



Bladet

Medlemsblad for
Københavns Aktive Taxiforening

August 2007. 28. Årg. Nr. 7.

Ærlige Palle sørger godt for sig selv!

Ærlige Palle, formand for 4x35, udtalte ved sin indsættelse, at han ville have ryddet op i al snyderiet i taxibranchen. Vi ved ikke, hvem det var der snød, idet alle taxierne i Storkøbenhavn er forsynet med ”snydesikre” taxametre og plomber og kontrolanordninger, men vi håber da, at det er lykkedes for ham.

Vi ved så ikke, om det er på grund af hans store indsats som autoriseret ”toldkommisær” , men ”Ærlige” Palle har nu bevilliget sig selv en lønforhøjelse på 200.000,-kr. Palles løn er nu steget fra ca. 400.000,kr. til ca. 600.000,-kr.

Vi forstår godt, at Palle har brug for en ”lille” lønforhøjelse, idet ”Ærlige” Palle ikke længere er alene i verden.

Skævt fordelte lønstigninger hos Taxa!	Faglig konsulent i KAT!	Hovedstaden skriger på taxier!
Historien om hønsene og rævene!	15 millioner i udbetaling for Taxamotor!	Ryvang Bilen!
Chaufførernes lønstigning Eller mangel på samme Nok engang!	Politikere, taxier og busser i busbanerne!	
	Læs også: www.katbladet.dk	

Skævt fordelte lønstigninger hos taxa!

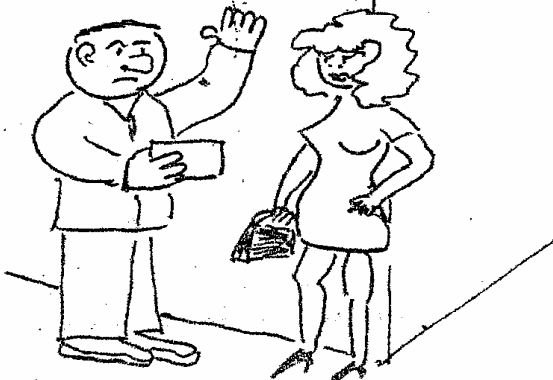
Redaktionen har fra sædvanligvis velinformerede kilder fået oplyst, at der er blevet uddelt lønforhøjelser med rund hånd i Taxa (byens største selskab). Der var, efter hvad der oplyses, ca. 300.000,-kr. til disposition, og det var formanden der skulle fordele pengene. Da formanden mente, at formanden var den mest uundværlige i hele selskabet, så fik formanden en lønforhøjelse på ca. 200.000,-kr. De resterende 100.000,-kr. blev så fordelt iblandt centraldamerne, for de var ikke så vigtige som den meget vigtige formand. Hvis centraldamerne, som får en absolut minimumsløn, ikke kunne leve af den løn de fik, så kunne de jo bare tage nogle ekstra timer eller finde sig en lille "bi"-beskæftigelse.

PS: Det vides ikke, om formanden var tilfreds med sin lønforhøjelse.

HVORFOR JEG ARBEJDER PÅ DENNE MÅDE?
DET SKAL JEG FORTÆLLE DIG!
ALLE DE PENGE MIG OG "PIGERNE" SKULLE
HAVE I LØNFORHØJELSE, DE HAVNEDE I
FORMANDENS LOMMER, SÅ DETTE ER MIN
ENESTE CHANCE FOR AT SKAFFE MAD TIL
MINE BØRN!

Ålekistevej!

RosenLunds Allé





Redaktionen havde besluttet sig for at holde ferien i Danmark, og alt forløb planmæssigt!

Faglig konsulent i KAT!

Vores medlem igennem 28 år og vognmand igennem ca. 42 år, Kurt Petersen, har indleveret sin bevilling.

Dette er formodentlig en handling, der har vakt vild jubel hos Jørgen Kjær og Taxinævnet. Men vi vil råde dem til ikke at sælge skindet, før bjørnen er skudt.

