



Bladet

Medlemsblad for
Københavns Aktive Taxiforening

Januar 2006. 27. Årg. Nr. 1.



Flueknepperi i højeste potens!

1116 brud på Taxi-loven i Danmark!

Ifølge en artikel i Berlinske Tidende d. 4. januar 2006, så er taxichauffører i Danmark nærmest storforbrydere. 1116 brud på taxilovgivningen er det blevet til i år 2004!

Alene i Storkøbenhavn blev **langt over 700 chauffører** pågrebet og dømt!

Det drejede sig bl.a. om:

1. Sløseri med bilens sikkerhed.
2. Mangelfulde/forkerte køreregnskaber.
3. Forskellige former for snyderi med taxameteret.

Se, dette er jo grove sager, der må snart bygges nye fængsler, hvis alle 700 skal afsone inden for et rimeligt tidsrum!

John Lindbom / DTR maner dog til besindighed. Og det er vist også klogt.

Lad os se nærmere på nogle af oplysningerne.

Langt over 700 chauffører pågrebet i Storkøbenhavn, hvor lidt mere end halvdelen af landets bevillinger befinder sig? Umiddelbart lyder dette slemt, men i første omgang kan man sige, at dette dækker over at der er udstedt op imod ca. 10.000 førerkort i Storkøbenhavn! Se – nu ændres proportionerne jo lidt.

Lad os også se på, hvor grove overtrædelserne er. Skal man tro på Jørgen Kjærs / Taxinævnets statistik, så rangerer vi jo et sted imellem grove selskabstømmere og lystmordere. Og det kan jo ikke være særligt betryggende for kunderne!

Ad punkt 1. Sløseri med bilens sikkerhed. Her skal man have fat i synshalerne og retsaffølge deres personale, idet det er dem der står for kontrollen med sikkerheden på **alle** biler indregistreret i Danmark. Og sløseri med bilens sikkerhed må typisk være manglende bremses, slidt styretøj og lign. Og dette har vi lidt svært ved at tro på. Alle taxier kommer til syn en gang om året, hvor det bliver kontrolleret om de er i forskriftsmæssig stand. Og det er ikke biler i bilen, de kigger efter. Det er det sikkerhedsmæssige, så som bremses og styretøj. Og der er formodentlig ikke nogen chauffører der helt frivilligt vil gå ud og slå sig selv ihjel, ved at køre rundt med defekte bremses og/eller styretøj! Så et kvalificeret bud på, hvad det indebærer, når statistikken taler om sløseri med bilens sikkerhed, er at enten chauffør eller en af kunderne har glemt sikkerhedssele. Men i Taxinævnets statistik bliver det til det langt grovere ”sløseri med bilens sikkerhed”.

Ad punkt 2 og 3. Mangelfulde / forkerte køreregnskaber samt forskellige former for snyderi med taxameteret. Vil Jørgen Kjær virkelig påstå, at langt over

700 **vognmænd** (chaufførerne har næppe adgang til vognmandens regnskaber), ikke indfører de tal der er indkørt på taxameteret i deres regnskaber? Må vi så spørge, hvorfor man ikke har frataget disse **langt flere end 700 vognmænd** deres bevillinger? Tillader Jørgen Kjær og skattevæsenet virkelig, at der indkøres et beløb på taxameteret og at det så er helt andre (og formodentlig lavere) beløb, der figurerer i regnskaberne? Eller er der en helt anden forklaring på disse statistiske oplysninger? Er det ligesom med bilens sikkerhed småting der bliver blæst op til grov kriminalitet? Er der tale om manglende kommaer, der bliver kriminaliseret? Ene og alene for at bevise at Taxinævnet har en eller anden form for berettigelse!

Har journalisterne på Berlinske Tidende gjort det, alle gode journalister altid skal gøre, når de modtager informationer fra det offentlige; nemlig kontrolleret hvad der gemmer sig bag de pågældende oplysninger. Specielt journalister skal altid huske på den gamle talemåde: Der findes 3 slags løgne, de hvide løgne, de sorte løgne og så er der statistikkerne; og det er statistikkerne der er de værste af indlysende årsager.

Hvad er egentlig myndighedernes statistikker værd, hvis småting bliver blæst op til grove overtrædelser og omvendt?

