápay István (1827–1897) kancelláriai tanácsos, a királyi kabinetiroda osztályfőnöke. Buda város díszpolgára.

Pap Károly utca

Pap Károly (1897–1944) író, származása mi-

att koncentrációs táborba vitték, ahol meggyilkolták.

Pataky István utca

Pataky István (1914–1944) vasmunkás, az illegális kommunista párt tagja, részt vett a fegyveres ellenállásban. Elfogták és kivégezték.

Paulay Ede utca

Paulay Ede (1836–1894) színművész, rendező, szakíró, a Nemzeti Színház igazgatója.

Pauler utca

1. Pauler Tivadar (1816–1886) jogász, kúriai bíró, egyetemi tanár, országgyűlési képviselő, miniszter, a Magyar Tudományos Akadémia tagja.

2. Pauler Gyula (1841–1903) jogász, történetíró, levéltáros, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja.

Pázmány Péter utca

Pázmány Péter (1570–1673) esztergomi érsek, bíboros, író, hitvitázó, a magyarországi ellenreformáció vezető személyisége. Hittudományi egyetemet alapított, ez volt a mai Eötvös Lóránd Tudományegyetem őse.

Péché Antal utca

Péché Antal (1822–1895) bányamérnök, szakíró, a Magyar Tudományos Akadémia tagja. Nagy érdemei vannak a magyar bányászati szaknyelv megteremtésében, a bányatérképészet, valamint a bányatörténeti kutatások terén.

Pecz Samu utca

Pecz Samu (1854–1922) építész, műegyetemi tanár. Legfontosabb alkotásai: Szilágyi Dezső téri református templom, Központi Vásárcsarnok, Műegyetem könyvtárépülete, Országos Levéltár.

Pentelei Molnár utca

Pentelei Molnár János (1878–1924) festőművész.

Perczel Mór utca

Perczel Mór (1811–1899) az 1848–1849-es szabadságharc honvéd tábornoka, Tolna vármegyei ellenzék vezére, ismert reformpolitikus, az első felelős magyar kormány belügy-minisztériumában osztályfőnök.

A tudománynak áldozta tetemét

TAXIS MŰMIA

Amerikai archeológusok azonosították az ókori Egyiptomban mumifikálásra használt anyagokat, és úgy döntöttek, megfelelő jelentkező esetén, kipróbálnák ezt a konzerválási eljárást. A 61 éves taxis felajánlotta testét, halála után ezzel a tudományt szolgálja, amihez felesége csak annyit fűzött hozzá: „Na tessék, már megint ő!”

Alan Billis januárban 61 éves korában hunyt el tüdőrákban. A devoni taxis korábban az egyik televíziós csatornán hallott először arról a tudományos eredményről, mely szerint két archeológus professzornak sikerült azonosítania az ókori Egyiptomban mumifiká-

lásra használt anyagokat: a méhviaszt, a különböző olajokat és a gyantát. A riportban az is elhangzott, amennyiben van jelentkező, aki halála után testét felajánlja kutatási célokra, ezen belül mumifikálásra, az jelentkezzen.

A taxis nem sokat gondolko-

dott, világ életében bohókás és vicces ember hírében állt, így azonnal közölte is feleségével döntését. A meglepődött asszony először csak annyit tudott mondani: „Na tessék, már megint ő!” Majd így folytatta: – *Én vagyok az egyetlen élő nő a világon, akinek a férje múmia.*

Billis még azt is hozzáfűzte: – *Ilyen örökséget senki nem hagy az unokáira, akik eldicsekedhetnek majd az iskolájukban, hogy a nagyapjuk egy fáraó volt – jegyezze meg humorosan a taxis.*

Az elhunyt férfit, akaratának megfelelően átszállították a kutatást végző professzorokhoz a York Egyetemre, ahol Mr. Billist több

mint egy hónapig sófürdőben tartották, majd olajokkal kenték be. A testet ezek után vászonba tekerték és három hónapig szárították, majd a Sheffield Egészségügyi Központban helyezték el év végéig, a mumifikációs és bomlási folyamatok tanulmányozására – derül ki a hírügynökségi jelentésből.

A tudósok remélik, hogy az eredmények segíthetnek kifejleszteni egy, a formaldehides tartósítási alternatívájaként szolgáló konzerválási eljárást.

Az sem utolsó, hogy az első XXI. századi múmia nem más, mintegy taxisofőr, és pestiesen szólva: azért ez se semmi!

Cash

Londoni szereplését kockáztatta

Taxist vert az olimpikon

Az amerikai tornászolimpikon Paul Hamm részegen egy taxist vert meg és rugdosott össze a közelmúltban. A sofőr a gyorsan kiérkező rendőröknek köszönheti, hogy számára nem végződött halállal Athén olimpiai tornászajnokával történt találkozása. Büntetőeljárás indult a magáról megfélemlítő és sportoló ellen, akit ha letöltendő szabadságvesztésre ítélnék, nem lehet ott jövőre Londonban az olimpián, amelynek az egyik nagy esélyese – derül ki a hírügynökségi jelentésből.

