



Bladet

Medlemsblad for
Københavns Aktive Taxiforening

Marts 2008. 28. Årg. Nr. 3.

KAT-BLADET FORTSÆTTER!

FORENINGEN KAT OPHØRER PR. 1. APRIL 2008.

DET BLEV PÅ KAT'S ORDINÆRE GENERALFORSAMLING BESLUTTET AT NEDLÆGGE KØBENHAVNS AKTIVE TAXIFORENING SOM FORENING. SAMTIDIGT BLEV DET BESLUTTET, AT MAN VIL FORTSÆTTE UDGIVELSEN AF KAT-BLADET.

DA FORENINGEN STOD FOR AT SKULLE FINDE NYE LOKALER, OG DA ARBEJDET MED MEDLEMSBOG-HOLDERIET OG LIGN. ALTID PÅHVILER DE SAMME MENESKER, SÅ BESLUTTEDE GENERALFORSAMLINGEN AT NEDLÆGGE FORENINGEN KAT. BESTYRELSEN OG DE ØVRIGE MEDLEMMER DER ALTID HAR VÆRET AKTIVE VED SKRIVNINGEN OG TRYKNINGEN AF KAT-BLADET, LOVEDE AT DE VILLE FORTSÆTTE UDGIVELSEN AF BLADET MED UFORMINDSKET ENTUSIASME, SÅ VORT ERHVERVS PAMPERE FORTSAT IKKE SKULLE FØLE SIG SIKRE, NÅR DE HANDLEDE PÅ EGNE VEGNE OG OVERSÅ VORT ERHVERVS UDØVERE FULDSTÆNDIGT.

DERFOR: VOGT JER, PAMPERE. KAT'TEN ER IKKE DØD, DEN HAR BARE SKIFTET PELS.

**MED VENLIG HILSEN
REDAKTIONEN**

Læs også: www.katbladet.dk



Mogens Jensen – 28 år og lidt til!

Mogens Jensen har været ansvarshavende redaktør for KAT-Bladet i 28 år; og han har været vort erhvervs fremmeste frontkæmper i endnu længere tid. Han er desværre nu nødsaget til at holde op. Vores verden bliver aldrig den samme igen.

Som nogen ved, andre ikke, så har Mogens Jensen fået et slagtilfælde sidste år og sidder nu på plejehjem. Og derfor træder Mogens Jensen tilbage som ansvarshavende redaktør. Der er ikke andre muligheder. Han vil blive dybt savnet.

Foreningen KAT blev stiftet den 17. november 1980 og KAT-Bladet begyndte samtidigt at udkomme som medlemsblad for foreningen. Og Mogens Jensen har fra første færd været ansvarshavende redaktør og uofficiel formand (foreningen har en flad struktur uden formand) og talsmand for foreningen. Mogens Jensen var ikke alene ansvarshavende redaktør for KAT-Bladet, men han var også hoveddrivkraften bag oprettelsen af foreningen KAT og udgivelsen af KAT-Bladet. Ingen i vores branche, har kæmpet hårdere for chaufførernes og vognmændenes rettigheder, end Mogens Jensen.

Der er næppe nogen andre i vores branche, som har eller har haft det kolossale overblik over alt, hvad der foregik, som Mogens Jensen har haft! Og det var ikke tilfældigt. Lige fra barnsben af, havde han lært at læse alle tilgængelige aviser og hvad der ellers fandtes. Dette, kombineret med branchens nok bedste intelligens, gjorde ham til en formidabel modstander for pamperne; hvilket nogle af dem har måttet sande, bl.a. når Mogens Jensen var på TV.

Ingen har nogensinde kæmpet en mere indædt kamp for chaufførernes og vognmændenes rettigheder, end Mogens Jensen. Og det har nok, helbredsmæssigt, kostet ham dyrt; men han ville det ikke anderledes! Retfærdighed stod ham så meget på sinde, at han gerne ofrede alt andet, på retfærdighedens alter!

Mogens, vi vil savne din kampgejst.

Må vi have lov til at slutte af med et citat, som må have stået Mogens hjerte nær, i hans utrættelige kamp for retfærdighed og rimelige vilkår for alle.

”Bliv ikke overrasket når du opdager, at det offentlige undertrykker de små og fornægter dem deres ret og rettigheder. Enhver embedsmand er beskyttet af embedsmanden over ham, og begge er beskyttet af endnu højere rangerende embedsmænd”.
Ecclesiastes (Prædikenernes bog) kap. 5. stk. 8.

