



# Bladet

Medlemsblad for  
Københavns Aktive Taxiforening

Mars/Apr 2006. 27. Årg. Nr.3.

## Har DTR ansat Dr. Goebbels som Propagandachef?

## Lufthavnen— Nok en gang!

## Taximafiaens Clearingskrig Fortsætter!

## Dødsboer Købes!



## *Har DTR ansat Dr. Goebbels som propaganda- chef?*

Er dette en hård og provokerende overskrift?

Nej, det synes vi ikke!

Når man læser det næstformanden i DTR, Peter Kjærgaard, skriver i Dansk Taxi Tidende nr. 3- marts 2006, så synes vi at overskriften er meget passende.

For magen til propagandistisk sludder og vrøvl og løgn er sjældent set, ikke siden Hitlers legendariske propagandachef, Dr. Goebbels, censurerede alt og alle i det Stortyske Rige.

Og nu ville DTR så gerne gøre det samme i det Stordanske Taxirige.

Og første skridt er naturligvis, at alle der ikke retter ind i geled, bliver forfulgt, tilsvinet med løgnehistorier og forsøgt latterliggjort med propagandahistorier, som den legendariske Dr. Goebbels ikke kunne have gjort bedre (eller skulle vi sige mere latterlige).

For os at se, så vil ethvert menneske med en intelligens fra omkring det

normale og opefter, ikke få andet ud af artiklen, end at den må ramme Peter Kjær-gaard i nakken som en boomerang.

Eller sagt lidt mere groft – man skal have en intelligens som en planke eller lavere, for at tro på de udgydelser Peter Kjær-gaard fremkommer med i Dansk Taxi Tidende.

Lad os sammen gennemgå hans artikel!

Taxi Danmark har kun til formål at skaffe et indtjeningsgrundlag for dets ejer! Ja, det er jo både sandt og noget vrøvl samtidigt. Hvilket formål har Berlin-ske Tidende? Hvilket formål har Politiken?

**At skabe et indtjeningsgrundlag for aktionærerne ved at formidle frie og ikke censurerede nyheder!**

Sidder Søren Genét som ansvarshavende redaktør uden løn på Dansk Taxi Tidende? Naturligvis gør han ikke det.

Der er intet odiøst i at tjene penge. Ingen mennesker vil arbejde, uden at få penge for det. En hyrevognschauffør går på arbejde for at tjene penge. En statsmi-nister går på arbejde for at tjene penge. Søren Genét tjener penge. Og Tommy Verting tjener penge ved at udgive Taxi Danmark.

Og Taxi Danmarks formål er at formidle frie og ucensurerede nyheder

iblandt folk med relation til Taxi erhvervet.

**Og lad os slå det fast med syvtommer søm: Peter Kjærgaard og DTR kan ikke lide at der cirkulerer ucensurerede nyheder rundt i branchen. De vil have lov til at censurere alt – nøjagtigt ligesom Dr. Goebbels!**

**Og må vi præcisere en gang for alle, at det overordnede formål for Peter Kjærgaard og DTR, må være at stjæle Taxi Danmarks annoncer. Når pamperne i DTR ser alle de dejlige reklamer i Taxi Danmark, og alle de rare penge der nødvendigvis må følge med, så står savlet formodentlig i kaskader ud af munden på dem. Disse penge, kunne naturligvis ligeså godt havne i lommerne på DTR. For – de kan aldrig få nok!**

Endvidere påstår Peter Kjærgaard, at bestillingskontorerne har uddelt Taxi Danmark vederlagsfrit til deres medlemmer, hvorved de nærmest er hovedbidragsydere til Tommy Vertings eksistensgrundlag!

Dette må vist siges, at være lidt af en tilsnigelse. Bestillingskontorerne har givet Tommy Verting lov til at lægge en bunke blade på skranken, hvorefter interesserede vognmænd selv har kunnet afhente dem. Det kan umuligt have kostet mange ”basse-ører”, at stille disse ca. 600cm<sup>2</sup> til rådighed!

