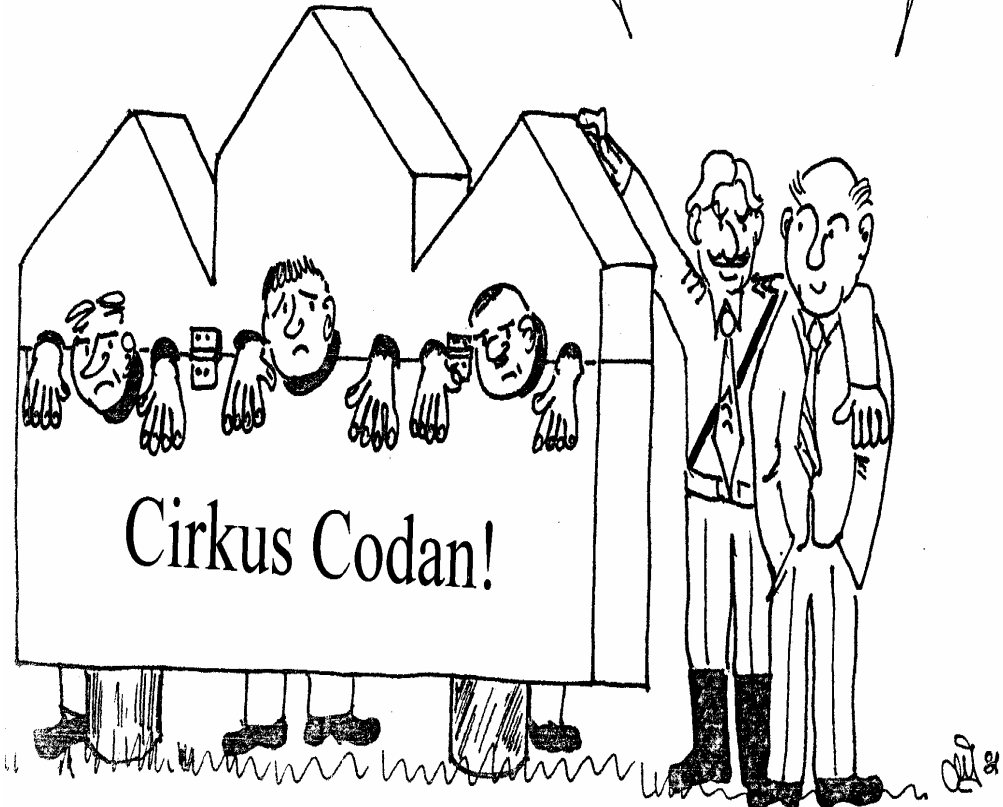


Bladet

April 2008. 28. Årg. Nr. 4.

Læs også: www.katbladet.dk



Statistik 2007!

Er retsstaten
Danmark død?

John Lindbom afleverede
en kasket!
Eller gjorde han?

Cirkus Codan!

Sidste år købte Codan Taxi fallitboet Taxamotor for et hemmeligt beløb. Og når vi skriver hemmeligt, så mener vi hemmeligt, for der er tilsyneladende intet sluppet ud om prisen på fallitboet, ikke bare et enkelt lille rygte har vi hørt. Men billigt har det næppe været.

Og nu har John Lindbom (Codan Taxi) så været ude på låne markedet igen. Og det er ikke småpenge, de har været ude efter. Men John Lindbom skal naturligvis heller ikke selv stå som garant for hele beløbet. Nej, det er vognmændene i Codan Taxi, som med liv, helbred og løs og fast ejendom, og hvad de ellers er i besiddelse af, står som garanter for hele beløbet.

Nu kan hver enkelt vognmand i Codan Taxi så tage sin lommeregner og regne ud, hvor meget John Lindbom har pantsat de stakkels vognmænd for. Men Codan Taxi har nu pantsat sine værdier for 68.181.884,-kr. Og da Codan Taxi og Taxamotor endnu ikke er slået sammen, så er Codan Taxi stadigvæk et selvstændigt bestillingskontor; og derfor er det også kun Codan Taxis vognmænd der hæfter for al gælden, hvis Codan skulle gå ”nedenom og hjem” i morgen. Og vi så det jo ske med Ryvang Bilen. Og Ryvang Bilen

blev jo godkendt til UG med kryds og slange af Jørgen Kjær og Taxinævnet ganske kort tid inden de gik ned. Og til Codan Bilens vognmænd kan vi oplyse, at der er to vognmænd fra Ryvang Bilen der er blevet dømt til at betale, uanset de ikke var medlemmer af den økonomiske forening. Så Codan Bilens vognmænd har noget at glæde sig til!