Har jeg misforstået noget?

Det der med miljøet, handler det ikke om, at mindske forureningen?

Politikerne taler hele tiden om miljøet og om forureningen, så ørerne på os stakler der skal lytte til disse nyreligiøses prædikener desangående, er ved at falde af. Og de er naturligvis altid selv så hellige, så man ikke kan lade være med at kigge efter glorien oven over deres hoveder. Men den er der ikke!

Og hvorfor ikke?

Er der en god grund til, at det er totalt umuligt at se deres glorie?

Er det ligesom de gamle præster i middelalderen, de prædikede fromhed og godhed og solgte afladsbreve i stakkevis, men da de selv stod overfor Den Almægtige, så er halvdelen af dem formodentlig blevet sendt ned til konkurrenten nedenunder. For et var, hvad de prædikede og noget andet, hvad de reelt gjorde!

Og er det ikke også sådan, med vore dages politikere?

Den 5. marts 2008 kunne man på Internettet læse, at sam-

fundet hvert år mister 900 millioner kroner på grund af røde lyskurver. Tallet udgøres af 19 millioner liter brændstof og 9 millioner køretimer.

Prøv lige at forestille jer, hvor meget forurening der må dannes, når der brændes 19 millioner liter brændstof af!

Og hvad gør politikerne ved det?

Intet!

Det lyder godt nok som det rigtige svar.

De forlanger at taxibranchen skal købe minibiler så chaufførerne kan ende som halv- eller helinvalid. Men 19 millioner liter brændstof til ingen verdens nytte? Det gør man intet ved! Kommunen har naturligvis husket at give sig selv dispensation fra egne regler!

Der er naturligvis en embedsmand, dem er der så frygteligt mange af, der udtaler noget vås om, at lyssignalerne er blevet gamle og mangler vedligeholdelse. Og der er måske også lidt om snakken. Men er det hele forklaringen?

Det lyder meget tvivlsomt!

Jeg kan umuligt være den eneste, der kan huske dengang der var 60 km's fartbegrænsning i byerne. Og dengang passede stort set alle lyskurverne sammen, forudsat at man kørte ligeud og kørte 60 km/t. Jeg har personligt kørt helt inde fra Københavns Rådhusplads og 9 – 10 km ud af byen, uden at stoppe en eneste gang. Vi taler her godt nok om de trafikalt meget stille timer, men alligevel. Det kan ikke lade sig gøre i dag. Det har faktisk ikke kunnet lade sig gøre, siden man ændrede hastighedsgrænsen til 50 km/t.

Kunne det skyldes hastighedsgrænsen, eller ændringen af den?

Det synes ikke umiddelbart som værende logisk. Hvis man kan regulere lyskurverne ind til 60 km/t., så kan man vel også regulere dem ind til 50 km/t.

Men er lyskurverne da blevet forældet og misligholdt fra den ene dag til den anden? Nemlig den dag, da man ændrede hastighedsgrænsen?

Det lyder vel heller ikke overvejende sandsynligt.

Dette får mig til at tænke på en pæn ældre kunde jeg en gang kørte med. Han sagde, at han kendte en af Københavns kommunes trafikingeniører og at vedkommende havde sagt sit job op og

fundet noget andet.

Hvorfor?

Jo, ifølge denne pæne ældre herre, så havde trafikingeniørerne fået direkte politisk besked på, at de skulle sørge for, at lyskurverne **ikke** passede sammen. Man skulle altså genere bilisterne mest muligt, det var politisk ønskeligt. Og dette var årsagen til, at min kundes bekendte havde skiftet job, eller rettere arbejdsgiver.

Jeg ved godt, at man skal passe på med, hvad man tror på. Men når det man hører lyder overvejende sandsynligt, så kan det jo også godt være sandt! Og vi ved jo, at politikerne i København gør, hvad de kan, for at genere bilisterne mest muligt. Det er ganske enkelt politisk ukorrekt, hos visse politikere, at have forståelse for bilisternes og det arbejdende folks problemer. Også selvom det er disse mennesker, der skal betale hele ”gildet”.

Om en taxi kører 1 – 2 kilometer mere eller mindre på literen, det går visse politikere meget op i. Men 19 millioner liter brændstof brændt af til ingen verdens nytte, det generer ingen.