Kurt Petersen har højtideligt erklæret, at han vil bruge en endog meget stor del af sin nyvundne fritid på at forfølge typer som Jørgen Kjær og lignende pampere, for at udøverne af hans livslange erhverv, kan opnå en bedre retssikkerhed. Og den allerstørste hindring for at forbedre retssikkerheden i vores erhverv hedder Jørgen Kjær. Og vi kan heldigvis stadigvæk regne med, at Kurt Petersen vil lægge al sin energi og viden ind i kampen imod uretfærdigheden og pamperiet. Jørgen Kjær må stadigvæk påregne at få mange søvnløse nætter. Og vi andre vil stadigvæk støtte Kurt Petersen, det bedste vi har lært. Ingen har trods alt vundet så mange retssager over "systemet" som Kurt har; og det skulle gerne blive til endnu flere!



12. juli 2007

AFSLUTTENDE KREDITORINFORMATION

Deres ref. ? - Ryvang-Bilen A/S under konkurs, Landskronagade 48, 2100 København Ø - CVR-nr. 31483115 - Gb.nr. 42

Som kurator i Ryvang-Bilen A/S kan jeg oplyse, at konkursboet nu kan afsluttes.

Der er berammet skiftesamling til fremlæggelse og stadfæstelse af boregnskab, i Sø- og Handelsrettens skifteret, Bredgade 66, 1., 1260 København K

onsdag, den 29. august 2007, kl. 12.00.

Regnskabet med bilag ligger til eftersyn på skifterettens kontor.

Boet afsluttes med udbetaling af 45,4479363% dividende til godkendte krav i henhold til konkurslovens § 95

Dette indebærer, at De ikke modtager dividende fra konkursboet.

Jeg gør opmærksom på, at fordringer og andre krav, der først anmeldes efter stadfæstelse af regnskabet, ikke kan tages i betragtning.

Med venlig hilsen
Karl Stephensen

Thomas Heering
Kræver ingen underskrift

Nu er Ryvang Bilens dødsbo endeligt gjort op, og heller ikke denne gang blev vognmændene økonomisk belønnet for alt deres arbejde. Atter engang kan vi takke Jørgen Kjær for, at han ikke passer sit arbejde med at føre tilsyn med bestillingskontorerne. Nok engang kan vi fuldt berettiget stille kravet: **Luk Taxinævnet, det er til skade for erhvervet!**

Hovedstaden skriger på taxier!

Vi her på redaktionen har altid pralet med, at vi havde en veludviklet humoristisk sans. Vi kan både grine af vores egne dumheder og af andres. Og andres dumheder er der rigeligt af. Specielt synes taxivognmænd og andre der er relateret til Dansk Taxi Rod, at have en vis evne til at fremkomme med udtalelser, der fordrer en vis portion humoristisk sans.

Men her forleden dag, der kunne en enkelt mands humoristiske sans ikke gøre det, der måtte hele redaktionen træde sammen for at tilvejebringe alt hvad vi havde af humoristisk sans. Vi troede ikke vores egne øjne, da vi på DTR's hjemmeside kunne læse:

Hovedstaden skriger på taxier!

Vi er ikke helt klar over, hvem der er den politiske chefredaktør hos DTR, der bestemmer hvilken politisk linie der skal lægges. Men efter at have læst denne overskrift, så gætter vi på at den politiske chefredaktør må være Fætter Guf; vi kan ganske enkelt ikke komme i tanke om andre indbyggere i Andeby, der skulle have en intelligenskvotient langt nok nede til at skrive noget sådant sludder.

Vi har godt nok set, at Lars Christiansen fra TaxiNord er citeret for noget af det sludder der står i artiklen, men vi her på redaktionen blev lynhurtigt enige om at ikke engang Lars Christiansen kunne være så dum, så han kunne fremkomme med den slags sludder. Derfor er vi helt overbeviste om, at den overordnede politiske linie i DTR's blad og hjemmeside bliver lagt af Fætter Guf!