Nu vil Codan Taxi og Taxamotor så skifte navn til fællesbetegnelsen Dan Taxi. Og da vi har læst i Statstidende, at Codan Taxi allerede har lånt 1 million kroner i år, så kunne vi godt forestille os, at de efterhånden har svært ved at låne flere penge. Og nu regner John Lindbom så med, at ved at skifte navn, så kan han låne pengene en gang til. Og vognmændene hæfter for det hele.

Vi kan da også godt forstå, at vores alle sammens forsikringsselskab TRAFIK, har besluttet sig for at skille sig af med både John Lindbom og ”Smarte” Lars fra TaxiNord. Man kan vel ikke optræde som klovn to steder på en gang. Det ville da forvirre begreberne totalt. Og John Lindbom og ”Smarte” Lars har tilsyneladende, med Peter ”Skrårem” Kjærgaard fra Cirkus Fyn som hjernen i foretagendet, forsøgt på at få penge ud af TRAFIK. Hvorfor skulle vognmændene betale provision, for at blive forsikret i deres eget forsikringsselskab? Havde det andet formål, end at fylde lommerne på John Lindbom og co.?

Efterfølgende ses uddrag af Codan Taxis regnskaber.

6 Pantsætninger m.v.

Til sikkerhed for bankgæld er der i grunde og bygninger tinglyst skadesløsbrev og ejerpantebrev med i alt kr. 6.500.000

Der er for tredjemand afgivet selvskyldnerkaution for bankgæld indtil kr. 550.000.

Der er overfor tredjemand afgivet selvskyldnerkaution for forpligtelser i henhold til leasingkontrakt med en restgæld på kr. 2.810.890.

7 Nærtstående parter

Direktør John Lindbom har som vognmand og medlem af foreningen haft transaktioner med foreningen på markedsvilkår.

8. Egenkapital

Saldo 1. januar	4.522.944	3.838
Årets resultat	210.876	685
	<u>4.733.820</u>	<u>4.523</u>

9. Pantsætning og sikkerhedsstillelser

Ejendommen, matr. nr. 52 Vanløse, Jernbane Allé 68

Arbejdernes Landsbank, skadesløsbrev	Kr.	5.500.000
FIH, ejerpantebrev	Kr.	1.000.000
Cabital A/S		
Selvskyldnerkaution for bankmellemværende	Kr.	550.000
Foreningen Call Center Codan/Vest		
Selvskyldnerkaution for forpligtelser i henhold til leasingkontrakt, restgæld	Kr.	2.296.444
Selvskyldnerkaution for bankgæld	Kr.	2.026.670
Dansk Taxi Compagni A/S		
Fordringspant	Kr.	15.000.000
Selvskyldnerkaution for bankgæld	Kr.	30.000.000
Transport Administrationen A/S		
Selvskyldnerkaution for bankgæld	Kr.	11.808.570

John Lindbom afleverede en kasket!

Eller gjorde han?

Kort før TRAFIK's årlige generalforsamling, meddelte John Lindbom, at han udtrådte af forsikringsselskabets bestyrelse. Han begrundede sin udtræden, med det øgede arbejdspress, der lå på hans skuldre. Så dette lyder som en rigtig lille solstrålehistorie.

Eller gør det?

Det er ikke nogen hemmelighed, at vi her på redaktionen længe har ønsket at pille en enkelt, eller måske flere, af de kasketter som befinder sig på John Lindboms hoved, af. Vi så gerne, at det var os, der kunne tage æren for at have pillet kasketten af John Lindbom. Men sådan forholder det sig ikke. Han afleverede den selv. Men hvorfor?