Hvad er egentlig myndighedernes statistikker værd, hvis deres eneste formål er at bevise, at en given offentlig kontrolmyndighed har en berettigelse?

Hvad er egentlig myndighedernes statistikker værd, hvis de kun har til formål at bevise at myndighederne selv har en eksistensberettigelse?

Vi her på redaktionen, ved også hvad politi og anklagemyndighed kan finde på at udskrive bøder for, og der er ganske enkelt ingen grænser i nedadgående retning. **Ordet paragrafrytter, har ganske enkelt fået en helt ny betydning i de sidste par år!** Noget af det, overgår formodentlig Berlinske Tidendes vildeste fantasier.

Lad os give nogle eksempler:

En fører får et bødeforlæg fordi han skriver sit starttidspunkt som kl.8:00 i stedet for kl.08:00 og dette på trods af at der står 17:00 som sluttidspunkt. Selv en politibetjent, kan vel regne ud, at han ikke er startet senere end han er sluttet. **Helt ærligt, kan man synke dybere?**

En anden sag. En fører får et bødeforlæg fordi der er fire felter under rubrikken "antal ture". Han har pænt skrevet, at han har haft 12 ture på sin vagt, men han har glemt at sætte to nuller foran; der skulle altså have stået 0012 ture! Og i rubrikkerne ovenover, har han kun skrevet tre cifre i hver rubrik, men der mangler altså også et nul foran de tre cifre. Selv en betjent burde kunne tænke sig til, at det er en umulighed at køre over 1000ture på en vagt! Men nej, man lærer at ride på paragrafferne der, hvor de uddanner betjent flink. Og vupti, nok engang kommer kuglepenen med bødeforlæggene frem. **Helt ærligt, kan man synke dybere?**

Endnu en sag. En fører får et bødeforlæg fordi han har glemt at skrive kilometertælleren af ved månedens udgang / begyndelse, i den rubrik, der er beregnet dertil. Dette er selvfølgelig en reel og grov forbrydelse, når rubrikken findes, så

skal den selvfølgelig også udfyldes, om nødvendigt må man smide folk i fængsel indtil de har lært det. Der er **absolut ingen** der ved, hvad tallet skal bruges til, men skrives skal det. Færdig med den diskussion, basta! Når man skal have sin hyrevogn frikørt jvf. frikørselsordningen, så skriver toldvæsenet tallet ned (det skal de jo), men det bliver ikke brugt; toldvæsenet bruger kun tallene fra kørebøgerne (taxameteret). Toldvæsenet, som er de eneste der kunne have en interesse i tallet, kan ikke forklare hvad det skal bruges til. De aner det ganske enkelt ikke. Og de bruger det ikke. Ingen kan forbyde en, at køre med en kilometertæller der er gået i stykker, bare man husker at skrive den af hver måned. Prøv at tænke over det! Og disse for vort samfund så livsvigtige oplysninger, kan altså i tilfælde af at de mangler, medføre bødestraf for den stakkel der har glemt at skrive dem af. Og så figurerer han formodentligt temmeligt omgående i Jørgen Kjærs statistikker over grove lovovertrædere. **Helt ærligt, kan man synke dybere?**

Se, kære læsere og journalister, ovenstående eksempler viser med al tydelighed, at det er manglende nuller og kommaer der figurerer i Jørgen Kjærs statistikker. Og kun guderne har en chance for at vide, hvordan den slags ligegyldigheder havner i Taxinævnets statistikker som ”mangelfulde / forkerte køreregnskaber” eller ”snyderi med taxameteret”? Hvis Jørgen Kjær er uenig med os i vores udlægning af teksten, så kan han naturligvis føre bevis for, nøjagtigt hvad hver enkelt indberetning fra politiet dækker over. Vi er altid villige til at bøje os for nagelfaste beviser, der holder ved en domstol!

Har journalisterne på Berlinske Tidende, sørget for at få fat i de relevante statistikker for at undersøge, hvor mange af de påståede overtrædelser af hyrevognsloven, der er reelle overtrædelser og hvor mange der hører hjemme under pennittengryneri? Kunne politiet ikke med fordel anvende skatteborgernes penge

og egen tid på mere fornuftige formål, end at se efter om der mangler et totalt ligegyldigt nul i en kørebog? Eller rækker deres intelligens ikke længere? Er det ikke også utilfredsstillende for den enkelte betjent, at han/hun skal rende rundt og lede efter ligegyldigheder, i stedet for at lave et samfundsnyttigt stykke arbejde? Samfundet synes umiddelbart ikke at være tjent med disse tilstande!