Gad vide, om der findes et medicinsk fagudtryk for sådan noget?

Har Peter Kjærgaard fået ny skrårem?

Vi her på redaktionen, har tidligere haft den tvivlsomme ære, at beskæftige os med en vis kedelig person fra Taxa Fyn ved navn Peter Kjærgaard, næstformand i Dansk Taxi Råd.

Og nu er vi så tilfældigvis ”faldet” over ham igen. Eller er vi bare faldet over ham, fordi den mand tilsyneladende efterlader sig en stank alle vegne hvor han bevæger sig, der er værre end et gammelt utømt latrin fra middelalderen?

Man siger at man skal høre meget sludder, før ørerne falder af – og man skal formodentlig lugte til megen råddenskab, før næsen falder af. Men når man hører og læser om Peter Kjærgaards gøren og laden, så risikerer man at både ører og næse falder af samtidigt!

I KAT-Bladet nr. 3 / 2006 beskrev vi, hvorledes Peter Kjærgaard tilsyneladende var gået i lære som propagandaminister, idet han helt klart og tydeligt ønskede at indføre censur her i landet.

Og nu ønsker han tilsyneladende at udvide sin, vist nok temmelig indsnævrede, horisont, ved at behandle de Fynske taxi-chauffører på en måde, som man kunne forestille sig, ville gøre en vis Hr. Albert Speer stolt som en hane, første gang den ser sit afkom

spise en regnorm.

Vi ønsker ikke at sammenligne Peter Kjærgaard med hverken den ene eller den anden, da vi ikke ønsker at fornærme hverken den ene eller den anden. Vi har tidligere givet udtryk for vores mening om dette individs moralske habitus – og den mening har ikke flyttet sig en eneste millimeter i positiv retning.

Hvorfor?

Jo, vi har været inde på Eurodrivers hjemmeside og under Taxidrivens.dk / Fri debat, der har vi læst om Peter Kjærgaards seneste gerninger (eller rettere ugerninger). Og det er rare sager, specielt hvis man er chauffør og gerne vil have ødelagt sin nattesøvn.

Hvis de Københavnske taxichauffører havde denne afskyelige afart af et civiliseret menneske som arbejdsgiver, så ville der nok ikke gå mange år, før deres løn ville bestå af et glas vand og en humpel gammelt tørt rugbrød; og så ville de få lov til at køre 7 dage om ugen. Og vi troede, at det ikke kunne blive værre end det er.

Lad os alle bede til, at Peter Kjærgaard ikke bliver politiker og flytter østpå, der findes helt sikkert vælgere nok der ville stemme på ham.

Og hvad drejer det hele sig så om denne gang?

Jo, ovre i Svendborg Taxa, under det som chaufførerne kalder for "Cirkus Fyn", der har man indført differentierede takster, tilsyneladende uden at informere hverken den ene eller den anden. Chaufførerne skulle også have haft en lønstigning. Men det har åbenbart knebet lidt med viljen til at give chaufførerne hvad der tilkom dem, så for en sikkerheds skyld, så har man sat afregningsprocenten ned med 5 %, ifølge indlægget på Taxidrivere, inden man gav chaufførerne en lønstigning på 3,18 %. Så skulle man vist være på den sikre side.

Vi er alle sammen startet som chauffører, dette skulle give os en helt unik forståelse for chaufførernes problemer, sammenlignet med mange andre erhverv. Samtidigt er vores egen indtjening, nøjagtigt ligesom chaufførernes, 100 % afhængig af den indkørsel vi kan præstere pr. time – og vi ved godt, at en takstforhøjelse på f.eks. 5 %, ikke automatisk udløser en forhøjelse af vores timeløn på 5 %, specielt ikke i tider, hvor kørselsmængden er for nedadgående på grund af en vis økonomisk afmatning.

Hvad havde Peter Kjærgaard så sagt til chaufførerne, da de havde foreholdt ham, at den omtalte handle måde ikke var i overensstemmelse med god skik og brug samt den indgåede overenskomst?

Efter hvad der står på hjemmesiden, så havde Peter Kjær-gaard sagt: ”Firmaet har jo åbent i weekenden, så kan man hente forskellen der”!