Den med arbejdspresset, den tror vi simpelt hen ikke på!

Det største arbejdspress i bestyrelsen i TRAFIK, det er at hæve den fede check de får for arbejdet. Vort erhvervs altid velorienterede jungletrommer hævder, at hvert bestyrelsesmedlem modtager lige omkring 80.000,-kr. om året for 5 bestyrelsesmøder; for-

manden får naturligvis lidt mere, men så er han vist også tvunget til at sidde for bordenden, og det er hårdt. Og vi tror ikke, at John Lindbom helt frivilligt har givet slip på denne check. Så vi har søgt efter alternative forklaringer.

Vi ved, at ved sidste års generalforsamling, der røg ”Smarte” Lars fra TaxiNord ud. Og vi vil vædde vores gamle hat på, at det havde han ikke forventet. Han så meget overrasket ud og alt andet end glad. Det så bestemt ud som om, at et eller andet i afstemningen var gået galt. Vi har altid vidst, at det var storvognmændene der bestemte i TRAFIK og at de stemte på hinanden. Vi har også altid været overbevist om, at TRAFIK’s bestyrelse på forhånd havde aftalt, hvordan de ville stemme, således at der ikke kom nogen grimme overraskelser. Men sidste år gik det galt – og derfor røg ”Smarte” Lars ud af bestyrelsen. Der var formodentlig en eller anden, der havde brudt ”aftalen”? Og måske, kun måske, havde John Lindbom regnet ud, hvad det var der var gået galt – og af nøjagtigt samme grund, vidste han også, at han ikke ville opnå de nødvendige stemmer for at beholde sin plads i bestyrelsen. Dem der trak taburetten væk under ”Smarte” Lars, de ville nu også trække den væk under John Lindbom, eller sådan formoder vi, at han har resoneret.

Og det var måske årsagen til, at han trak sig?

Men hvorfor ønskede nogen, at trække taburetten væk under både ”Smarte” Lars og John Lindbom?

Hvis man læser den artikel der var i TaxiDanmark april 2008, ”Clément takker af”, så behøves man ikke at være særligt godt begavet eller fantasifuld, for at kunne hente brugbare svar her.

I et af de første afsnit udtaler Clément: ”TRAFIK har altid været uafhængig af politiske interesser og organisationer og bestyrelsen har været valgt blandt repræsentanter fra bestillingskontorerne. De har som regel været gode til at lægge kasketten i indkørslen og kun arbejde for TRAFIK’s interesser.....Selskabet er skabt af fortidens idealistiske vognmænd...”. Og her har vi måske noget af forklaringen. Måske har John Lindbom og ”Smarte” Lars haft svært ved, at lægge deres bestillingskontorskasket inden de kom til bestyrelsesmøderne i TRAFIK. Eller måske endnu værre, de har forfulgt egne mål og ikke vognmændenes mål. Måske er det nogen fra deres eget bagland, som er blevet betænkelig ved at have dem siddende.

Men vi anser det som værende overvejende sandsynligt, at John Lindbom har analyseret sig frem til, hvem der trak taburetten væk under ”Smarte” Lars, og vi finder det også som værende sandsynligt, at han troede på, at det samme ville overgå ham; og da han ikke var parat til at tage et sådant nederlag, så foretrak han, måske,

at frasige sig sin post inden den kom til afstemning.

Senere i samme artikel, siger Clément: ”Det er således, at vi har ført forhandlinger med direktionen i DTR, der ønsker at formidle forsikringer til taxierhvervet og modtage en provision. Det har vi naturligvis helt måttet afvise.” . Her er lidt fantasi ikke af vejen.

Udtalelsen kan tolkes på indtil flere måder, vi holder os her til de to mest indlysende.

Sådan som vi forstår det: TRAFIK har ført forhandlinger med DTR der ønskede at formidle forsikringer til taxierhvervet imod en vis provision til DTR. Dvs. at der skulle føres penge fra TRAFIK's pengekasse over i DTR's pengekasse.

