



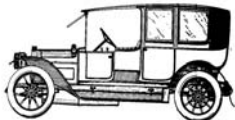
Bladet

November 2008. 28.Årg. Nr.9.

Plattenslageri
eller
Borgerkrig
i Taxibranchen?

John Lindbom kan—
eller kan han?

Så meget tjener de
om måneden?



Læs også: www.katbladet.dk



[Handwritten signature]

Plattenslageri *eller* *Borgerkrig* *i Taxibranchen?*

Onsdag d. 5. november 2008 sprang der en bombe i taxibranchen. Dansk Taxi Råd tilbød sine medlemmer at tegne en forsikring på deres biler som, påstod DTR, i visse tilfælde, skulle være op til 20 % billigere end den forsikring de kan få hos TRAFIK G/S.

Vores første tanke var, nu bliver der noget nær borgerkrigs lignende tilstande i taxibranchen, nu bliver der sjov i gaden i vores branche, for nu prøver DTR / John Lindbom at ødelægge vores fælles gensidige (non profit) forsikrings selskab. Dette siger vi, fordi vi kender John Lindboms generalieblad.

Umiddelbart kunne det virke, som om DTR bare ville tilbyde sine medlemmer en ny konkurrerende forsikring til en attraktiv pris. Men hvorfor det? TRAFIK er et gensidigt forsikrings selskab, altså et selskab, hvis formål er at skaffe sine forsikringstagere den billigst mulige forsikring uden at indtjene et evt. provenu til sine aktionærer. For aktionærerne (ejerne) er jo netop lig med forsikringstagerne, der hvert år får tilbagebetalt et evt. overskud.

Derudover har John Lindbom, Mr. DTR himself, siddet i TRAFIK's bestyrelse, indtil foråret 2008, hvorfor arbejdede han ikke for lavere præmier dengang, hvis han mente det var muligt?

Ja, hvorfor arbejdede han ikke for lavere præmier i TRAFIK?

Fordi han arbejdede på at fylde DTR's lommer med TRAFIK's / forsikringstagernes penge. DTR er muligvis ude i økonomiske vanskeligheder, som John Lindbom ønskede dækket, ved at sælge forsikringer for TRAFIK, imod at TRAFIK gav John Lindbom / DTR en vis provision for hver solgt police. Altså nepotisme i allerhøjeste potens!

Men måske skulle pengene slet ikke bruges på DTR's medlemmer, måske skulle pengene, via DTR, kanaliseres videre over i det af "Den Djævelske Treenighed" (John Lindbom, Lars Christiansen og Peter Kjærgaard) styrede og ejede selskab Cabital A/S? Ingen kender Cabital's økonomi, måske har de svært ved at låne penge på det frie marked, som de efterfølgende kan låne videre til vognmændene og derfor har Cabital måske brug for en "saltvandsindsprøjtning"! Måske er Cabital nødsaget til at låne penge til en rente der gør, at de ikke kan tjene noget på, at genudlåne dem til vognmændene. Og hvis Cabital ikke tjener penge, så gør det ondt på John Lindbom og co.!

Husk lige på, hvordan det gik Cabital's bankforbindelse?

Hvis man tror, at John Lindbom gør noget for medlemmerne i DTR af ren og skær godhed, så bør man nok tro om igen. Den mand gør næppe noget, uden at det på en eller anden måde gavner ham selv.

Jamen, det ligner da et frit tilbud på et frit marked, til gavn for forsikringstagerne!

Ja, det gør det, men så enkel er problematikken ikke i dette tilfælde. Havde der været tale om to konkurrerende selskaber, så var det enkelt. Men det ene selskab, er vores eget gensidige (non profit) forsikringsselskab, som blev oprettet for 77 år siden, bl.a. fordi vi havde svært ved at forsikre os hos de

”normale” selskaber. Derfor var der nogle fremsynede vognmænd, der dannede TRAFIK G/S, og det har været os alle til gavn lige siden.

Prøv at tænke på, hvad der vil ske, hvis det lykkes John Lindbom at ødelægge TRAFIK G/S. Der vil være en del vognmænd, der vil få svært ved at forsikre sig, fordi de andre forsikringsselskaber helst er fri for os. Enligt kørende vognmænd uden chauffører, de vil ikke have nogen problemer, men resten vil være ”på Herrens mark”. Skadesforløbet for chaufførbetjente vogne, er simpelthen så radikalt anderledes, end for almindelige bilister, så ingen forsikringsselskaber vil have dem. Og hvis først TRAFIK G/S er forsvundet fra markedet, hvor skal vognmændene så gå hen? Man vil ikke kunne starte forfra bagefter. Når TRAFIK er ødelagt, så er det ødelagt, og så er man ”i lommen” på John Lindbom. Og det lyder næsten lige så hyggeligt, som at stikke hovedet ind i gabet på en sul-ten krokodille.

Tror I, at det at han ødelægger TRAFIK, bekymrer John Lindbom?