**Og må vi så i denne forbindelse spørge, hvad er bestillingskontorerens formål ud over at formidle ture? Er det ikke også et af deres formål, at sørge for at alle med relation til erhvervet bliver forsynet med frie og ucensurerede**

**nyheder! Så kan de pågældende personer selv veje, vurdere og vælge. Der er ikke nogen lille pervers Dr. Goebbels der skal censurere for os, vi kan godt selv!**

**Dansk Taxi Tidende har ikke noget problem med at blive distribueret, de bruger de penge de får fra de tvangstilsluttede vognmænd. Vi vil tro, at næsten alle vognmænd tilsluttet DTR, er tvangstilsluttet i strid med en nylig afsagt EU-dom. Vi kender ingen, der frivilligt har tilsluttet sig DTR, og bestillingskontorerne bruger hvert år hundredetusinder af kroner på medlemskabet. Det er nøjagtigt det samme, som fagforeningerne gjorde før i tiden, da alle medlemmer betalte til socialdemokratiet.**

Peter Kjærgaard påstår endvidere, at Taxi Danmark modarbejder branchen og DTR i særdeleshed. Vil han venligst føre bevis for den påstand. Os bekendt har Taxi Danmark aldrig nogen sinde haft en politisk mening om noget som helst. Bladet har blot helt ukritisk formidlet nyheder og information fra den ene til den anden og så har folk selv måttet vælge og vrage. Og da alle i branchen er over 18år gamle, så er de også gamle nok til selv at sortere den information de modtager.

**De behøver hverken nogle pampere i DTR eller en Dr. Goebbels til at sortere deres informationer!**

Og med hensyn til, at Taxi Danmark skulle være et KAT-blad i festskrud: Må vi være fri. Vi her på redaktionen beundrer Taxi Danmark for et eventyrligt flot lay-out, det er branchens flotteste blad. Men en mening om tingene, det har de

aldrig tidligere givet udtryk for. De distribuerer information fra en del af branchen til en anden.

## **KAT – bladet er de eneste der har en mening i op- position til DTR!**

Med hensyn til, at Taxi Danmark hænger respekterede personer ud, så må vi sige, at alle har tilsyneladende haft muligheden for at komme til orde i Taxi Danmark, og dermed også til genmæle og det må jo siges at være helt som det skal være.

Og kunne vi ikke lige få at vide, hvem de respekterede personer er, som er blevet hængt ud? Det kan da ikke være nogen fra DTR's bestyrelse, det klarer de vist helt fint selv, som nu Peter Kjærgaard med sit propagandistiske vrøvl.

**Peter Kjærgaards argumentation imod den frie formidling af nyheder, er næppe set værre eller bedre siden Hitlers storhedstid.**

Endvidere læser vi Peter Kjærgaards udgydelser, som om bestillingskontorerne har ydet økonomisk støtte til Taxi Danmark, og dette er som bekendt ikke helt rigtigt, de har blot givet Tommy Verting lov til frit at benytte ca. 600cm<sup>2</sup> af deres skranke.

**Dette kan ikke kaldes økonomisk støtte!**

Og må vi spørge, hvordan kan vognmændene træffe beslutninger om noget som helst, hvis ikke de har de nødvendige informationer til rådighed? Er det ikke netop frie informationer, der danner grundlaget for frie beslutninger? Og er ikke netop dette grundlaget for vores samfunds velstand? Skal vognmændene kun modtage censurerede informationer fra DTR? Så kan vi da bedre forstå, at vores erhverv står i stampe. Vognmændene kan jo ikke diskutere med hinanden, hverken ude i bilerne eller på generalforsamlingerne, hvis ikke de forlods er blevet beriget med fri og uafhængig information – og jo mere, jo bedre!

Og med hensyn til karteldannelsen, så må det da også være kommet Peter Kjærgaard for øre, at konkurrencestyrelsen er kommet med en udtalelse der helt klart fastslår, at DTR handler som et kartel overfor Taxamotor og at dette er ulovligt og derfor omgående skal ophøre.

Men også disse kendsgerninger ser det ud til, at Peter Kjærgaard vælger at sidde overhørig. Kan det være med fuldt overlæg?