Eller den udlægning, der er værre: TRAFIK har ført forhandlinger med DTR der ønskede at formidle forsikringer til taxierhvervet imod en vis provision til DTR's direktion. Dvs. at der skulle føres penge fra TRAFIK's pengekasse over i DTR's bestyrelses / direktions pengekasse. Altså ren nepotisme. Både John Lindbom samt ”Smarte” Lars har i dette tilfælde haft flere kasketter på, og de har så prøvet på at kanalisere penge fra det velstående TRAFIK over i det kapitalhungrende Cabital, hvor et overskud i Cabital også nødvendigvis har været godt for både John Lindbom, ”Smarte” Lars samt Peter ”Skrårem” Kjærgaard. Vi siger ikke, at det er sådan, men

det kan meget vel have været sådan!

Der har måske været medlemmer i TRAFIK's bestyrelse, der har været utilfredse med denne tingenes tilstand, og derfor har de valgt at trække taburetten væk under både "Smarte" Lars og John Lindbom.

Og så er der endnu en ting. Den stammer godt nok kun fra vort erhvervs jungletrommer, men den bør ikke ignoreres.

Vort erhvervs jungletrommer har i lang tid sagt, at John Lindbom sammen med "Smarte" Lars fra TaxiNord og Peter "Skrårem" Kjærgaard (også kaldet Dr. Goebbels fra Odense), har forsøgt at få kanaliseret midler (penge) fra TRAFIK over i deres eget selskab Cabital, et selskab som ejes af disse tre personer. På denne måde skulle det have været meningen, at denne snævre personkreds, skulle have været i stand til at tjene penge samtidigt med at det var TRAFIK som løb hele risikoen. Vi ved ikke, om disse rygter er sande. Men de ville forklare en hel del ting.

Det kan jo godt være, at der stadigvæk er et flertal i TRAFIK's bestyrelse, der mener, at TRAFIK skal arbejde for vognmændenes interesser og ikke for bestemte personer eller bestillingskontorer. Vi ved det ikke, men det vil forklare visse ting!

Det kan også være, at det er mere enkelt, at der simpelthen er nogen i TRAFIK's bestyrelse, der har skyldt John Lindbom et eller andet, og at det nu er afregnet.

Vi ved det ikke med sikkerhed, men vi tror ikke på, at John Lindbom af sit hjertes godhed har afgivet en bestyrelsespost til formodentlig 80.000,-kr./årligt helt frivilligt. Der må ligge noget andet bag.

Spørgsmålet er nu, om John Lindbom har mistet grebet om tingene, eller om der var tale om et enkeltstående tilfælde?

Vi tror ikke på, at John Lindbom afleverede en kasket frivilligt. Men det interessante er, var det et enkeltstående tilfælde? Eller er John Lindbom ved at miste taget om magten?

Statistik 2006 og 2007 generelt!

Nu foreligger den officielle statistik for 2007 for vores erhverv endelig. Vi vil dybdelæse den og overveje situationen derefter. Men foreløbigt et par mere generelle betragtninger.

Statistik og statistik er to forskellige ting, som kan bruges til at påvise stort set alt imellem himmel og jord.

Og denne, den nyeste statistik fra taxinævnet, lider af de samme fejl og mangler, som så mange andre statistikker – den baserer sig på et udpluk af vognene, ikke samtlige vogne. En retvisende statistik skulle naturligvis baseres på samtlige vogne i vores område, men dette er nok urealistisk: For hvordan skulle de offentlige ansatte så få tid til at trykke hånd, smile pænt, holde kaffepause, holde frokostpause, revurdere deres eget privatliv, studere vejret udenfor vinduerne og alle de mange andre vigtige ting, som er en del af en offentlig ansats daglige virke. Og dette præger naturligvis statistikken. Det ene år rammer man lidt flere enligt kørende vognmænd end det næste år. Og igen et andet år rammer man lidt flere rent chaufførbetjente biler end året før. Og hver eneste gang, er dette noget der giver anledning til statistiske usikkerheder, som man desværre ikke tager hensyn til. Ligeledes har vi her på redaktionen tidligere efterlyst, at nævnet brugte muligheden for at få statistikkerne elektronisk direkte fra bestillingskontorernes computere. Dette kunne muligvis lette arbejdet for de ansatte i nævnet og give en mere retvisende statistik. Man burde opdele statistikken i dag-/aften-/nattetimer og på hverdage/weekender/helligdage, dette ville gøre statistikken mere brugbar, nu roder man bare det hele sammen. Men indtil da, må vi nøjes med det vi kan få!