Hvem andre end Fætter Guf kan finde på at sige: ”Efterspørgslen kan godt klare 50 nye biler. Der har været argumenter fremme om at antallet af ture er faldet, men det er ikke et udtryk for der ikke er behov for taxier. Det er et udtryk for det problem vi har med at få taxierne på gaden på grund af manglen på arbejdskraft. Samtidig er det vigtigt, at muligheden for at blive selvstændig er inden for rimelig udsigt for at fastholde arbejdskraften i form af de gode chauffører, der kan blive vognmænd.”? Dette citat må nødvendigvis stamme fra Fætter Guf, hvem ellers kan have den helt akavede tankegang, at når man har en hel masse biler (produktionsenheder) stående stille, så skal der omgående nye biler på gaden (investeres i nye produktionsenheder). Enhver bare nogenlunde fornuftig person, ville da starte en eftersøgning efter nye chauffører (medarbejdere), således at man kunne efterkomme efterspørgslen / få øget nytteværdien af sine eksisterende produktionsmidler, men ikke Fætter Guf, han vil omgående sætte flere biler på

gaden, som så kan stå stille ved siden af alle de andre biler der også holder stille! Det er god logik for en gås! Et af de store problemer ved besættelsen af de ledige stillinger til de stillestående biler er nok, at aflønnings- og arbejdsforholdene for chaufførerne er for ringe og igennem mange år er blevet forringet i forhold til tidligere tider!

Og hvad angår bevillinger til nye vognmænd, så har vi slået til lyd for det før og vil gerne gøre det igen: ”Når der inddrages 2 bevillinger, så skal der uddeles 1, hvis der kommer flere bevillinger på gaden, så vil indtjeningen for erhvervets udøvere blive ringere end den er i forvejen, hvilket igen vil gøre det sværere at få de eksisterende bevillinger på gaden, hvormed man kan forvente at endnu flere kommer til at holde stille, idet flere og flere fra vores erhverv vil søge over i andre og mere lukrative erhverv. Og når der endelig skal uddeles nye bevillinger, så skal ikke én eneste bevilling gå til en eksisterende vognmand, lad alle nye bevillinger blive uddelt til chauffører der er berettiget til det, for derigennem at fastholde de gode chauffører i erhvervet”.

Vi er ikke helt klar over, hvilken logik der ligger bagved artiklen fra DTR, men det må være en helt speciel Fætter Guf logik. Og Fætter Guf er trods alt kun en gås; og en gås, den er kun ligeså klog (eller dum) som, ja, en gås!

Politikere, taxier og busser i busbanerne!

Det har været diskuteret før, og nu er det så ”oppe at vende” nok engang, skal der eller skal der ikke være plads til den del af den kollektive trafik, der kaldes taxier, i busbanerne. Politikerne på Københavns Rådhus har nok engang ladet deres embedsmænd udarbejde/bestille en rapport, der skal bevise at det er endog meget betænkeligt at give taxierne adgang til busbanerne. Atter engang ses det bevist, at taxierne er en del af den kollektive trafik når taxierne har pligter, men de er for intet at regne, når de har rettigheder (og derfor har de aldrig rettigheder). Politikerne på Københavns Rådhus er en samling ”tøsedrenge”, de tør ganske enkelt ikke indrømme, at det er af politiske årsager, at taxierne ikke må få adgang til busbanerne. Og fordi politikerne ikke tør indrømme de virkelige årsager, så lader de deres embedsmænd udarbejde/bestille en rapport der skal vise, at det

ikke er forsvarligt at lade taxierne benytte busbanerne.

Men denne rapport stinker langt væk af politisk bestillingsarbejde!