Paul Hamm az első amerikai tornász, aki öszszetettben 2003-ban világbajnoki címet, egy évre rá Athénban olimpiát is tudott nyerni. A sportoló jelenleg az Ohioi Állami Egyetemen másodéves öködi, és készül Londonra.

Az incidens is Ohio-ban történt, Columbus városában. A meglehetősen illuminált Hamm taxiba szállt, majd amikor eljutott a kívánt helyre, nem tudott kiszállni, ezért az ablakon keresztül próbált kimászni. A sofőr megpróbált neki segíteni, ám erre Hamm elkezdte könyökelni és ököllel ütlegelni a férfit, majd amikor nagy nehezen kijutott a járműből, meg is rugdosta a taxist.

A pillanatok alatt helyszínre kiérkező rendőröknek pedig azt ordibálta: – *Nem értem, mit akartok, meg foglak benneteket ölni!*

Hammet megbilincselve szállították el a helyszínről, jelenleg eljárás folyik ellene testi sértés, a rendőrök elleni támadás, valamint a fuvar ki nem fizetése miatt, ugyanis a sportoló a taxi 23 dolláros viteldíját sem volt hajlandó megtéríteni.

Hamm szabadlábón védekezhet, de vádemelési tárgyalásra számíthat – adja hírül a Daily Mail. A 28 éves tornász a pekingi olimpiát sérülése miatt kihagyta, és ha nem kerül börtönbe, esélyes lehet Londonban akár az aranyra is.

Cash

Már a taxiközpontok közelében sem lehetünk biztonságban

A legtöbb taxis már elővigyázatos. Ha kiszáll a taxiból, már nemcsak a GPS-berendezést, de még a GPS-tartót is kiveszi a szélvédő mögül. A pénztárcát se dugja a „biztonságos” kesztyűtartóba. Ugyanis a tolvajok először úgyis azt kutatják át...

A taxiórát már nem szerelik ki, mert nem is lehet. De a tolvaj se tudna vele mit kezdeni, hiszen nincs az a taxióra-szerviz, amelyek lopott holmival foglalkozna.

De az elővigyázatosság elhalványul, ha a kollégák a saját taxiközpontjuk közelébe érkeznek. Már lüktet az agyuk, mennyien állnak a pénztárnál, azon sakkoznak, miért is kell megjelenenni az Etikai Bizottság előtt. Eszükbe sem jut, hogy gond lehet ott, ahol több tucat taxi áll, ahol percnként jönnek-mennek a taxisok.

Néhány hónappal ezelőtt kaptunk hírt arról, hogy egymás után török fel a taxikat egy budapesti taxitársaság központjánál. Az egyik kolléga figyelemfelhívó „plakátot” tett ki a közös helyiségben, hogy mindenki vigyázzon, ne hagyjanak értéket az autókban.

Most a napokban egy másik társaság központjánál történt szomorú eseménysorozat. Itt is feltörték több taxit!

Volt, akinek a rádióját vitték el, volt, akinek a navigátora tűnt el! Összesen négy kolléga járt pórul a tolvajok látogatása miatt. Nem csak az anyagi kár a gond. Az elvesztegetett idő is az, hiszen be kell szerezni mindent, ami eltűnt! Az idő számunkra a legdrágább, amíg nem tudunk dolgozni!

Az utóbbi bűncselekmény-sorozatot rögzítette egy térfelügyelő kamera, és a hírek szerint már két csirkefogót fülön is csíptek.

Reméljük, minden gazember lakat alá kerül egyszer. De addig legjobb megoldás a megelőzés!

**Ferenczy
P. Károly**

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Legkisebb követési távolság”. A tábla azt jelzi, hogy az úton a járműveknek egymást az ott megjelöltnél kisebb távolságban követniük tilos. A jogszabály nem említi kivételként az egy nyomon haladó járműveket.

2. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Sorompóval biztosított vasúti átjáró”. A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad, és ilyen esetben, illetve a vasúti átjárón történő áthaladás során eleget kell tenni az átjáró biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Közúti forgalom ellenőrzése”. A járművek elhaladási sebességének ellenőrzésére szolgáló sebesség-ellenőrző berendezés fix telepítését – a berendezéstől számított ésszerű távolságra – e táblával jelzik.

4. Helyes a „C” válasz. Ha a vasúti átjáró előtt a „Sorompó nélküli vasúti átjáró” tábla a „Sebességkorlátozás” táblával együtt van elhelyezve, akkor az így jelzett sebességkorlátozás a vasúti átjáró kezdetéig tart.

5. Helyes az „A” válasz. A „Megállni tilos” táblával jelzett tilalom az úttestre vonatkozik. Ha ezt a tilalmat az útpadkára is ki akarják terjeszteni, ezt kiegészítő tábla jelzi.