Hvad ville avisredaktionerne sige til, at man vedtog at udstede bøder for fejl i aviserne (stave-, sprog-, grammatik- og lign. fejl)? Ville de anse sig selv for forbryderorganisationer, hver gang de modtog en bøde for en stavefejl? Eller ville de smile og være tilfredse og synes at dette var noget som staten burde lægge flere kræfter i? Og forskellen er vel den samme?

Berlinske Tidende ville i øvrigt for den her omtalte artikel modtage minimum 2 bøder!

John Lindbom på hævn tog!

Bestillingskontorerne har indtil videre været enige om en ting, nemlig at stjæle fra vognmændene og give både kunderne og vognmændene en jævnt hen ringe betjening.

Men nu vil de som noget helt nyt også stjæle fra hinanden. Det er selvfølgelig stadigvæk vognmændene og nu også chaufførerne der betaler gildet, men bestillingskontorerne er nu begyndt at slås indbyrdes for åben Tv-skærm.

Det er tilsyneladende John Lindboms nytårsforsæt at tilbageerobre de kunder, som Taxamotor har taget fra ham ved at give større rabatter end Codan Taxi / John Lindbom har formået at tilbyde. Og imod alt hvad de tidligere har udtalt så har DTR's medlemmer nu taget kunderne som gidsler. De ønsker ikke mere at køre med Taxamotors kontokunder, på trods af at man tidligere har aftalt at dette problem først skulle være løst d. 1. marts.

Hvor mange af de vognmænd, der betaler gildet og lider under disse beslutninger, har været hørt og har givet deres samtykke til denne private straffeaktion, som John Lindbom har sat i værk?

Atter engang er vognmændene udelukkende malkekvæg, der skal betale alt og intet må bestemme. For er der nogen der står sammen i denne branche, så er det bestyrelsesmedlemmerne i DTR. Og de gør det for medlemmernes penge!

Sidste år, da der var strejke ude i lufthavnen, da protesterede både bestillingskontorlederne og Taxinævnet. De råbte meget højt og sagde, at man måtte ikke tage kunderne som gidsler. Hvem har hørt dem råbe nu? Ikke et eneste pip har man hørt fra dem. Når John Lindbom tager kunderne som gidsler, så tør Jørgen Kjær / Taxinævnet ikke sige et kvæk. De er ganske enkelt ved at gøre i bukserne af skræk. John Lindbom og co. kan ganske enkelt tillade sig alt. Når DTR føler sig trådt over tæerne, så kan de pisse på kunderne lige så tosset som de lyster. Hvem taler kundernes sag nu?

Torsdag d. 19. Januar bragte DR en tv-udsendelse om det de kaldte "Taxa krigen". Her var John Lindbom i studiet for at besvare et par spørgsmål, et par meget tamme spørgsmål. Men de har selvfølgelig selv fået rabat, og kan derfor betragtes som part i sagen. Man kunne tydeligt høre, at DR var part i sagen, idet

de får rabat hos Taxamotor, og det bar udsendelsen desværre præg af. Journalisten var tilsyneladende meget bange for at komme til at stille nærgående spørgsmål, hvor John Lindbom kunne blive taget med ”bukserne nede”.

Tv-udsendelsen var foranlediget af den undersøgelse som Konkurrencestyrelsen havde ladet foretage vedr. mistanke om karteldannelse i Taxibranchen, en undersøgelse som kom i stand efter Direktør Henrik Niensens anmeldelse. Men det nævnte man ikke en lyd om i udsendelsen.

Udsendelsen i DR var en meget tynd kop te, ikke engang det faktum at Konkurrencestyrelsen havde ransaget DTR's lokaler samt flere københavnske bestillingskontorer, for at lede efter bevismaterialer, var med i udsendelsen. Der blev bl.a. konfiskeret en computer og andet materiale. Man undlod dog at konfiskere nogle af John Lindboms mange kasketter.

