



Bladet

Medlemsblad for
Københavns Aktive Taxiforening

April 2007. 28. Årg. Nr. 4.

Har arbejdsgivere
og arbejdstagere i
vores branche fæl-
les interesser?

Er Henrik Nielsen
John Lindboms ny
propagandamini-
ster?

Prøver John Lind-
bom, nok engang,
at sætte sig på al
information i taxi-
branchen?

Pirattaxierne får
dødsstødet!

Trafiks
Generalforsamling.

DOMUS
Codan / TM Taxi



Læs også: www.katbladet.dk

Prøver John Lindbom, nok engang, at sætte sig på al information i taxibranchen?

Mange blev formodentlig overraskede da de hørte, at Codan Taxi havde købt Taxamotor. Men er der egentlig nogen grund til forundring?

Var det ikke hvad man kunne vente, efter at specielt disse to selskaber havde ligget i indbyrdes ”krig” i længere tid?

Måtte ikke enten den ene eller den anden af parterne, før eller siden, kollapse og derefter blive ”spist” af den anden?

Og når man ser på selskabernes historie, eller rettere når man ser på John Lindboms og Henrik Nielsens historier, var det så ikke logisk, at det blev Codan der ”spiste” Taxamotor?

John Lindbom (Codan Taxi) har, om man kan lide ham eller ej, trods alt svinget sig op fra ingenting og til den mest betydningsfulde i taxibranchen. Taxamotor (Henrik Nielsen) har bare ligget og vugget i bølgerne, uden at komme videre.

Taxamotors meget aggressive politik overfor resten af branchen i København, men måske specielt deres meget aggressive

ekspansionspolitik i resten af landet, var formodentlig også begyndelsen til enden for dem!

Man skal her heller ikke glemme, at Taxamotor meldte sig ud af DTR og startede en konkurrerende organisation. Dette var naturligvis en torn i øjet på John Lindbom. Og da Taxamotor så, indirekte men alligevel, støttede fagbladet TaxiDanmark ved at ”købe” plads i bladet, så var bægeret formodentlig fuldt. Nu måtte John Lindbom gøre noget. Og det har han så gjort nu! Codan Taxi ”spiste” Taxamotor, som ulven spiser fåret.

Indtil videre fortsætter Henrik Nielsen tilsyneladende med at skrive i bladet. Men man skal nok være temmelig dum og godtroende, hvis ikke man tager højde for, at alt hvad Henrik Nielsen skriver i TaxiDanmark i fremtiden er godkendt af John Lindbom; eller som et minimum er affattet således, at det ikke støder John Lindbom!

Vi ved naturligvis ikke om Henrik Nielsen får sine artikler godkendt af John Lindbom, eller om han bare udøver selvcensur, hvis vi må sige det på den måde. Men det må siges at være en kendsgerning, at John Lindbom nu lige pludseligt har fået en vis indflydelse på det blad, der ellers var et af de få blade, der turde

skrive kritisk om John Lindbom. Dette må nødvendigvis bekomme herren meget vel!

Vi ved naturligvis ikke, hvor længe John Lindbom vil blive ved med at betale TaxiDanmark for den plads, som Henrik Nielsen får lov at skrive på. Men vi ved, det skrev hans ”propagandaminister” fra Odense i sin tid, at DTR / John Lindbom / propagandaministeren mener at alt andet end deres meninger ikke må udbredes på tryk eller anden vis. De mener ligefrem, at tanker der er anderledes end deres egne, er farlige for branchen (samfundet). Ytringsfriheden er formodentlig noget som de helst så brændt på bålet i middelalderen.

Vi er helt overbeviste om, at John Lindbom gerne ville dreje tommeskruerne på TaxiDanmark så meget, at al kritik forstummede. Men det kan være, at John Lindbom er smartere end som så. Det kan være, at han blot vil lade Henrik Nielsen tegne et skønmaleri af sig selv og sine gerninger i TaxiDanmark, for på den måde at fremme sin egen magt og sine fremtidige muligheder.

På det tidspunkt, hvor TaxiDanmark solgte spalteplads til Taxamotor (nu Codan Taxi), da solgte de også en del af deres redaktionelle frihed. Nu vil det så blive sjovt at se, hvordan John Lind-

bom vil prøve på at udnytte sin nye position, til at påvirke informationerne i taxibranchen!