Vi her på redaktionen, vi er villige til at satse vores gamle tyrolerhat på, at John Lindbom er ligeglad! John Lindbom er højst sandsynligt ligeglad med alle andre end sig selv og sine kumpaner i ”Den Djævelske Treenighed”! Han ville formodentlig være parat til at ofre sig selv, hvis bare han fik penge for det!

Kan i huske for nogle år tilbage, da Taxamotor havde ”stjålet” nogle kunder fra Codan Taxi, ved at give mere i rabat end Codan Taxi gjorde? Omgående indledte John Lindbom clearingskrigen. Stik imod alle aftaler, nægtede Codan Taxi at køre med Taxamotors ”papkort”. Dette var, formodentlig, en rendyrket straffeaktion.

Og sådan er det formodentlig også nu! Eller rettere, dette er nok en del

af sandheden. En anden del skal findes i pengestrømmen, en pengestrøm der gerne skulle være gået fra TRAFIK's pengekasse og via DTR's pengekasse og videre til Cabital's pengekasse og derfra videre til "Den Djævelske Treenighed" private lommer?

Vi ved godt, at vi ikke er i besiddelse af beviser, men!

Kan i huske TRAFIK's generalforsamling i 2007? Her blev et medlem af "Den Djævelske Treenighed" smidt ud af TRAFIK's bestyrelse. "Smarte" Lars Christiansen (TaxiNord), så mere end almindeligt misfornøjet ud, da han opdagede, at han ikke fik stemmer nok, til at forblive i TRAFIK's bestyrelse. Der var nogen, der havde brudt aftalen! En aftale, der gik / går ud på, at bestyrelsen med alle dens fuldmagter, stemmer på sig selv, og dermed opretholder status quo. Men nogen var åbenbart så misfornøjede med "Smarte" Lars, at de havde besluttet sig for, at stemme ham ud af bestyrelsen. Og hvorfor? Jo, "Smarte" Lars og John Lindbom, havde prøvet at kanalisere penge fra TRAFIK's pengekasse og over til DTR, idet de ville have et provenu af alle policer de solgte.

På generalforsamlingen i 2008 genopstillede John Lindbom ikke; Han havde regnet ud, hvem det var, der havde svigtet "Smarte" Lars i 2007, og dermed vidste han også, at han ville blive svigtet i 2008. De mennesker, der havde fundet det som værende uacceptabelt, at "Smarte" Lars og John Lindbom havde prøvet på at udnytte TRAFIK og kanalisere penge derfra og over til mere private formål, de havde ikke tilgivet John Lindbom, og derfor skulle han fjernes fra bestyrelsen. Og på grund af disse overvejelser, valgte John Lindbom formodentlig ikke at stille op. Og så havde John Lindbom formodentlig allerede dengang gang i sine nye planer om et nyt selskab, der skulle udkonkurrere TRAFIK og fylde John Lindboms / Cabitals lommer, helt uden hensyntagen til langtidsvirkningerne for vogn-

mændene!

Men ligesom tilfældet var med Taxamotor, så tilgav John Lindbom formodentlig ikke de mennesker, der havde fået ham fjernet fra TRAFIK's bestyrelse og som ikke havde tilladt ham, at kanalisere penge fra TRAFIK's bugnende pengekasse og over i DTR / Cabital og videre derfra?

Vi er sikre på, at John Lindbom søger hævn – hævn, for enhver pris!

Og derfor prøver John Lindbom nu at ødelægge TRAFIK! Vi ved ikke, hvad han har bildt storvognmændene i Codan Taxi ind, men vi er sikre på, at der (delvist) er tale om et hævntogt!

John Lindbom prøver nu på at få så mange vognmænd som muligt, til at skifte til det forsikringsselskab, som han repræsenterer, først og fremmest for at han kan få så mange provisionsgebyrer som muligt ned i egen kasse, men også for at tilføje TRAFIK G/S størst mulig skade! De skal ikke ustraffet gå imod John Lindboms ønsker! De skal vide, hvem der er overguden!

Der er sikkert nogen, som har været i branchen i så mange år, at de kan huske dengang, TRAFIK G/S var ved at gå nedenunder og hjem. Også dengang sad John Lindbom i bestyrelsen for TRAFIK G/S. Dengang havde bestyrelsen i TRAFIK G/S (John Lindbom) spillet TRAFIK's penge op på aktiebørsen, og derfor var TRAFIK nødsaget til, at udskrive en regning til alle forsikringstagere, plus at vores selvrisiko, for manges vedkommende, steg fra 1000,-kr. til 10.000,-kr. Så det er altså de samme mennesker, som dengang kørte TRAFIK på røven, som atter engang vil have lov til, at tilrane sig selv og deres utopiske drømme nogle gevaldige pengesummer, som rettelig burde forblive i vognmændenes lommer! Og kun ved at støtte TRAFIK, kan vi sikre os, at vi også i fremtiden har et forsik-

ringsselskab, der arbejder for vognmændenes interesser og ikke for nogle fjerne pengegriske aktionærer!