Antallet af vogne, der er blevet undersøgt, er som det plejer

at være ca. 20 % af samtlige vogne, dette kan vi ikke sige noget ondt om udover, at det naturligvis burde være alle vogne der indgik i undersøgelsen. Med nutidens udstyr, burde man kunne lave statistikkerne fortløbende – måned for måned – således at man altid havde de nyeste tal; den nuværende metode giver os statistikker der er mindst ½ - 1 år for gamle. Kan offentligt ansatte ikke gøre brug af moderne computer teknologi og online samarbejde?

Herefter kommer nogle af de mest interessante oplysninger i statistikken, samt nogle af de mest ligegyldige.

Totalkilometre og besatte kilometre! Hvad skal man dog bruge disse totalt ligegyldige oplysninger til? Brugtbilforhandleren og storvognmændene (er det ikke det samme?) er sikkert interesseret i dem, men hvad skal vi med oplysningerne? For os er det kun interessant, hvad der kommer ned i kasseapparatet! Hvad er omsætningen. Vi kan ikke leve af ”gode” kilometre. Vi kan ikke leve af et godt forhold imellem total km. og besatte km. Vi kan kun leve af vores overskud (omsætning).

At totalomsætningen er steget, kan vel ikke undre nogen, når antallet af vogne der undersøges også er steget, ligesom andelen af vogne der betjenes udelukkende af vognmanden alene er faldet fra 21,7 % til 17,5 %.

Antallet af forbrugte total timer er også steget, hvilket ikke kan undre.

Men hvis man regner efter, så er vores gennemsnitlige timeindkørsel tilsyneladende også steget fra 227,9 kr./timen til 242,75 kr./timen. Dette er en stigning på næsten 6,5 %, det lyder helt fint. Men, og der er et stort men. Man kunne den 15.04.2008 på internettet læse sig til, at ifølge Danmarks Statistik så var prisindekset på den indenlandske vareforsyning (fødevarer / dagligvarer) steget med 13,4 % det sidste år. For industrivarernes vedkommende så det værre ud og for brændstoffer var det helt galt (32,6 %).

Når vores indtjening stiger med næsten 6,5 % og de dagligvarer som vi skal leve af stiger med 13,4 %, så er det i vores øjne helt uacceptabelt. Vi må have krav på en stigning i vores indtjening, der minimum følger med pristallet. Vi hører i forvejen til blandt landets lavest lønnede; og vores job er ligeså stresset som sygeplejerskernes eller hjemmehjælpernes.

Der er kun én ting at sige til John Lindbom og vort erhvervs øvrige pampere: ”Det er simpelt hen ikke godt nok, det i har lavet. Det er en ommer!”.

Nu må vi jo så se, hvordan det ser ud til næste år. Men vi har vores tvivl, med hensyn til den positive udvikling, dertil kender

vi vort erhvervs pampere samt politikerne i nævnet for godt. Men foreløbigt må tallet stå til troende.

Samtidigt kan man læse, at det totale antal af kørte ture er gået ned. Dette på trods af, at der er 3 vogne mere med i undersøgelsen end der var året før og også på trods af, at der er færre vogne i undersøgelsen der køres af enligt kørende vognmænd. Så denne nedgang i turantallet burde bekymre, for det må jo betyde, at der er en del mennesker (kunder), der er begyndt at fravælge taxierne som transportform; og det er i høj grad en negativ udvikling. På den anden side, kan det ikke undre, når man den ene gang efter den anden hører fra kunderne, at hvis de har haft den ”frækhed” at sætte sig ind i en taxi for at blive kørt for ”kun” 100-200 kr., så har chaufføren startet med at tilsvine dem med nogle af sprogets værste gloser. Der er tilsyneladende nogle førere, der mener at alle turene minimum skal gå til Roskilde, før de gider betjene kunderne på en anstændig måde. Denne mentalitet er sjovt nok, blevet mere og mere udpræget, jo flere ”kurser” chaufførerne er blevet tvunget til at tage; men der er ingen politikere (eller andre), der har sammenkædet disse to ting – jo flere kurser politikerne tvinger chaufførerne til at tage, jo dårligere og mere svinsk behandler chaufførerne kunderne!