Hvorfor har politikerne altid så svært ved at påtage sig det politiske ansvar, som de er valgt til at varetage? I dette tilfælde tænker vi på beslutningen om, hvorvidt taxier skal have lov til at benytte busbanerne eller ej! Politikerne lader i dette tilfælde deres embedsmænd udarbejde/bestille en rapport, der skal vise, at det er endog meget betænkeligt at lade taxierne benytte busbanerne! Hvorfor kan de ikke blot påtage sig det politiske ansvar og sige, at det er politisk uacceptabelt at lade taxierne få adgang til busbanerne? For det er jo det der er essensen i det hele!

Rapporten vedrørende taxier i busbanerne er naturligvis dygtigt lavet, andet havde vi ikke forventet. Men ligesom den kan forsvares på flere måder, så kan den også angribes på flere måder. Og det er dette der er essensen i det hele:

Der er tale om et politisk stykke bestillingsarbejde, hverken mere eller mindre!

V, K, DF er de partier der stiller forslaget i borgerre-

præsentationen, og det er de samme partier der sidder på flertallet i Folketinget, dette skulle gøre det muligt for forslagsstillerne at rydde visse problemer af vejen og dermed bane vejen for deres eget forslag. Vi tænker her bl.a. på det problem der hedder ”bus-signaler”, politikerne kan blot tillade taxierne at køre over for bus-signalerne ligesom busserne gør, det er en ren politisk beslutning! Alligevel udarbejder man en rapport, der skal fjerne ansvaret fra politikerne, men der er tale om en ren politisk beslutning!

Taxier regnes til den kollektive trafik, når det passer politikerne bedst; og til den private, når det passer politikerne bedst. Denne holdning gør det lidt lettere at jonglere frem og tilbage med fakta og begreber og altid kun bruge det der er ”politisk korrekt”!

Det er en politisk beslutning, at lave busbanerne om, således at busserne kører ind i en ”lomme” når de sætter passagerer af og på og på denne måde holder ”banen” fri for andre trafikanter i busbanen. Ligeledes bør det naturligtvis være forbudt for taxierne at holde i busbanerne for af og på læsning. Men atter

engang, det er en politisk beslutning!

Udregningen af emissioner er politisk bestemt og miljø-mæssigt kritisabel. Den bør differentieres, alt efter tidspunkt på dagen! En 15 tons tung bus, der kører rundt med kun 1 passager i, forurener trods alt temmelig meget mere end en taxi med en passager i!

Det er en politisk beslutning, at påbyde partikelfiltre til alle nyindregistrerede taxier / dieselbiler.

Findes der busbaner i København, hvor der må køre cyklister? Er man bange for, at chaufførerne i busserne / taxierne ikke kan "spotte" cyklisterne? Er det ikke langt mere sandsynligt, at en chauffør i en taxi kan "spotte" en cyklist, end en chauffør i en bus?

Når taxierne tvinges ud i de "normale" kørebaner, så øges forureningen også fra disse køretøjer. Her må vi se på flere problematikker, bl.a. hvorvidt busserne reelt kommer hurtigere frem, end de gjorde før der blev lavet busbaner. Vi tænker her bl.a. på "Knippels Bro", hvor man i dag kommer hurtigere frem end før i tiden, dengang havde man to køreba-

ner, som både bilerne og busserne brugte. Nu har man så inddraget den ene kørebane til busbane. Så nu kommer bussen hurtigere frem, men hvor meget? Har det overhovedet nogen væsentlig betydning for afviklingen af bustrafikken? Er det ikke mere et spil for galleriet? Og hvad med bilerne? De er nu presset sammen på kun en enkelt kørebane! De kommer nu meget langsommere frem og forurener langt mere end de gjorde før! Og da der er så mange flere trafikanter ude på den ”normale” kørebane, så er deres forurening sikkert øget langt mere end bussernes er gået ned! Og dermed er den samlede miljøgevinst negativ. Man har altså oprettet nogle busbaner for at busserne kan komme måske et enkelt eller to minutter hurtigere frem, men til gengæld har man fordoblet forureningen fra den øvrige trafik.

Hvorfor har man valgt Berlin og Bruxelles som sammenligningsbyer? Vidste man forlods at holdningen her var negativ?