Konkurrencestyrelsen fandt det åbenbart ikke som værende umagen værd, at konfiskere John Lindboms kasketter, idet der herunder ikke engang gemmer sig så meget, at han selv kan huske hvilke møder han har været til eller hvilke interesser han repræsenterer. Det sås i udsendelsen bl.a. ved at han ikke kunne huske, at han havde underskrevet en aftale med Taxamotor der vedrørte den gældende clearingaftale.

Når nu John Lindbom / DTR er så meget efter Taxamotor, så kan man hurtigt få den tanke, at denne aversion imod Taxamotor skyldes deres udtræden af DTR. Direktør Henrik Nielsen, som åbenbart er en mand der tænker en gang imellem, har åbenbart ikke kunnet se det fornuftige i at vedblive med at være medlem af DTR, og derfor har Taxamotor og Amager-Øbro meldt sig ud, og nu vil man så drive en kile ind imellem dem.

Vi andre har også funderet over, hvilken berettigelse DTR har?

Hvad har DTR egentlig lavet i deres levetid?

Man har nedsat starttaksten fra 24 til 19kr. for gadeture i Storkøbenhavn, så vi nu har landets suverænt billigste starttakst på gadeture. Nu mangler vi bare, at de også får gennemført samme starttaks i Roskilde og Køge.

DTR har også sørget for, at vi nu kan få en klækkelig rabat hos nogle af de multinationale benzinselskaber, en rabat, der er mindst lige så stor som hos andre selskaber. Dette alene er næsten hele kontingentet værd. Endvidere har de sørget for, at vi kan få meget billige dæk. Denne rabatpris er næsten lige så billig, som

den pris man får hos AGL. AGL påstår som bekendt, at de har landets billigste priser.

DTR har også fået ødelagt forholdene ude i lufthavnen. I Lufthavnen er forholdene nu sådan, at både kunder og førere er utilfredse. Og hvis politiet en dag ikke har noget at lave, så kan de her hurtigt lave en hel dagløn. Vi må så håbe, at det er John Lindbom der holder i den bageste vogn, så han kan få den første bøde. Bl.a. Troels Vest Hansen (sektionsformand DTR/København) har opfordret til, at man begynder at skrive bøder ud til dem der holder udenfor i Lufthavnen. Men pumperne i DTR skal ikke leve af at køre hyrevogn. De nøjes med at køre hyrevognsvognmænd (på røven).

DTR har også været med i arbejdet med regelforenkling i branchen.

Vi er næsten helt sikre på, at de har fået gennemført, at man ikke behøver at have en frilygte i vinduet. For at vi nu kan være helt sikre på, at vi får gennemført det med ingen frilygte, samt en meget større toplygte på taget, så må vi arbejde hårdt for at få genvalgt den siddende bestyrelse i DTR. Nåh nej, vi har jo ikke nogen stemmeret. De vælger sig selv.

DTR har også arbejdet hårdt for, at vi kan få en ny og meget ”enkler” kørebog. Dette ses tydeligt af trafikbogsbladet, som vi bringer på næste side.

Det eneste der bliver bedre ved den bog er, at nu bliver der endnu flere ting politiet kan notere os for.

Bogen består af flueknepperi på flueknepperi.

Man skal ulejlige sig med at skrive bogens nr. og bladnr., ting der i dag står trykt i bogen.

Som noget nyt, skal man nu også skrive førerkortnr. og dato ved vagnens afslutning. Samtlige decimaler i taximeteret skal aflæses og vognens kilometer-tæller skal aflæses hver dag.

Helt ærligt, er dette regelforenkling?

Hvorfor bruger man så meget tid, på at få lavet den slags lige gyldige ændringer, kunne man ikke med fordel bruge sin tid på at få forbedret løn- og arbejdsvilkårene for erhvervets udøvere. Hvorfor bruger man tid på at kontrollere

Trafikbog

Trafikbog		Stamblad		Bognummer – bladnummer *	
Førerens fulde navn (skrevet med blokbogstaver eller stempel) *:				Taxiens tilladelsesnummer *	
Fornavn	Mellemnavn (evt.)	Efternavn		Fødselsdato *	
Stempel (husk også stempel på hver kopi)		Fører kortnummer *	Dato ved vagtens begyndelse*	Dato ved vagtens afslutning **	

Vagt	Klokken	Taxameter				Kontroltæller	
		Antal enheder	Antal ture	Total km	Besatte km	Besatte km	
Slut	**	**	**	**	**	**	
Start	*	*	*	*	*	*	
I alt	Antal timer **	**	**	**	**	**	

Kørsel uden taxameter (timekørsel, lægevagt mv.)					Fejlture (forgæves ture)			
Fra kl.								
Til kl.								
Beløb	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.