**Er det sådan, at også Peter Kjærgaard modtager penge (løn) fra DTR, og man skal trods alt være temmelig dum, for at argumentere for at miste sin egen indtægt!**

**Vil Peter Kjærgaard venligst dokumentere (attesteret af Told & Skat), hvor meget han modtager! Er hans meninger ikke dikteret af hans honorar fra DTR! Og gør dette ikke hans meninger temmelig forudsigelige! John Lindbom har trods alt altid været klog nok, til at vælge underordnede, der var dummere end ham selv! Og mener Peter Kjærgaard ikke, at medlem-**

## **merne har krav på at vide, hvad han modtager for alle sine kasketter?**

Peter Kjærgaard prøver flere gange at argumentere for, at bestillingskontorerne giver økonomisk støtte til Taxi Danmark, men det er naturligvis noget værre vrøvl. Det forholder sig nærmest omvendt.

Ud over at formidle ture, så må det også være bestillingskontorenes forpligtelse at sørge for, at alle tilsluttede vognmænd for så mange og så frie og så uzensurerede informationer som muligt. For kun på den måde, er vognmændene i stand til at træffe de rigtige beslutninger på deres respektive generalforsamlinger.

Og hvad sker der så? Tommy Verting kommer med Taxi Danmark kvit og frit! På denne måde, er bestillingskontorerne i stand til at informere deres tilsluttede vognmænd, uden nogen omkostninger for bestillingskontoret!

Men det er naturligvis også her det går galt!

Tommy Verting vil ikke lade DTR censurere hans blad. Han skriver det hele og så kan vognmændene selv vælge og vrage. Og det er naturligvis dette, der falder Peter Kjærgaard og DTR for brystet. De ønsker at kontrollere og censurere alle oplysninger, der måtte tilflyde vognmændene.

Og hvorfor?

Vi gætter på, at de modtager et ganske pænt honorar fra DTR. DTR nægter

jo hårdnakket at offentliggøre deres regnskaber. De tvangstilsluttede vognmænd, som betaler hele gildet, må ikke få at vide hvad deres penge går til eller hvor meget de forskellige bestyrelsesmedlemmer beriges med. Og derfor er Peter Kjærgaard så arg på Taxi Danmark, for han ønsker bestemt ikke at save den gren over, som han selv sidder på!

Peter Kjærgaard har også den frækhed at påstå, at konkurrencestyrelsens udtalelse vedr. Taxamotor og karteldannelsen via DTR skulle være 5 år gammel, men den udtalelse vi har set fra konkurrencestyrelsen, den er så ny, at blækket på papiret endnu ikke var tørt, da vi læste den. Og det er så helt korrekt, at denne udtalelse falder helt i tråd med den udtalelse som de kom med for 5 år siden. Og vi kan hermed slutte, at der går en rød tråd igennem deres udtalelser. Hvornår vil de pågældende selskaber sørge for, at deres handlemåde kommer til at ligge inden for lovens rammer?

Og med hensyn til at bestillingskontorenes kunder tit og ofte bliver afvist af Taxamotor, så har vi godt nok mere end svært ved at æde det argument. Disse meget specielle kort er så sjældne, at det er svært at finde nogle hyrevognskuske der har set dem uden for selskabets egne rækker. En undtagelse er dog Københavns Taxa, som har en del i omløb. Det fremgik i øvrigt også af DR's Pengemagasinet, at disse forhold først skulle være bragt i orden d. 1. marts 2006, og det påstod Taxamotor at det også ville være. Burde Peter Kjærgaard ikke købe en videooptagelse af det pågældende program fra DR, inden han begynder at kalde dem for useriøse?

Naturligvis angriber Peter Kjærgaard også det, at Taxi Danmark har ladet

Stjernefinans komme til orde. Men hvorfor dog det? Fordi der fremkommer nogle udtalelser, som ikke er i tråd med DTR's holdning? Men alle har vel lov til at fremsætte deres meninger, så kan vi diskutere dem bagefter og så håbe på, at politikerne vil lovgive til gavn for alle. Men det er vel slet ikke her, at katten ligger begravet! Nej. Han nævner naturligvis også et andet finansieringsselskab – Cabital. Og hvorfor nu det? Hvem ejer dette? Det skulle vel ikke være nogen med tætte relationer til visse personkredse i DTR?