John Lindboms ”propagandaminister” fra Odense, tordnede i sin tid imod TaxiDanmark og enhver fri meningsudveksling. Hvis det stod til denne personage, så ville vilkårene for ytringsfrihed i Danmark formodentlig være dårligere end for jøderne i Nazityskland. Hans verbale udgydelser imod den fri meningsdannelse er næppe set værre under noget diktatur. For øjeblikket er der kun tre blade i Danmark, som ikke ligger under for John Lindbom og som tør udtrykke deres frie mening; STaFFetten, TaxiDanmark og KAT-bladet, og heraf er KAT-bladet naturligvis det bedste!

Hvis man ser på, hvordan pamperne i DTR prøver på at styre al information i branchen og alle meningsdannelser, så kan man godt betragte Codan Taxis køb af Taxamotor som et smart træk. Nu kommer der i hvert tilfælde ikke mere kritik fra den kant. Så måske er John Lindbom også på dette punkt, kommet et skridt nærmere målet! John Lindbom har altid været, specielt hvad angår langsigtet strategisk planlægning, langt smartere end de fleste andre, også når det drejer sig om planlægningen af hans egen fremtid.

Og taberne? Det er atter engang vognmændene og kunderne. For Storkøbenhavns Taxinævn nægter konsekvent at give tillæ-

delse til oprettelse af nye bestillingskontorer, de arbejder hen imod en total centralisering, efter deres forbillede fra det hedengangne DDR. For jo færre bestillingskontorer der er, jo lettere er de at kontrollere og jo lettere er vognmændene at kontrollere; og kontrol er en guddom blandt politikere og embedsmænd! Men vognmændene? Vognmændene får færre og færre bestillingskontorer at vælge imellem, når de skal tvangstilslutte sig. Ligeledes får kunderne færre og færre bestillingskontorer at vælge imellem, når de skal have deres kørselsopgaver løst.

Vi skal passe helt gevaldigt på, for det kan vise sig, at den helt store taber bliver ytringsfriheden og den fri meningsdannelse i vores branche; og så ender vi alle med at blive tabere, både branchen og samfundet!

De eneste vindere i hele dette menageri er PAMPERNE!

Og så naturligvis John Lindbom!

Vi havde nær sagt, som sædvanlig.

Er Henrik Nielsen John Lindboms ny propagandaminister?

Fusion: Sammensmeltning af forretningsforetagender. Sammensmeltning af lette atomkerner, hvorved der dannes tungere under frigørelse af energi. (modsat fission).

Fission: Spaltning af tunge atomkerner til lettere, foregår under stor energifrigørelse. (modsat fusion).

Kilde: Gyldendals Røde Ordbøger. Fremmedord.

Enhver fysiker kan fortælle os, at der ved en fusion frigøres store mængder energi og at fusionsteknologien (atomreaktorer) giver os adgang til enorme mængder af energi. Men samme fysiker kan også fortælle os, at når vi snart behersker fissionsteknologien, så vil menneskeheden have adgang til stort set ubegrænsede mængder af energi, idet der frigøres utroligt meget større mængder af energi ved spaltning (fission) end ved sammensmeltning (fusion).

Er KAT-bladet nu blevet en håndbog i fysik?

Nej, naturligvis ikke. Men det forholder sig sådan, at Henrik Nielsen brugte den fysiske definition på fusion i TaxiDanmarks aprilnummer side 11. Meningen hermed var formodentlig at få folk i taxibranchen til at tænke positive tanker, når de hørte om fusionen

imellem Codan Taxi og Taxamotor. Og derfor brugte han kun definitionen på fusion og ikke på dens modpart, fissionen. Dette er små og effektive virkemidler, som enhver propagandaminister bør have for øje.

John Lindbom (Codan Taxi / DTR) har tidligere haft en propagandaminister fra Odense (han er der vist nok endnu). Denne propagandist gjorde sig uheldigt bemærket, ved at argumentere for indførelse af censur. Herefter skar KAT-bladet ham ned til den størrelse han burde have og vi har ikke hørt noget fra ham siden. Han var formodentlig en intellektuel letvægter og vi havde ham ikke mistænkt for at have læst ret meget mere end sin ABC og muligvis et par kampskrifter trykt syd for grænsen i 30'erne.