Pamperne interesserer sig tilsyneladende meget for, hvor mange besatte man har i forhold til de totale km. Samt for, hvor

mange kr. man laver pr. kørt km. Men begge dele er forholdsvis uinteressante, idet det altid har hedet sig i vores erhverv: ”At den der kører mange total km., laver mange kr.”. Og det er trods alt det totale antal kroner vi skal leve af. Man kan ikke leve af ”gode” km.! Nøjagtigt som man ikke kan leve af at spare penge. Hvis ikke der er en indtægt, hvordan skal man så spare?

Indkørslen pr. vagt samt indkørslen pr. vogn er også gået i vejret. Men dette kan vel ikke undre? Når man har flere chaufførbetjente biler i undersøgelsen end man havde året før, så må disse tal gå op, idet de fleste af disse biler, må formodes at køre i weekenderne; altså både fredag og lørdag nat, hvor den høje timeindkørsel ligger.

Herefter kommer der nogle ligegyldige tabeller med enligt kørende vognmænd, chaufførbetjente biler etc. Alt sammen ret ligegyldigt.

Så kommer der en tabel, hvor de fordeler tallene på de forskellige måneder. Her er der som sådan, ikke nogen overraskelser. Juli måned er feriemåned, og ligger derfor lavest. At december måned ”kun” ligger næsthøjest, forbløffer nok udenforstående, men er ret naturligt. December måned er plaget af mange dårlige dage (de fleste hverdage + dagene imellem jul og nytår) medens november

ikke har nogen decideret dårlige dage. Faktisk har det altid været maj måned, der har været den bedste, rent indtjeningsmæssigt. Men det ses ikke af nævnets statistik, idet denne kun medtager sidste halvår!

Så kommer der nok nogle tabeller, hvor man fordeler tallene imellem chaufførbetjente biler og ikke chaufførbetjente biler og alt hvad der måtte være der imellem.

Til sidst er der en tabel over indkørslen fordelt på bestillingskontorer. Heller ikke denne tabel kan siges at være videre interessant, idet det ville være nødvendigt for forståelsen af tallene at vide, hvad betales der i pladsleje for hvert enkelt bestillingskontor og hvordan er betingelserne i øvrigt for at være tilsluttet det ene eller det andet sted? Nogle steder får man hele sit indskud igen og andre steder skal man først betale til årets underskud, inden man kan få noget igen. Ligesom visse bestillingskontorer har ekstremt høje indskud og andre intet. Og stort set alle bestillingskontorerne ville have et problem, hvis de skulle udbetale vognmændenes indskud i morgen, for stort set ingen bestillingskontorer er i besiddelse af den likvide kapital, som loven kræver skal være tilstedeværende; bestillingskontoret må under ingen omstændigheder bruge af vognmændenes indskud, men de gør det alle sammen – og nævnet gør intet ved problemet, uanset de er tilsynsmyndighed!

Men hvorfor skulle de også gøre noget ved dette problem? Der er så mange andre problemer, som de ikke gør noget ved! Det er for eksempel mindre end en måned siden, at medlemmer af denne redaktion så vogne fra Nordsjælland inde i København med transfers på vognen fra TaxiNord – og de søgte hyre inde i København. Dette er reelt piratkørsel! Hvorfor gør nævnet ikke noget ved det? Man kunne få den grimme tanke, at de var korrupte, men det ved vi, at danske embedsmænd ikke er – og netop derfor, ville vi gerne høre, hvad begrundelsen er for at modarbejde lovgivningen på dette område? Er nævnets medlemmer overhovedet værdige til at besidde et offentligt ombud? Kan man være værdig til et offentligt ombud, når man tilsyneladende bevidst modarbejder loven?