Oversat til normalt letforståeligt dansk: ”Hvis i synes i tjener for lidt, så kan i jo bare køre 7 dage om ugen, i er alligevel ikke værdige til at blive kaldt for mennesker med ret til rettigheder som sådanne, i er jo kun chauffører og bør behandles som sådan.”!

Både Albert Speer og hanen ville være stolte af ham, men hvorvidt afkommet overlevede, det er et stort spørgsmål?

På hjemmesiden kan man også læse, hvordan Peter Kjær-gaard indgår en aftale der skal vare indtil parterne (chaufførerne og P.K.) finder en løsning på problemet, men 2 dage før chaufførerne skal give en tilbagemelding via deres forbund, så bryder Peter Kjær-gaard aftalen.

En aftale i ”Cirkus Fyn” er åbenbart kun en aftale, indtil det passer Peter Kjær-gaard at bryde den. Vi ved ikke, hvor ellers end på Fyn, man kan finde en sådan magtarrogance?

Chaufførerne blev enige med lokalbestyrelsen hos Svend-borg Taxa om, at man fastholdt den oprindelige afregningsprocent, indtil de respektive forbund var kommet med deres vurderinger og

dette stod 15 ud af 19 vognmænd tilsyneladende bag (de sidste fire kunne enten ikke nås eller var imod). Men dette fik de naturligvis ikke lov til. Peter Kjærgaard viste omgående sin respekt for demokratiet ved at fortælle lokalbestyrelsen: I har ingen juridisk ret til at indgå aftaler, det har kun jeg, JEG, **JEG!**

Og denne mand er topfigur i Dansk Taxi Rod!

Vi kan godt forstå, at denne mand i Dansk Taxi Tidende nr. 3 marts 2006, skrev en artikel om, sådan som vi opfattede artiklen, at der skulle indføres censur her i landet og at ytringsfriheden skulle ophæves. For den afart af et civiliseret menneske, har da om nogen, brug for at få afskaffet ytringsfriheden og få sig selv indsat som propagandaminister. Og så skulle han formodentlig have eneretten til al information.

Hver gang vi læser eller hører om Peter Kjærgaards gøren og laden, så bliver det tilsyneladende værre og værre.

Findes der ingen ansvarlige psykiatere her i landet, der kan hjælpe den mand?

Cirkus



Fyn!

Er Bondam A- eller B- mærket?

Vi her på redaktionen, prøver gerne på at følge med i, hvad der foregår i vores branche. Dette indebærer naturligvis, at vi læser de forskellige blade og hjemmesider der omhandler vores erhverv. Vi læser naturligvis også TaxiDanmark. Her faldt vi over nogle sider, hvor STFF havde interviewet Klaus Bondam.

Og her må vi spørge os selv, hvem har dog stemt på den mand?

Og hvorfor behandler interviewereren fra STFF Bondam så forsigtigt. Er han bange for ham? Eller skal man være sød og rar for at få et interview med en politiker? Der er trods alt ikke mange politikere der har mod og mandshjerte til at stille op til et interview, hvor de ved at spørgeren vil ”hakke deres argumentation i småstykker og fodre svin med resterne”.

Klaus Bondam bliver spurgt, hvorfor han har så meget imod taxier i busbanerne? Og hertil svarer han, at man risikerer at bussernes fremkommelighed bliver reduceret og at de dermed ikke kan overholde deres tider. Dette synes at stå i skærende kontrast til, at vi andre gange har læst, at de Københavnske Taxier kører med 150 km/t igennem byen. Hvordan kan dette forsinke busserne? Kører busserne da hurtigere end taxierne?

Bondam postulerer i interviewet, at både busselskaberne og politiet havde betænkeligheder ved, at give taxierne tilladelse til at køre i busbanerne. Bl.a. skulle dette kunne give forringede arbejdsvilkår for buschaufførerne, når hurtigkørende taxier kører på indersiden af busserne. Men, er der ingen hastighedsregulering for busserne? Og er det tilladt for taxierne, at køre på fortovet / cykelstien (indersiden af busserne)?

Naturligvis forsvarede Bondam også uddelingen af 150 ekstra taxibe-
villinger. Det var ganske enkelt nødvendigt, for at efterkomme kundernes efter-
spørgsel.

Men hvad med førernes behov? Har de ikke et berettiget krav om, at de
skal kunne leve af dette, af det offentlige, gennemregulerede erhverv? Vi hører
trods alt til blandt landets allerdårligst betalte erhverv, med en gennemsnitlig
timeløn på lige under 114,-kr./timen. Og dette inkluderer både fredag nat og lør-
dag nat!