Henrik Nielsen er næppe heller nogen intellektuel sværægter, men han er ikke helt så let som manden fra Odense og han er i hvert fald velformulerende. Og tilsyneladende har han også et vist indblik i propagandafagets værktøjskasse. Og dette gør ham muligvis til en mand som John Lindbom kan bruge, idet han har brug for at få pudset sit image efter hans forsøg på at kvæle Taxi-Danmark samt den af ham startede clearingskrig imod Taxamotor. Der er mange i branchen der husker ham for disse episoder. Og mange husker, at det på denne måde var John Lindbom der var med til at give branchen et dårligere ry end den havde i forvejen. Derfor

lyder det også hult, når John Lindbom nu taler om at give branchen et bedre omdømme. Hvem har ødelagt det?

Vi forventer, at vi i fremtiden vil komme til at se flere artikler fra Henrik Nielsens hånd, der fortæller om de kolossale lykkeligheder der har været ved fusionen imellem Codan Taxi og Taxamotor, alt sammen naturligvis godkendt af John Lindbom. Narren danser til den melodi Kongen spiller.

Man kan alene se på den kendsgerning, at Henrik Nielsen i TaxiDanmark prøver på at give det indtryk, at fusionen imellem Codan Taxi og Taxamotor var en fusion imellem ligeværdige parter. Han skriver noget vrøvl med, at et aktieselskab ikke kan overtage en forening, men en forening kan godt overtage et aktieselskab. Dette er som sådan sandt nok, det har bare intet med Codans opkøb af Taxamotor at gøre. Dette er endnu et eksempel på hans evner udi propagandahåndværkets kringelkroge. Han ønsker tilsyneladende at give læserne det indtryk, at de to selskaber er ligeværdige parter. Dette mener vi ingenlunde er tilfældet. Vi mener, at Codan ”spiste” Taxamotor med hud og hår. Vi mener, at man ud fra Taxamotors regnskaber kan udlede, at aktierne i Taxamotor var omtrent ligeså værdifulde som det papir man normalvis bruger ude på toilettet og som forefindes samme sted i ruller!

Men måske vil det lykkes Henrik Nielsen at overbevise en og anden, og det er måske derfor John Lindbom kan bruge ham. Men han kan naturligvis kun overbevise folk der ikke læser KAT-bladet, for dem der læser vores blad, de er alt for intelligente til at "hoppe" på hans propagandistiske vrøvl!

Det kan blive endog meget interessant at se, hvilke propagandistiske tricks og virkemidler Henrik Nielsen vil bruge i den kommende tid. Men han kan være helt sikker på, at så længe vi er her, så længe vil vi være over ham som KATten over musen!



Har arbejdsgivere og arbejdstagere i vores branche fælles interesser?
Eller skal man forfægte det stokkonservative synspunkt, at vi er hinandens værste fjender?

Normalt siger man, at arbejdstagere forhandler deres løn- og arbejdsforhold med arbejdsgiverne og sådan skal det være. Men bør det nu også altid være sådan? Når buschaufførerne forhandler løn med busvognmændene, så ender de naturligvis med en eller anden form for forlig. Dette forlig bringer vognmændene videre til politikerne, som i dette tilfælde har stor forståelse for, at enten må den direkte eller indirekte støtte til busselskaberne i vejret eller også må man sætte taksterne (billetpriserne) i vejret. Når en taxavognmands udgifter stiger i marts måned, f.eks. fordi brændstofpriserne stiger til det dobbelte, så sætter politikerne allernådigst taksterne op i oktober måned; men de ekstra udgifter han har haft fra marts til oktober, dem må han selv bære, de interesserer ikke politikerne. Hvis chaufførerne forlanger og får lønstigninger i april måned,

så vil politikerne, måske, have forståelse nok til at tillade en takststigning, til oktober, men tidsrummet derimellem må vognmanden selv betale af egen lomme. Dette gør ham normalt ret stejl i lønforhandlingerne. Hvis en murermester giver sine svende og arbejdsmænd lønforhøjelse, så lægger han omgående omkostningerne på regningen, således at det nu er blevet en lille bitte smule dyrere at lægge hver sten. Men det er ham der køber ”varen” (huset), der kommer til at betale hele lønstigningen; murermesteren sørger også for, at han selv får en tilsvarende lønstigning også betalt af køber. Mureren, bageren, ekspedienten, sømanden, lastbilchaufføren etc. opererer på det fri marked; og her bliver enhver omkostning omgående sendt videre til ”kunden”, så enhver lønstigning her, bliver uden undtagelse betalt af ”forbrugeren”.

Husk det foranstående, når i læser videre, det er væsentligt for den sammenhængende forståelse.