Taxinævnets beretning for 2007 indeholder bl.a. oplysninger om, at nævnet består af 11 medlemmer, men beretningen indeholder ingen oplysninger om, hvorfor nævnet siden den 1. januar 2007 kun har bestået af 10 medlemmer, når loven siger 11. Også på dette område, overtræder nævnet loven. Og ingen griber ind, overfor disse lovovertrædere! Er vores justitsminister og Folketingets Retsudvalg kvalificerede til at varetage deres opgaver?

Vi ønsker vores læsere god læselyst, når de nu går i gang med nævnets statistiske oplysninger for 2007. Og alle bør ved samme lejlighed læse nævnets årsberetning for 2007.

Hvis vi udførte vores arbejde og vores administrative opgaver ligeså lemfældigt som nævnet, så sad de fleste af os nok i fængsel!

Men, som vi alle ved, vi er ikke alle lige for loven!

Er retsstaten Danmark død?

Vi her på KAT-Bladets redaktion, har tidligere beskæftiget os med det dybt problematiske i, at man som chauffør / vognmand kan miste sit kørekort, uden at have gjort noget, der var trafiksikkerhedsmæssigt uansvarligt. Sidst vi beskæftigede os med emnet var, da det kom frem, at man kunne miste sit kørekort, ene og alene fordi man var ord-/ bogstavblind.

Og nu er den så gal igen!

Denne gang er det en lastbilvognmand der har fået fradømt sit kørekort, på grund af overtrædelse af nogle administrative regler. Ikke fordi han kørte hensynsløst eller var til fare for andre menneskers liv og helbred – han lavede bare nogle administrative fejl. Man kan læse om sagen på eurodrivers.dk, bl.a. har en Jesper Christensen d. 4. april 2008 skrevet om advokatens udtalelser om dommen;

og man kan også læse om sagen d. 8. og 14. april.

Men hvad kommer det os ved?

Jo, vi kan formodentlig komme ud for nøjagtigt det samme, bare i en anden forklædning. Vi har tidligere beskrevet, hvordan politiet har prøvet på at få dømt vognmænd, fordi de skrev kl. 7:00 som starttidspunkt i stedet for 07:00. Den slags ligegyldige administrative fejl, er der nogle der går meget højt op i. KAT var direkte involveret i en sag, hvor politiet ville have dømt en vognmand for ikke af føre sin kørebog med kuglepen; han havde brugt en såkaldt Uni.ball pen. Sagen endte heldigvis som en ren farce, hvor politiet gjorde sig selv helt til grin. Ifølge Dansk Sprognævn er definitionen på en kuglepen og en Uni-ball pen den samme.

Men dette viser, hvordan nogle pedantiske teknokrater prøver på at gøre livet uudholdeligt for den almindelige arbejdende befolkning, dette på trods af, at det er os der fremskaffer de værdier, som alle i samfundet har gavn af – også ikke produktive offentligt ansatte.

Samtidigt bliver mordere frifundet eller får minimale straffe, for at tage / prøve at tage andres liv. For ganske nyligt blev en mand løsladt, på trods af, at adskillige vidner havde set ham stikke en kniv i ryggen på et andet menneske.

Men hvis en taxichauffør kører ad motorvejen til lufthavnen, så rydder dagspressen omgående forsiden, for at skrive om disse samfundsskadelige elementer, kaldet chauffører.

Og hvad med lægerne? Når de begår fejl, så dør mennesker – eller i bedste fald bliver de invalide for livstid. Men så står politikerne i kø, for at fortælle os, at man kan da ikke fratage en mands hans levebrød, på grund af en fejl. Heller ikke, selvom denne fejl har kostet et andet menneske livet eller førligheden. Man rører da ikke et medlem af de hvide kitlers klub!

Men hvis en taxichauffør med et lige bevillingsnummer på bilen, skulle formaste sig til at køre ind på lufthavnens optageplads på en ulige dato, så ville denne storforbryder omgående blive filmet, noteret og indfanget. Hvorefter den formastelige sikkert skulle stå skoleret for Storfolkedomstolskommisær Jørgen Kjær.

Eller hvad med advokaterne? Er der ikke for nyligt.....?