Det betyder vel ikke så meget, når man som Bondam, lever af det, som
de andre producerer, men for chaufførerne i erhvervet betyder det meget.

Kunne man ikke, bare denne ene gang, have taget hensyn til erhvervets
udøvere? Kunne politikerne ikke have været forudseende og have skåret 150 be-
villinger væk i stedet for at ”spytte” 50 nye bevillinger ud på et vigende marked!

Vidste politikerne ikke, at markedet var vigende? Jo, naturligvis vidste
de det. Der har dog i længere tid været en vis økonomisk afmatning her i landet.
Afmattningen begyndte ikke den 1. januar 2008, den var allerede begyndt i som-
meren 2007. Dette kunne helt klart og tydeligt ses af, at ejendomsmæglerne alle-
rede dengang havde svært ved at komme af med de af dem udbudte ejerboliger.
Nej, at sætte ekstra bevillinger på gaden var dybt uansvarligt, en handling der kun
kunne gennemføres af totalt uansvarlige politikere – desværre støttet og krævet af
så fremtrædende folk fra taxibranchen som ”Smarte” Lars fra TaxiNord. En
mand, der os bekendt, aldrig har gjort noget godt for vores erhverv.

Derudover kunne Bondam (og nogle af de andre politikere) begynde at
læse nogle seriøse aviser, så ville de måske vide hvad der foregik i denne verden.

Bl.a. Børsen har skrevet, at flere taxicentraler melder om kraftig nedgang i antallet af ture. Selv John Lindbom, direktør i Codan Taxi og med mange flere kasketter end vi kan tælle til, har indrømmet at: ”Vi har indtil videre set en nedgang i antallet af ture på 4 – 5 % i forhold til sidste år”. Men politikerne lytter måske heller ikke til vort erhvervs mægtigste mand? For han fortæller da forhåbentlig dem det samme, som han fortæller aviserne og os. Men måske er politikerne bare ”magtfuldkomne”. Og sådanne mennesker, har som bekendt nok i sig selv!

Og nok engang, udfolder Bondam sine åndsevner på at fortælle os om A- mærkede og B- mærkede taxier af hensyn til miljøet. Ikke et eneste ord om chaufførernes arbejdsmiljø. Bondam indrømmer at lovgivningen ikke giver mulighed for at stille miljøkrav til taxierne – men alligevel vil Københavns kommune stille miljøkrav til de biler der skal køre for kommunen. Han nævner ikke med et ord, at den mulighed har kommunen allerede i dag! Københavns kommune kan bare ringe til et bestillingskontor og sige, at de gerne vil have en miljømærket taxi (f.eks. en Toyota Prius), hvorefter bestillingskontoret vil gøre sit yderste, for at efterkomme ordren!

Og, så må vi spørge Klaus Bondam, om han ikke i sin egenskab af teknik- og miljøborgmester har læst den undersøgelse som Italienske og Tyske forskere har lavet angående nye og gamle lastbiler? Undersøgelsen konkluderer, at partiklerne fra de nyeste lastbiler der overholder de allerskrappeste nye miljøkrav, er farligere for vores helbred end partiklerne fra en gammel hostende lastbil der udspyr sort røg. Forklaringen er nanopartikler, de nye lastbiler udspyr masser af nanopartikler der kan trænge ind i de ”fjerneste afkroge” af vores krop, medens de gamle lastbiler hostede forholdsvis store partikler ud af udstødningen. Og konklusionen er tilsyneladende, at man havde stået sig bedre ved at beholde de gamle lastbiler hvis de havde fået påmonteret partikelfiltre. Så verden er ikke altid så

enkel som man tror. Bondam taler altid om km/l, men chaufførernes fysiske arbejdsmiljø interesserer ham ikke.

Og ganske kort efter at have belært os om miljørigtige biler, så forklarer Bondam os, hvorfor vi skal køre en kæmpe omvej, når folk skal til og fra Operaen. Nu betyder miljøet lige med et ikke noget. Nu kommer han med en hel masse pludder pladder, for at aflede vores opmærksomhed fra det væsentlige, at Klaus Bondam har forskellige moralbegreber til forskellige situationer. Som vi plejer at sige: ”Når moral er godt, så er dobbeltmoral dobbelt så godt”!