Nu er spørgsmålet så, om arbejdstagere og arbejdsgivere i taxibranchen opererer på et frit marked eller ej. Kan vognmændene

omgående sende deres meromkostninger videre til kunderne? Kan vognmændene omgående sende deres meromkostninger videre til de (kunder) politikere der sidder i nævnet og skal godkende enhver takstforhøjelse? Taxivognmændene skal spørge deres kunder, om de vil tillade dem at forhøje taksterne med deres meromkostninger! Vognmændene skal spørge deres kunder (politikerne), om de må lægge deres ekstraomkostninger fra lønforhøjelserne ind i taksterne! Dette får de måske nok lov til, men først ca. et halvt år senere, den mellemliggende periode må vognmanden selv afholde. Alle andre, forudsat de opererer på et frit marked, sender deres meromkostninger videre samme dag. Det må nærmest betegnes som perverst, at taxivognmændene skal spørge deres kunder om lov, til at lægge chaufførernes lønstigninger ind i taksterne!

Men taxivognmændene opererer ikke på et frit marked, men derimod på et stærkt offentligt styret marked. Og derfor kan vi i vores erhverv heller ikke tillade os at agere som andre gør; men vi må derimod lede efter løsningsmodeller der passer til vores specielle situation.

Og derfor mener vi, at arbejdstagere og arbejdsgivere i vores branche bør tage hinanden i hånden og danne en fælles front imod "Den Store Regulator"/ Taxinævnet og i fællesskab få forhøjet taksterne. Når så taksterne er blevet forhøjet, så kan

arbejdstagerne og arbejdsgiverne sætte sig til forhandlingsbordet og indbyrdes forhandle løn- og arbejdsforhold for chaufførerne, for så vil der være noget at forhandle om. Men desværre er branchen fyldt op med folk med en stok konservativ tankegang.

STFF skriver i TaxiDanmark, at bestillingskontorerne tilbyder en vare som koster så og så meget og færdig bum! Så kan vognmanden vurdere, om han vil betale prisen for varen eller ej!

Men dette er forkert!

Vognmanden har ikke et frit valg, dette garanterer tvangsslutningspligten. Vores branche er ikke et frit marked, men derimod et 100 % offentligt styret marked. Vognmanden kan ikke vurdere, at den vare som bestillingskontoret har at tilbyde er for ringe eller for dyr og så gå til et andet bestillingskontor, for reelt er der ikke andre muligheder. Det kan godt være, at bestillingskontorerne har forskellige navne, men de skal alle sammen være godkendt af Jørgen Kjær og Nævnet; og de sørger for at indskrænke hele tiden, selvom de burde sørge for at der hele tiden dukkede nye bestillingskontorer op. For på denne måde ville man skabe et innovativt marked. Men det ønsker politikerne ikke, og derfor har vi et taximarked i dag, der står i stampe! Taxivognmanden har altså reelt ikke noget

valg når han skal tilslutte sig et bestillingskontor, for han skal **tvangstilslutte** sig, han må ikke køre udenfor og han må heller ikke oprette sit eget, heller ikke i samarbejde med eksempelvis 10 kollegaer! Det garanterer Jørgen Kjær for!

Så vognmanden kan altså ikke vælge at gå til et andet bestillingskontor, for de er så forbløffende ens, at det kan være endog meget svært at se forskel. Vognmanden kan heller ikke vælge at oprette sit eget bestillingskontor, for på den måde at optimere sin indtjening og hermed give sin(e) chauffør(er) bedre løn- og arbejdsforhold. Der er kun de statsanerkendte og kontrollerede bestillingskontorer som alle sammen er nogenlunde ens og virker på nogenlunde lige vilkår.

Og når ikke vognmanden kan gå til et andet bestillingskontor eller oprette sit eget eller køre ”udenfor”, så har han ingen mulighed for at optimere sin forretning og dermed heller ingen mulighed for at tilbyde at forbedre forholdene for sin(e) chauffør(er)! Han må gøre som alle andre!

Jørgen Kjær og Storkøbenhavns Taxinævn har reelt tiltaget sig en magt, som var de gauleitere eller rigsbefuldmægtigede i Det Tredje Rige! De er ligeglade med forholdene for chauffører og vognmænd, de tænker kun på egen magt. Magt og kontrol er deres

Guddom!

Og fordi vores erhverv er 100 % offentligt reguleret, så kan vognmændene ikke give chaufførerne noget, med mindre de får lov til at hæve taksterne. Og hermed har chauffører og vognmænd i vores branche, i hvert fald i dette tilfælde, sammenfaldende interesser.