### **Jo, det er jo netop sådan det hænger sammen!**

Peter Kjærgaard harcelerer også over, at Taxi Danmark tilsyneladende har skrevet om den nye forening SAB og så påstår han også, at alle stod og klappede taktfast, da DTR blev dannet. Hvem klappede? Var det pamperne i DTR eller de tvangstilsluttede vognmænd som hvert år betaler i dyre domme, for at DTR's pampere kan gå og loppe sig og modtage en klækkelig klatskilling for det?

**Atter engang, DTR har aldrig spurgt den enkelte vognmand om hans mening, han er ganske enkelt tvangstilsluttet i modstrid med en nyligt afsagt EU-dom.**

Flere gange i artiklen kommer det tydeligt frem, at det ikke behager Peter Kjærgaard at Taxi Danmark lader alle og enhver komme til orde, uanset hvilke holdninger de måtte have, han påstår sågar at bladet er skadeligt for vores branche.

Vil Peter Kjærgaard ikke være så venlig at fortælle os, hvorledes informationer kan være skadelige? Vi ser her bort fra direkte usandheder. Men generelt er informationer et gode. Tænk bare på Internettet. Men Peter Kjærgaard er måske også modstander af dette? Eller ved Peter Kjærgaard overhovedet hvad internettet er for en størrelse? Ved han, hvilket århundrede vi lever i? Hvad kan man forvente af personer, der skal have en journalist ansat, for at skrive deres artikler! Hvorfor har DTR ansat en støttepædagog, for at skrive pampernes artikler? Kan man overlade styringen af vores branche til folk, der er intellektuelt så svagt begavede, så de skal have hjælp og støtte for at vide, hvad de selv mener!

**Er Peter Kjærgaard ikke klar over, at hele vort demokrati og vel-færdssamfund baserer sig på den frie og uensurerede formidling af informationer!**

**Er Peter Kjærgaard ikke klar over, at hvis man først begynder at censurere et sted, så ved man ikke hvor man skal stoppe!**

**Er Peter Kjærgaards tankegang baseret på Adolf Hitlers og Dr. Goebels drømme om at kunne styre et helt samfund – i dette tilfælde et helt erhverv! Vores!**

Senere i artiklen nævner Peter Kjærgaard også, at Adelgades Taxi skal ind under et bestillingskontor, naturligvis underforstået ind under DTR, således at deres i forvejen bugnende lommer kan fyldes yderligere. Men hvor bliver det fornuftige argument af? Denne mand kan tilsyneladende kun se tvang som en løsning på alle problemer, han nægter åbenbart at indse, at det er tvangen der er proble-

met.

Vi vil atter engang foreslå politikerne:

## **Fjern (tvangs)- tilslutningspligten for bestandig. Bring Dansk lovgivning i overensstemmelse med den nyligt afsagte EU-dom!**

Peter Kjærgaard mener endvidere, at der er nogle vognmænd, der tror at det er en ulykke på linie med pesten, at være tilsluttet et bestillingskontor.

Det er det naturligvis ikke.

Vi ved ikke om Peter Kjærgaard simpelthen er for dum til at forstå, eller om det er noget han ikke ønsker at forstå (underforstået fordi DTR betaler ham for det).

Det er ikke en ulykke, at være tilsluttet et bestillingskontor.

Men det er en ulykke langt værre end pesten, at være **tvunget** til at tilslutte sig et bestillingskontor imod sin vilje!

**Hvorfor er Peter Kjærgaard og DTR så bange for frivillighed? Er det**

**fordi deres tankegods er noget de har fået i arv fra Hitlers Tusindårsrige?**

Den ene gang efter den anden, påpeger Peter Kjærgaard, at den seriøse journalistik har trange kår, men er det ikke netop ham og DTR der giver den seriøse journalistik trange kår. Er seriøs journalistik ikke netop at give alle en mulighed for at komme til orde og så lade argumenterne få en chance for at bestemme diskussionens udfald.