6. Helyes az „A” válasz. Ha a forgalomirányító fényjelző készülék mellett elhelyezett kiegészítő lámpa „BUSZ” feliratú fehér fényjelzést ad – a fényjelző készülék más fényjelzésétől függetlenül – az autóbusz forgalmi sávban közlekedőknek tovább szabad haladni.

7. Helyes a „B” válasz. Ha a lakó-pihenő övezetben az úton nincs járda, jármű-

vel várakozni csak az erre kijelölt területen szabad.

8. Helyes a „B” válasz. Alapesetben az elől haladó féklámpáinak az észlelése indítja el a fékezést. Ilyenkor taxija a késlekedési idővel (1 s) később kezd lassulni. Ha a partnerek egyforma intenzitással fékeznek, akkor elegendő lenne az egy másodperc alatt megtett út, és egy kis ráhagyás.

9. Helyes az „A” válasz. A mezőgazdasági vontatót illetve a hozzákapcsolt könnyű pótkocsiból álló járműszerelvényt szabad vezetni érvényes „B” kategóriás vezetői engedéllyel is.

10. Helyes az „A” válasz. A hídon és aluljáróban a KRESZ nem ír elő előzési tilalmat. Ha az út kezelője szükségesnek látja az ilyen manőver megtiltását, azt közúti jelzéssel hozza a járművezetők tudtára.

11. Helyes a „B” válasz. Az olyan helyen, ahol egy gépkocsi a járdán parkolhat, ott Ön taxijával az úttesten megállhat, de nem várakozhat.

12. Helyes a „C” válasz. Az észlelési és a cselekvési idő összege a reakcióidő. Ez egy jó képességű gépkocsivezetőnél 0,6 ... 0,7 s időtartam.

13. Helyes a „B” válasz. A járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzései csak annyiban irányadók, amennyiben a rendőr jelzésével nem ellentétesek. A közúti jelzéseknek felállítható logikai értéksorrendje szerint a rendőr felülbírálhatja a lámpa piros fényjelzését.

14. Helyes az „A” válasz. Az autóbusz forgalmi sávban a személytaxi is közlekedhet. A vonatkozó szabály szerint közbömbös, hogy ezt a sávot az úttest melyik részén alakították ki.

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

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

**Hívd bizalommal
Ildikót**

**061/788-7991, 0670/371-4240
vagy hagyatsz üzenetet a
vermesi@citromail.hu
e-mail címen is.**

**„Annyira akartam élni,
búcsúztam volna tőletek.
De eróm nem engedett.
Így búcsú nélkül, szívetekben
tovább élhetek.”**

**Lőrík József
(URH 1823)
- élt 65 évet -**



Szomorúan jelentjük, ismét elvesztettünk egy kollégánkat. Élete teljében, munkában, teljes lendületben, a szíve megálljt parancsolt.

**Juhász Péter
Főtaxi Zrt.**

ÖSSZEFOGÁS VAGY ÖSSZEOMLÁS A JÖVŐKÉP?!



Az OTSZ is részt vett a szakszervezeti demonstráción.



**SOS segítséget várunk
a főpolgármestertől és a szakminisztériumtól!**



Ha támogatni szeretnél bennünket...
Interneten: www.taxiszovetseg.hu
SMS-ben: +36 70 3838 000 (nem emelt díjas)
Küldd el neved, postacímed, stb...
(pl.: Olcsó János 1116 Budapest, Lágymányosi u. 2.
Ingyen-taxi company)



CITROËN GRAND C4 PICASSO

A KÉNYELMES UTAZÁS JÓ ÜZLET!

CITROËN GRAND C4 PICASSO

- › 6 légszék
- › Elektromos ablakemelő
- › ESP
- › Elektromos tükör
- › ABS
- › 5 vagy 7 önálló ülés
- › Klíma
- › Tempomat

› MÁR 4 704 880 FT-TÓL



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

A CITROËN a TOTAL-t választotta.

CITROËN GRAND C4 PICASSO

Rekord méretű belső terében 5 vagy 7 önálló ülés található, melyeken kényelmesen elférnek utasai. Rakodótéere 1951 literig bővíthető, az üléspozíciók beállításától függően. Méretével ellentétben fenntartási költsége kicsi, és fogyasztása is alacsony. Ráadásul igény esetén akár gazüzeművé is alakítható.

Egyedi flottaaajánlatért forduljon a CITROËN BUSINESS igazgatósághoz: flotta_hu@citroen.com

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



A Citroën Grand C4 Picasso vegyes fogyasztása: 4,9-7,0 l/100 km, CO₂- kibocsátása: 129-177 g/km. A 4 704 880 Ft-os ajánlat 2011. december 31-ig a Citroën Grand C4 Picasso 1.6 V16 Tendance-ra a lézlet erejéig érvényes, kizárólag szakképzett, illetve csak egyéni vállalkozók részére, magyarországi forgalomba helyezés esetén. A 1hp illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű. A jelen hirdetésben közölt adatok tájékoztató jellegűek, és nem mentesítik a szerződésalkotás ajánlatról. A vállalatok jogát fenntartjuk.