Når det offentlige fastsætter priserne på taxikørsel, så må taxikørsel være kollektiv trafik, ellers kunne ta-

xierne selv fastsætte priserne på deres arbejde – og en retfærdig prisfastsættelse ville naturligvis kræve at 20 %'s ordningen og frikørselsordningen blev ophævet samt at vi fik brændstoffet vi bruger til samme pris som rutebilerne. Men atter engang, vi er kun en del af politikernes planer, når det passer ind i deres kram, resten af tiden ”pisser” de på os.

Hvis man ønsker den bedst mulige effekt af taxier i busbanerne, så bør så bør al kollektiv trafik have lige ret til at benytte busbanerne og så skal busbanerne ombygges, således at busserne forsvinder ind i en ”lomme” når de lægger passagerer af og på. Sandheden er jo, at de Københavnske busbaner slet ikke er bygget til det formål, som politikerne gerne så.

Endelig vil vi tillade os at tvivle på, at taxiernes adgang vil have nogen større effekt i København, vi risikerer at komme til at hænge fast bagved busserne. Hvis politikerne vil opnå noget positivt, så må de se at få bygget busbanerne om.

Diskussionen om taxier i busbanerne er en let og

dejlig diskussion, her kan alle være med; og så giver den DTR og John Lindbom en chance for at slå et par huller i luften. Det er lige godt også en hel del lettere at snakke lidt teori om busbanerne, end det er at slås imod Jørgen Kjær og Taxinævnet for at give chaufførerne og vognmændene nogle gode og anstændige og tidssvarende løn og arbejdsforhold!

Historien om hønsene og ræve- **ne!**

Vi har her på redaktionen spekuleret en hel del på, hvorfor vi som chauffører ligger allernederst på lønskalaen! Hvordan tør Jørgen Kjær lade hånt om vores velbefindende og behandle os som slaver eller ”prygelknaber”?

Og måske er netop ordet ”prygelknaber” svaret på spørgsmålet! Måske har de Storkøbenhavnske politikere og embedsmænd det på samme måde, som visse politikere og embedsmænd syd for grænsen havde det engang, de har brug for en ”prygelknabe”, og det er

så blevet de Storkøbenhavnske taxichauffører. I hvert fald behandles vi langt hen ad vejen på samme uanstændige måde. Og de mennesker der skal forsvare taxichaufførernes rettigheder, det er pampere som John Lindbom og lignende folk med nepotistiske eller deraf relaterede tilbøjeligheder.

Det er ikke underligt, hvis taxichaufførerne engang imellem føler sig som en flok høns, der er blevet smidt ned midt i en rævefarm.

Dernede var det folk af en bestemt etnisk / politisk opfattelse der måtte stå for skud. Herhjemme er det de Storkøbenhavnske taxichauffører. En stor del af vores problem ligger muligvis i det faktum, at vi aldrig har organiseret os i fagforeninger som andre faggrupper har gjort. Normalvis ville det nok ikke være et problem, at man ikke organiserede sig, forudsat at andre faggrupper heller ikke gjorde det, men når alle andre faggrupper organiserer sig, så kan det godt give os et handicap i forhold til de øvrige faggrupper!

Vi ønsker ikke at argumentere for eller imod at taxichaufførerne skal organisere sig. Men vi er villige til at indrømme, at hvis taxichaufførerne havde organi-

seret sig, så ville det formodentlig være langt lettere at få os koblet på f.eks. buschaufførernes overenskomst og dermed give taxichaufførerne samme garantiløn og samme arbejdsbetingelser som de øvrige chauffører.

I dag er taxichaufførerne helt og holdent i lommen på embedsmænd som Jørgen Kjær og de politikere som har forvildet sig ind i Taxinævnet. Og deres arbejde i nævnet bærer desværre stærkt præg af en total ligegyldighed med vores erhverv og med dets udøvere! Ja, vi fristes til at sige total inkompetence!