**Vi må nok engang spørge Peter Kjærgaard og DTR, hvorfor de er så bange for den frie og ucensurerede informationsudveksling?**

**Men vi forventer dog ikke noget fornuftigt svar!**

Må vi til sidst komme med en forklaring på, hvorfor Peter Kjærgaard og DTR er så bange for Taxi Danmark (og den øvrige frie og ucensurerede presse), ved at citere Napoleon Bonaparte:

**”Jeg fryg-**

**ter tre fjendt-**





**John Lindbom**

**og**

**kaos**

## **Lufthavnen—nok en gang!**

Nu har John Lindbom og "hjernetrusten", i tæt samarbejde med den legendariske Jørgen Kjær, fået endnu en brillant ide.

Nu skal det kun være tilladt at holde i lufthavnen på de ulige dage, hvis man har et ulige bevillingsnummer. Og modsat på de lige dage, hvis man har et lige nummer.

Ideen skulle angiveligt stamme fra Mexico City (18 mil. Indb), hvor man har fostret ideen, for at mindske luftforureningen. Nu er København (1,5 mil. Indb.) ikke helt lige så stor som Mexico City, men lidt luftforurening har vi da. Men vi synes nu, at den største luftforurening er i Taxibranchen. Og denne forurening fjernes bedst, ved at fjerne John Lindbom, Peter Kjærgaard, Jørgen Kjær og lignende elementer, der udsender negative bølger.

Hvis vi kunne fjerne disse elementer, så kunne vi måske blive fri for disse totale tåbeligheder, som disse pampere er eksperter i at frembringe. Den ene tåbelige idé er mere åndsforladt end den anden. Vi ved ikke hvordan de bærer sig ad, men det er godt, at de er flere om det, for en mand kan umuligt bære så mange tåbeligheder alene.

I sidste måned, fremkom John Lindbom med en ide om røde bevillinger, nu kommer ideen med lige og ulige numre / datoer. Hvilke tåbeligheder kommer de frem til i morgen.

Bliver det sådan, at ”den samlede branche” , bliver enige om, at det kun skal være tilladt at køre på lufthavnen, hvis ens nummer bliver udtrukket i lotteriet. På samme måde som det er tilfældet med Københavns Taxa og Rigshospitalet. Og for at deltage i lotteriet, ender det vel med, at man skal betale for at være med i lotteriet, på samme måde, som man skal betale for at få sin egen bevilling igen. På den måde, kan de offentlige myndigheder få puttet endnu flere penge ned i deres altid slunkne kasser.

**Vi må nok engang spørge, hvorvidt disse mennesker varetager den samlede Taxibranches interesser?**

En af de helt store fejl i lufthavnen er, at man har indskrænket pladsen og derfor er det blevet endnu sværere for vognene at komme ind og holde og vente på kunder. Og kunderne er der for lidt af, hvilket bliver endnu værre, når Metroen kommer derud. Og så foreslår disse pampere endda, at politiet skal være endnu mere emsige med hensyn til at udskrive bøder. Det er efterhånden sådan, at man får en bøde for at udfylde kørebogen forkert, det er der betjente nok til; men når der bliver slået en ihjel, så er der mandskabsmangel.

På et kontaktudvalgsmøde d. 28. Marts 2006, skal branchen diskutere disse problemer, og det bliver nu interessant at høre om de kommer frem til endnu flere og større tåbeligheder, end dem de allerede er fremkommet med.

**På branchens vegne, kan vi frygte det værste.**

## **Taxi mafiaens clearingskrig fortsætter!**

Konkurrencestyrelsen har henstillet til de involverede selskaber i John Lindboms private krig imod Taxamotor, at de omgående begynder at cleare alle selskaberne imellem igen. Dette falder ikke i god jord hos John Lindbom / DTR, idet John Lindbom har udtalt, at han hellere vil lade det gå rettens vej, frem for at rette sig efter kendelsen. Men John Lindbom / DTR skal selvfølgelig ikke selv betale, de har de tvangstilsluttede vognmænds tegnebøger til formålet. Og de håber naturligvis på, at de også kan få indlemmet alle landvognene.