Returkørsel med passagerer		
Fra sted		
Til sted		
Kørselsstrækning	Km	Km

Udfyldes ved vagtens afslutning **
Vognens kilometertællerstilling

Kørselsindtægter **		
Antal ture	Grundtakst	Kr.
x	=	
Antal enheder	å kr.	
x	=	+
Evt. totalbeløb		
Uden taxameter		+
I alt		Kr.
Fejlture		+
I alt		Kr.

* skal udfyldes ved vagtens start

** skal udfyldes ved vagtens afslutning

hvor vi sætter kommaerne, når vi kører rundt til nogle af samfundets laveste time-lønninger?

Det er helt uforståeligt, at man bruger så meget tid på flueknepperi, når domstolene den ene gang efter den anden, har slået fast hvordan trafikbøger skal udfyldes. Eller er det sådan, at myndighederne og DTR ikke kan lære at leve med domstolenes afgørelser? Eller ønsker man nu, at lade printerne afløse trafikbogen? Eller endnu nyere, vil man lade bestillingskontorenes EDB-anlæg være skattemyndighedernes forlængede arm? Det er tilsyneladende det man vil, når man nu vil tillade central elektronisk registrering af trafikbogsoplysninger hos bestillingskontorerne.

Hvis dette er alt, hvad man kan komme med som regelforenkling, så er det vist en lidt tynd kop te.

Det kunne endelig også være en redningsplanke man er kommet med, for at redde bestillingskontorerne. Der er jo som bekendt faldet en dom ved menneskeretsdomstolen, der siger, at man ikke må have eksklusivaftaler—og dette må nødvendigvis også betyde, at tvangstilslutningen til bestillingskontorerne samt DTR er ulovlig.

Vi kan oplyse om, at enhver kan komme ud af DTR, hvis man ønsker det, idet vi har kendskab til en vognmand, der nægtede at anerkende sit medlemskab af DTR. Dette meddelte han DTR og truede dem med datatilsynet, hvorefter han omgående kom ud (se hosstående brev).

Hermed må det være fastslået, at enhver der ønsker det, kan komme ud af DTR. Skulle der mod forventning være problemer med udmeldelsen, så er man da velkommen til at komme herved og melde sig ind i KAT, så skal vi gerne være behjælpelige med sagen. Og vi er sikre på, at vores medlemskab er billigere end DTR's.

Herefter mangler vi kun at få fjernet tvangstilslutningen til bestillingskontorerne.

Men:

Med dommen fra menneskeretsdomstolen in mente, forventer vi, at folketinget ophæver tilslutningspligten!

Taxivognmand
Kurt B. Petersen
Vigerslev Allé 276
2500 Valby



København, den 20. januar 2006
Vor ref. 31-954-01-SG

Medlemskab af Dansk Taxi Råd

Kære Kurt B. Petersen.

Vi skal bekræfte modtagelsen af dine skrivelser, dateret henholdsvis den 2. januar 2006 samt den 15. januar 2006 vedrørende ovenstående.

Vi skal beklage, at du var opført som medlem af Dansk Taxi Råd.

Vi har naturligvis omgående slettet dig af vort kartotek. Det skal i den forbindelse oplyses, at de eneste data vi havde på dig, var - foruden navn og adresse - dit tilladelsesnummer.

Håber ovenstående er tilfredsstillende.

Med venlig hilsen
Dansk Taxi Råd

Søren Genet
direktør

Et nyt år truer Taxa!

Chefredaktør på Taxanyt og aspirant til formandsposten i Danmarks største bestillingskontor, Michael Dreisig, skriver på lederplads i Taxanyt, at et nyt år truer?

Hvordan kan et nyt år true?

Ved Michael Dreisig noget, som andre vognmænd i 4x35 ikke ved?

Og hvis han ved så meget, hvorfor fortæller han det så ikke til de andre vognmænd i 4x35? Er det ikke redaktørens fornemste pligt, at holde vognmænd og chauffører i 4x35 orienteret om, hvad der foregår i selskabet? Og hvad der kan forventes at komme til at foregå i det kommende år! Eller er det måske lige nøjagtigt det han gør?