Rævene, de bliver tykke!

Chaufførernes lønstigning
Eller mangel på samme
Nok engang!

Vi her på redaktionen, har i vores bestræbelser på at finde ny viden og få nye ideer, læst en yderst interessant artikel i fagbladet "Chaufførnyt" nr.4, august 2007. Artiklen hed "Sådan ser lønnen ud de næste 3 år for en buschauffør i Aalborg".

Vi tænkte straks, at her var der noget rigtigt godt materiale, som kunne bruges til at ”dunke” vores såkaldte ledere oven i hovedet med. Og naturligvis skulle materialet også bruges til at fortælle Jørgen Kjær og taxinævnet, at vi bliver holdt helt nede på en latterlig lille sulteløn. Vi er blot ikke helt sikre på, om de pågældende personer er kvikke nok til at fatte budskabet.

Lad os starte med at fortælle, hvilke tanker og forudsætninger vi har fastlagt for brugen af de tabeller som Chaufførernes Fagforening har bragt i deres blad.

De tabeller som ”Chaufførnyt” bringer, de tager udgangspunkt i en 6 ugers turnusordning for en chauffør med 8 års anciennitet og visse tillæg. Vi er gået ud fra, at dette nogenlunde modsvarer det gennemsnitstal som vi kan regne os frem til, ved at bruge de af Jørgen Kjær og Taxinævnet udarbejdede statistikker for vores erhverv.

Chauffører med svage nerver og tendenser til at tisse i sengen om natten, bør **ikke** læse videre, medmindre de overvejer at blive buschauffører!

Hvis man regner på Jørgen Kjærs statistikker fra 2006, så finder man ud af, at en chauffør / vognmand indkører ca. 227,80 kr./timen. Dette skulle give en chauffør på normal afregning en gen-

nemsnitløn på lige omkring 128 kr./timen, dette tal inkluderer feriepenge og pensionsopsparing.

Og nu er det så, at vi vil regne på "Chaufførnyt"s tabeller og på buschaufførernes løn i Aalborg.

Hvis vi tager "Chaufførnyt"s tabel for 2006 inklusive tilæg, feriepenge og pensionsopsparing, så havner en buschauffør i Aalborg på en gennemsnitlig timeløn på 157,61 kr./timen. Dvs. at han har mere end 29 kr./timen mere end en taxichauffør i Storkøbenhavn.

I 2007 vil en buschauffør i Aalborg have på 168,86 kr./timen, alt inklusive.

I 2008 vil en buschauffør i Aalborg have på 176,50 kr./timen, alt inklusive.

I 2009 vil en buschauffør i Aalborg have på 184,02 kr./timen, alt inklusive.

Tør vi tro på, at vores erhvervs såkaldte ledere, vil få vores gennemsnitlige timeløn derop, hvor buschaufførerne i Aalborg ligger / kommer til at ligge i fremtiden? Eller skal vi regne med, at DTR, Jørgen Kjær og Taxinævnet nok engang vil "pisse" på alle

vores erhvervs udøvere, og se om ikke de kan få os sat allernederst på lønskalaen.

Nu er der nok nogle af vores læsere der synes, at det ser tilstrækkeligt slemt ud nu; men det kan såmænd blive værre!

Vi er af den opfattelse, at chauffører i det Storkøbenhavnske område, har krav på samme levestandart som deres Aalborgensiske kollegaer. Så nu bliver regnestykket endnu værre.

Nu vil vi råde alle chauffører med dårlige nerver og tendenser til at tisse i sengen om natten, til ikke at læse videre, medmindre de ønsker at blive indlagt på et psykiatrisk hospital!

Hvis chauffører i det Storkøbenhavnske område skal have samme levestandart som deres Aalborgensiske kollegaer, så skal de naturligvis også have muligheden for at leve under de samme betingelser, som kollegaerne. Og når en Aalborgensisk buschauffør vil købe et hus han kan bo i, så har han også råd til det. Men hvis en Storkøbenhavnsk chauffør vil købe et hus, har han så også råd til det?