Der eksisterer naturligvis også den mulighed, at Taxamotor leverer de kunder tilbage til John Lindbom / Codan Taxi, som de har taget fra ham, ved at bruge de samme metoder som han selv brugte imod andre. Og det er naturligvis her, den

virkelige humle ligger begravet. Alt det andet der bliver sagt, er blot røverhistorier. Det fremgik også helt tydeligt af DR's Pengemagasinet, at det John Lindbom sagde i denne udsendelse, det troede han ikke selv på.

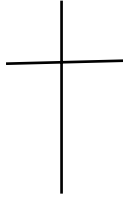
Det kan blive interessant at se, hvad Jørgen Kjær vil gøre ved dette problem. I princippet skal han jo varetage både kundernes, chaufførernes og vognmændenes interesser. Men man kan godt være bange for, at Taxinævnet / Jørgen Kjær er så bange for at rage uklar med John Lindbom, at de hellere vil lade det gå ud over kunderne / vognmændene / chaufførerne.

**Nok engang, sidder Jørgen Kjær blot inde på Birkedommervej for at sidde? Og hvad så med kunderne?**



## **Topmøde i kontaktudvalget**

## **BVH—Taxa afgang ved døden**



**Der inviteres til gravøl  
D. 01. April 2006**

**I Det Ny Domus Taxa  
Rosenlunds Allé 8,  
2720, Vanløse.  
M.v.h.  
Erling, nyansat 4x35**

## **Dødsboer købes!**

Eksperten i døds- og fallitboer, Taxa 4x35, har atter engang fået fat i et selskab, hvis ledelse ikke evnede at køre deres forretning på forsvarlig vis.

Først overtog 4x35 Hovedstadens Taxi, så 7-9-13 Bilen, og nu er det så BVH—Taxa der står for tur. På forunderlig vis, fik de ikke fingre i Ryvang Bilen. Men måske var det for dyrt, måske havde ledelsen i Ryvang Bilen været endnu mere umulig end alle andre. Men nu er der vel heller ikke flere forretninger, som de kan få fingre i, i fremtiden. Men betyder det så, at dette er den sidste overtagelse / sammenlægning i branchen?

Der var efterhånden kun 77 vogne tilbage i BVH-Taxa, og disse vognmænd har åbenbart opgivet ævred og ville ikke længere betale for bestyrelsens vanvittige dispositioner (og her må det naturligvis først og fremmest være de foregående bestyrelsers dispositioner vi taler om).

Af disse grunde, ser det nu ud til, at BVH har kastet håndklædet i ringen og har taget imod tilbuddet om, at de i de næste fire år, kan få 9500,- kr. om året, hvis de vel at mærke bliver "hængende". Man forklarede på deres generalforsamling, at der var faldet dom og at det ikke længere var tilladt at give et års pladslejefri! Er dette en ny måde, at sige at 4x35 ikke har penge til at give BVH et års pladslejefri!

Ifølge BVH-Taxas regnskaber, er der en samlet gæld i forening og bestillingskontor på ca. 1,9 mil. kr. og hertil kommer et evt. underskud fra 2006! Eller kommer det til at gå ligesom i Hovedstadens Taxi! De stakler har stadigvæk ikke set så meget som en bøjlet femøre af deres penge. Der er dog et par enkelte, der har fået og de har til gengæld fået to gange.

I BVH-Taxa regner man med, at man kan sælge huset til vurderingsprisen på 2,6 mil. kr. eller mere; og i så tilfælde regner man med, at vognmændene kan få ca. 13000,- kr. af deres indskud tilbage. Vi må håbe for deres skyld, at det ikke går som så ofte før, nemlig at lukningen af selskabet bliver så dyr, så der ikke bliver en eneste krone til vognmændene. Men alle lever vel i en lykkelig tro på det bedste!

**Atter engang er det bevist, at Taxinævnet ikke overholder deres tilsynspligt og sørger for, at bestillingskontorerne er likvide for indbetalte deposita.**



# Bladet

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

Redaktion

Ansvar. 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

E-mail adresse: K-A-T@Compaqnet.dk

Kasserer Andris Kirstein 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 Kirsteins.