Derfor bør vognmænd og chauffører gå sammen i en fælles indsats for at få hævet vores løn / vores takster, for kun igennem en fælles koordineret indsats, har vi en chance for at få forbedret vores forhold. Ellers forbliver vi en underklasse!

Alle andre brancher virker på det fri marked. Vi kan ikke røre en lillefinger, uden godkendelse fra "Førerbunkeren".

Derfor bør chauffører og vognmænd stå sammen! Så kan vi slå om fordelingen bagefter!

Så længe vi har tilslutningspligten, så længe har vognmændene ikke noget reelt frit valg, for alle bestillingskontorerne ligner hinanden til forveksling. Der kommer aldrig noget nyt blod / nogen nye tanker ind i vores branche. At tro på fornyelse uden fjernelse af tilslutningspligten, det svarer til at tro på politisk fornyelse i Nazityskland, uden tilladelse til oprettelse af andre partier end det eneste ene. Det er utopi.

Og derfor skal arbejdstagere og arbejdsgivere stå sammen i vores branche, for at kæmpe for en fælles bedre fremtid. For kun ved at stå sammen, har vi en reel chance for at opnå en bedre fremtid. Så kan vi altid senere kæmpe indbyrdes om fordelingen. Men uden en takstforhøjelse, så opnår chaufførerne aldrig bedre løn- og arbejdsforhold!

Og derfor skal tilslutningspligten, Jørgen Kjær og Storkøbenhavns Taxinævn i sin nuværende form afskaffes. For kun på den måde, får vi ordnede forhold i vores branche! Vi må, på linie med alle andre, kunne sende vores omkostningsforøgelse direkte videre til kunderne, uden forsinkelse!

Pirattaxierne får dødsstødet!

Storkøbenhavns Taxinævn har nu besluttet at give pirattaxierne nådesstødet, man har besluttet at forhøje starttaksten for fredag nat (takst 3) med 21kr. for gadeture og med 18kr. for telefonure. Nævnet forventer at denne historiske takstforhøjelse vil "lokke" op imod flere hundrede ekstra vogne på gaden disse to dage. Fordelen ved ikke at sætte taksten højere op er, at pirattaxierne tager 100kr. i starttakst og derfor vil kunderne foretrække de "rigtige" taxier til kun 40kr. i starttakst. For chaufførerne er fordelingen, at de får lov til at betale skat af starttaksten og dele med vognmanden, dette skulle bevirke at de ikke får problemer med at gemme pengene på flere forskellige bankkonti.

Trafiks generalforsamling.

Tirsdag d. 17. april 2007 holdt forsikringselskabet Trafik generalforsamling. Der var betydeligt flere mennesker tilstedeværende denne gang, end der har været i mange, mange år. I et forsøg på at sikre sig, at dette ikke gentager sig en anden gang, så havde man sørget for at maden var langt ringere end den har været de andre år. Til gengæld var underholdningsværdien langt større end normalt. Vi skal dog bemærke, at vi forventer at få lagkage til næste år, når direktøren, Henning Clement, går af.

For første gang i mange år, var der kampvalg til bestyrelsesposterne, hvilket bevirkede at tidligere direktør og nuværende bestyrelsesformand i TaxiNord, ”Smarte” Lars (Lars Christiansen), røg ud af Trafiks bestyrelse og dermed er han også forhenværende der. Som nyt medlem af Trafiks bestyrelse blev valgt den mangeårige førstesuppleant Kjeld Hansen (ikke at forveksle med Herlevs borgmester / nævnets tidligere formand).

Under valget af suppleanter opstod der lige med et panik, idet det viste sig, at der var flere stemmer end der burde være jf. optællingen. Dette kunne undgås, hvis man optalte stemmerne før afstemningen, således at der ikke ”sivede” stemmer ind under afstem-

ningen. På en eller anden måde, burde der være faste regler.

Som ny suppleant blev valgt en ved navn Søren Kjær, og han var flere gange på talerstolen for at pointere at han ikke hed Jørgen Kjær, ham ville han godt nok ikke forveksles med. Og vi andre ser også gerne, at der er bare et enkelt felt, hvor han ikke har sin lange næse dybt begravet i vores sager.

Vognmand Mohammed Aslam fra Taxas bestyrelse kom også ind som suppleant.





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 79 18

E-mail adresse: k-a-t@mail.dk

Hjemmeside: www.katbladet.dk

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 Kirsteins.