Eller hentyder Michael Dreisig til, at Taxa har startet det nye år med at hæve pladslejen? Dette er noget de har gjort, uden at have belæg herfor hverken i regnskaber eller budgetter.

Redaktøren skriver i Taxanyt om den konsortie—aftale man lavede sidste år, hvor man vandt licitationen om noget amts kørsel, gevinsten er blevet opgjort til "kun" at koste hver vognmand 3 kr. pr. døgn i de fire år, aftalen løber. Dette svarer til ca. 3 millioner de første fire år, formodentlig med mulighed for forlængelse i endnu et par år, hvad vi selvfølgelig forventer at de siger ja til!

Det blev sidste år oplyst, at vi skulle prøve på at vinde kørslen tilbage. Og det er så sket nu. Vi har vundet kørslen tilbage!

Og nu er der så en ny udbudsrunde på vej. Vi har nu muligheden for at vinde endnu mere kørsel tilbage. Vi har muligheden for både at vinde kørslen i Hillerød og på Bornholm. Og vi har et virkeligt stærkt kort på hånden, hvis Michael Dreisig bliver formand for 4x35, han har jo masser af erfaring fra den nuværende kørsel. Michael Dreisig har jo i lighed med Taxas næstformand Palle Christensen været med til alle beslutningerne vedrørende de nuværende kørsler. Dette skulle jo være en garanti for, at Taxa står stærkt ved nye udbud.

Man kan godt anskue dette fra Michael Dreisigs synspunkt og sige, at det at vælge den ene eller anden kandidat, det er et valg imellem pest og kolera. Spørgsmålet er bare, om ikke begge sygdommene stinker lige meget. Men der kan selvfølgelig nå at melde sig en, der ikke lider af den slags livstruende sygdomme.

Vi må vel kunne konkludere, at der er slet ingen leder i Københavns Taxa. Oxenbøll er den godkendte leder, men han er jo blevet fyret, så man på et senere tidspunkt kan komme til at tørre alle fejltagelserne af på ham. Vi forventer, at på et eller andet tidspunkt, så må der komme noget meget grelt frem, som først kommer til at koste vognmændene penge, og som omgående bliver tørret af på Oxenbøll.

Uanset at man både har købt Hovedstadens Taxi og 7-9-13 Bilen, og man har indgået en fantastisk aftale med BVH-Taxa, så ser det ud til, at økonomien i 4x35 slet ikke hænger sammen.

Hæver man pladslejen her i årets start, med 200 kr/mdr, fordi man mangler penge til at afholde generalforsamlingen? Og er der evt. flere forhøjelser på vej?

I december måned blev det oplyst, at man havde trukket sin kassekredit til 8,5 millioner kr. Dette synes mærkeligt, hvis man stadigvæk skulle have nogle penge tilovers fra salget af "Domus Taxa" og købet af fabriksbygningerne i Vanløse.

KØRSELSKATALOG

Pr. 1. februar 2005



BEFORDRING AF ELEVER TIL OG FRA DEN VIDTGÅENDE SPECIALUNDERVISNING I KØBENHAVNS AMT

Vil du snydes i en fart

Så er Taxikonsortiet en god start!



Bladet

*Medlemsblad for Københavns Aktive
Taxiforening. Stiftet 17. nov. 1980.
Udkommer 10 gange årligt.*

Redaktion

Ansvarsh. Red. Mogens Jensen

Bladet tilsendes foreningens medlemmer, abonnenter, faglige organisationer samt relevante myndigheder.

Abonnement for ikke-medlemmer
100 kr./året.

KAT tryk og lay-out.

Københavns Aktive Taxiforening

Kontor: Magnoliavej 2, 2000 Frederiksberg

Kontortid: Mandag & Onsdag 12:00 — 13:00 (juli dog kun mandag)

Telefon: 36 45 79 18 - Fax: 36 45 78 18

Kasserer Andris Kirsteins træffes mandage.

Som medlemmer kan optages Taxivognmænd i Danmark, samt chauffører med gyldigt førerkort. Kontingent udgør 375,- kr. kvartalet.

Foreningens bestyrelse:

Grete Gren, Leif Jensen, Mogens Jensen, Pia Jensen & Andris Kirstein.