Senere i samme interview, har Klaus Bondam travlt med at fralægge sig ethvert ansvar for, at der i februar 2007 blev indkøbt en borgmesterbil, vistnok en SAAB 9-5, der ikke overholder borgmesterens egne krav, men som til gengæld kan køre på et ”miljørigtigt” brændstof, som ikke fås i Danmark – man skal køre til Sverige for at tanke dette brændstof.

Dette beviser, så vidt vi kan se, at Klaus Bondam er et skvat. Han tiltrådte som miljøborgmester den 1. januar 2006. Og nu prøver han på at bilde os ind, at han ingen indflydelse har haft på anskaffelsen af borgmesterbilen, som er indkøbt **13 måneder** efter hans tiltræden. For os lyder det som ansvarsforflygtigelse. Det lyder som en miljøforvirret borgmester, der med Djævelens vold og magt ville have en bil der lød som meget miljø uden at have forstand på sagen; og nu nægter han at indrømme sit ansvar i sagen! Han skulle have holdt sig til de skrå brædder – for her er han da ude på et skråplan!

Men han har husket at give Københavns kommunes egne biler dispensation fra kommunens egne regler! De skal naturligvis ikke overholde de regler som de udstikker for alle andre. Atter engang: ”Når moral er godt, så er dobbeltmoral dobbelt så godt”!

Borgmesteren ønsker også at flytte trafikken fra ”bro-” gaderne og andre steder hen, bl.a. Tagensvej! Har borgmesteren nogensinde bevæget sig på Tagensvej i myldretiden? Den kan vist ikke tage meget mere. Og ude på Amager ser det endnu værre ud. Når Københavnerne køber flere biler, så skal der selvfølgelig findes bedre trafikløsninger, løsninger der tager hensyn til bedre fremkommelighed i den Københavnske trafik. Dette kunne bl.a. være en havnetunnel under Nordhavnen eller en tunnel ind under søerne i en ”søring”. Københavns kommunes egen forvaltning har haft indtil flere udmærkede forslag på bordet, politikerne har bare aldrig gennemført dem; for de ønsker ikke at forbedre fremkommeligheden for biltrafikken i København, de vil have biltrafikken ud af København – men de vil naturligvis gerne have de mange rare penge, som bilisterne betaler i diverse afgifter, for dem kan de slet ikke undvære!

Senere i dette interview, kommer borgmesteren ind på, at han gerne vil have indført en betalingsring i København, hvor bilisterne skal betale for at køre indenfor denne ”ring”. Og, **Taxierne skal naturligvis ikke friholdes for betaling**, hvis det står til Klaus Bondam. Som han siger: ”Hvis det også gælder taxaer, så bliver omkostningen ret begrænset pr. tur.”. Med andre ord, politikerne vil ”pisse” på os nok engang. Ud af vor latterlig ringe timeløn, så skal vi nok engang være med til at fylde Københavns kommunes evigt slunkne kasse. Og hvad får vi i kompensation? Sikkert ikke ret meget. Et krav om fjernelse af 500 bevillinger ville i dette tilfælde være rimeligt!

Endeligt prøver Klaus Bondam på at besvare et spørgsmål angående standsningsforbuddet, men det slipper han ikke godt fra. Han prøver på at fortælle interviewereren fra STFF, at der måske er enkelte chauffører der har misforstået standsningsforbuddet, men han uddyber det ikke. Vi vil konstatere, at det er godt, at Bondam ikke er i besiddelse af et erhvervskørekort, for i så tilfælde, ville der

hurtigt være en dommer, der ville fortælle ham, hvordan standsningsforbuddet skulle fortolkes. Heller ikke denne simple regel, kan Bondam håndtere på en fornuftig og ansvarlig måde.

Vi kan kun sige en ting til Københavnerne: "I kan ikke være så dumme to gange efter hinanden, så i 2009 har i chancen for at skifte ham ud med en, der ved hvad han har med at gøre!".





Bladet

KAT-Bladet har været medlemsblad for Københavns Aktive Taxiforening. Stiftet 17 nov. 1980.

KAT-Bladet vil fortsætte med at udkomme 10 gange årligt.

Redaktion

Ansuh. Red. Andris Kirsteins.

Bladet tilsendes abonnenter, faglige organisationer samt relevante myndigheder.

Abonnement 125 kr./året.

KAT—Bladet.

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

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