Nåh nej, I må meget undskylde at jeg nævnte advokaterne (juristerne), det er jo dem der fabrikere alle lovene, så der er nok taget hensyn. Man skulle jo nødtigt havne ved siden af en chauffør, der på grund af ordblindhed, er kommet til at skrive forkert på køreskiven.

Men hvis en taxichauffør kun skriver sig i kørebogen med sit for bogstav og efternavn, og han har en bror der også kører taxi og har samme for bogstav, så er det en katastrofe. Omgående sætter man himmel og jord i bevægelse for at lave loven om, også selvom dette skulle være de eneste mennesker i hele kongeriget, hvor et sådant sammenfald forekom.

Eller hvad med politikerne? Disse højt besungne hæderlige sjæle, der ikke et eneste sekund, siden de kom i Folketinget, har overvejet at arbejde bare en enkelt time til 121,-kr./timen. Hvad sker der med dem, når de bryder reglerne?

Hvad sker der med en minister, hvis samlede gage formodentlig langt overstiger 1 million kroner årligt, hvis han roder rundt i sine bilag og lader skatteyderne betale sine cigaretter og sit druk. INGENTING!

Hvad sker der med en minister, når Folketingets Trafikudvalg opdager, at de oplysninger hun har forsynet dem med, ikke er i overensstemmelse med de oplysninger de i øvrigt er i besiddelse af?

Hvad sker der med en minister, når hendes oplysninger tilsyneladende ikke stemmer overens med de oplysninger, medlemmerne af det relevante udvalg er i besiddelse af?

Hvad sker der med en chauffør, når han har skrevet med rød kuglepen i sin kørebog / på sin køreskive i stedet for blå kuglepen?

Han skal fængsles!

Han skal krydsforhøres!

Han skal fratages sit daglige brød!

Og alle landets aviser vil stå på nakken af hinanden, for at få lov til at skrive den mest svinske artikel om denne storforbryder, som har krænket Danmark så groft!

Hvem tror stadigvæk på retsstaten og en retfærdig verden?

Lad os sige til alle de mennesker, der var samlet i Vejle: Det kan godt være, at ministeren vil tilskrive jer et pænt brev. Det kan også være, at hun vil nedsætte et ligegyldigt udvalg, der kommer frem til et resultat, som i ikke kan bruge til noget. Det kan endog være, at hun vil fremkomme med nogle pæne forslag, som fører til ingenting og som i sandsynligvis heller ikke kan bruge til noget. Men summa summarum vil være, at den pågældende vognmand / chauffør stadigvæk vil stå uden kørekort og uden sit levebrød, på trods af, at han færdselssikkerhedsmæssigt ikke har været til fare for

nogen. Og om et halvt år, eller et helt år, eller.....? Så vil en ny chauffør stå i nogenlunde samme situation, og slutresultatet vil sandsynligvis være nogenlunde det samme!

Og hvorfor?

Fordi politikerne er 100 % lige glade med den arbejdende befolkning og med den arbejdende befolknings problemer. For politikerne lever i en helt anden verden, end vi andre gør. Politikerne lever i en verden, hvor det drejer sig om at skaffe stemmer til næste valg. Vi lever i en verden, hvor det drejer sig om at skaffe brød på bordet. Og disse to verdener, synes ikke at forstå hinanden!

Og derfor finder vi det rimeligt, at stille spørgsmålet:

”Er den demokratiske retsstat Danmark afgået ved døden?”

KAT – Bladet har fået ny
e-mail adresse:
k-a-t@katbladet.dk



Bladet

*KAT-Bladet udkommer 10
gange årligt.*

Redaktion

Ansvh. Red. Andris Kir-
steins.

Bladet tilsendes abonnenter,
faglige organisationer samt rele-
vante myndigheder.

Abonnement 125 kr./året.

KAT—Bladet.

Postadresse: Käthe Gren, Aarestrupsvej 11, st.th., 2500, Valby.

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

Hjemmeside: www.katbladet.dk

Faglig konsulent: Kurt Petersen.

Alle kan tegne abonnement for 125,-kr. årligt.

KAT-Bladets redaktion:

Grete Gren, Leif Jensen, Pia Jensen, Kurt Petersen & Andris Kirsteins.