Vi har lavet et lille regnestykke.

Ifølge Nykredit, så koster det ca. 86.000,-kr./årligt at låne

en million. Dette har vi for nemheds skyld, sat til 7000 kr./måned.

Prisforskellen på at købe et hus i Aalborg og i det Storkøbenhavnske område, ligger på et sted imellem 600.000,-kr. og 4 millioner kroner. Skal vi for nemheds skyld indskrænke dette til 1 – 2 millioner kroner.

For at afdrage dette beløb, så vil det kræve en ekstrairndtægt på ca. 43,69 kr./timen for hver million huset er dyrere i Storkøbenhavn. Men enhver ved jo, at man skal tjene ca. det dobbelte for at betale dette beløb. Dvs. at timelønnen skal være ca. 87,39 kr./timen højere i det Storkøbenhavnske område, end den er i Aalborg.

Og da forskellen i huspriser nok snarere er 2 millioner end 1 million, så skal forskellen i timeløn helt op på 174,77 kr./timen.

Vi ved godt, at man kan optage andre lånetyper end dem vi har brugt ved vores beregning. Og vi ved også godt, at hvis man vil have et mere retvisende regnestykke, så skal man medregne skattefordelen. Men det er ikke pointen ved vores regnestykke. Pointen er, at for år tilbage, der havde en Københavnsk taxichauffør råd til at købe et hus og betale de dertil hørende omkostninger, men det har han / hun ikke længere, vores løn er ganske enkelt ikke fulgt med prisudviklingen i det område hvori vi lever og arbejder.

Må vi nu nok engang spørge, hvem repræsenterer vores interesser? Hvem sørger for, at vi har muligheden for samme levestandard som vores Aalborgensiske kollegaer?

Vi er desværre ret sikre på, at det ikke er de mennesker, som kalder sig for vores erhvervs repræsentanter, for de tænker kun på sig selv!

15millioner i udbetaling for Taxamotor.

Meddelelse 3 af 3

< 1 | 2 | 3



Tinglysninger

Personbogen - Ejerpantebreve, Pantebreve og Skadesløsbreve i løsøre

S10082007-1923

11.08.2007

Skadesløsbreve anmeldt den 18.07.2007

Pantsætter

Vognmandsforeningen Codan Taxi

Jernbane Allé 68

2720 Vanløse 🇩🇰

Pant

Beløb: 15.000.000 Dkk

> Tilbage til resumévisning

< 1 | 2 | 3

Oplysningerne om, hvad Taxamotor har kostet Codan Taxi, her indtil videre været få og små. Vognmændene havde på deres generalforsamling fået at vide, at Codan havde købt Taxamotor. Men ikke til hvilken pris og på hvilke betingelser.

Men som det fremgår af Statstidende, så har Codan Taxi pantsat sig for 15millioner kroner.

Vi går ud fra, at dette beløb skal ses som udbetalingen. Og vi ved naturligvis ikke med sikkerhed, hvordan resten af købssummen afvikles. Men så vidt vi er orienteret, så får vognmændene fra Taxamotor lov til at køre pladslejefrit i de næste mange år.

Når taxamotor har villet sælge aktiemajoriteten i deres selskaber, så skyldes det nok, at en meget stor del af egenkapitalen i datterselskaberne er forsvundet. Vi ved ikke hvordan det står til med Taxamotor Randers, men vi formoder at det må være gået meget galt, siden vognmændene bag Taxamotor nu har været så ivrige efter at sælge.

Vi har set regnskaberne fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, så vi ved da, at der minimum skulle indbetales 2,5millioner kroner, hvis de skulle have haft lov til at fortsætte. Og de penge var aktionærerne tilsyneladende ikke villige til at skyde i det stærkt skrantende selskab.



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

Faglig konsulent: Kurt Petersen.

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

Foreningens bestyrelse træffes mandag kl. 12:30—13:30.

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