Og nu vil John Lindbom så have os til at tro på, at han udelukkende vil sælge vognmændene disse nye policer, for deres blå øjnes skyld?

Det giver jo ingen mening!

Må vi have lov til at gøre opmærksom på, at de mennesker, som dengang spillede TRAFIK's formue op på aktiebørsen, de blev aldrig fundet / straffet, men John Lindbom var i bestyrelsen dengang. Der er intet sluppet ud om, hvad det var der foregik, men måske netop derfor bør vi være opmærksomme på, at de samme mennesker kan være ved at manipulere med vores penge igen. Det der skete dengang, kan meget vel have været ulovligt, måske endda kriminelt, men så længe ingen siger noget, så kan vi ikke stille nogen til regnskab! Men John Lindbom var med dengang. Og måske ville han gerne forsøge samme nummer igen? Måske ønskede han, og de andre i "Den Djævelske Treenighed", at forsikringstagerne i TRAFIK G/S var så dumme, at de intet havde lært, men blot accepterede de politiske rænkespil, som John Lindbom og hans kumpaner havde udtænkt.

Må vi også have lov til at gøre opmærksom på, at mange af de mennesker, som i 1987 forlod TRAFIK G/S, for at gå over i forsikringsselskabet NORDLYSET, de sidenhen har måttet konstatere, at det var ikke så godt at forlade TRAFIK G/S, som de havde troet, for en del af de løfter, som de fik, da de forlod TRAFIK, de holdt ikke hele vejen hjem.

Nu har utroligt mange vognmænd i 77 år kæmpet for at gøre TRAFIK G/S til et godt selskab for vognmændene, og så vil John Lindbom ødelægge hele dette kolossalt store arbejde, ene og alene fordi han er blevet fornærmet over, at

TRAFIK G/S ikke vil betale ham og hans kumpaner i ”Den Djævelske Treenighed” returkommission, for at sælge vognmændene forsikringspolicer i deres eget forsikringsselskab.

Helt ærligt – er den mand værdig til at repræsentere vores erhverv under nogen omstændigheder? Har John Lindbom ikke diskvalificeret sig selv? Bør han ikke hurtigst muligt skiftes ud? (Se næste artikel, ang. John Lindboms gode gerninger overfor vort erhverv).

Men måske løser problemet sig selv. Måske er dette netop John Lindboms største fejltagelse. Måske er det netop dette, der vil vælte ham fra DTR’s top. Og måske vil det også vælte ham fra Codan Bilens top. Storvognmændene fra Taxamotor må få stemmeret, på et eller andet tidspunkt; og måske har de allerede allieret sig med en eller flere storvognmænd i Codan Taxi, således at de kan ”vippe” John Lindbom af pinden, den dag de kan gøre deres stemmer gældende. Måske har John Lindbom været for smart, en gang for meget! Måske er der også andre, der kan spille spillet!

TRAFIK har omgående udsendt et brev, hvori de meddeler, at de nu vil oprette en ny gruppe, der tilsyneladende skal give de vognmænd der aldrig laver skader, et bedre tilbud. Dette tilbud kommer kun, fordi John Lindboms forsikringsselskab ser ud til at gå efter denne gruppe. Nogen vil måske mene, at TRAFIK har sovet i timen, men det er nok ikke sandheden. Sandheden skal måske søges mange år tilbage i tiden, hvor det næsten lykkedes en flok vognmænd at vælte den siddende bestyrelse, da bestyrelsen havde formøblet det meste af TRAFIK’s formue. Hvis ikke bestyrelsen havde lavet pause og ringet efter de storvognmænd der ikke var mødt op, så var bestyrelsen, bestående af storvognmænd, blevet væltet. Og her har vi formodentlig sagens kerne. Strukturen i TRA-

FIK er helt forkert. Foreningen KAT påpegede allerede dengang, at det var forkert at en lille håndfuld mennesker sad på hovedparten af stemmerne, mens det fysiske flertal af vognmændene ikke havde den store indflydelse. Der synes noget grundlæggende forkert i, at man i vores branche, har en struktur der siger: En vogn, en stemme. Vi burde nok snarere lægge os op ad landmændene og andelsbevægelsen og sige: En mand, en stemme. Og det er formodentlig dette strukturproblem, der afstedkommer det andet problem: At de enlige vognmænd og specielt de enligt kørende vognmænd i årevis har betalt alt for meget for deres forsikringer, mens storvognmændene er sluppet alt for billigt. Og storvognmændene, som kontrollerer bestyrelsen og dermed selskabet, de har ikke været villige til at ændre på denne praksis, af helt indlysende årsager – det ville ramme dem selv. Hvis de enligt kørende vognmænd havde fået forsikringerne til den pris de burde have dem til, så var storvognmændene kommet til at betale ekstra, for et sted skal pengene jo komme fra! Men nu kan det så vise sig, at John Lindboms tilbud til vognmændene får netop denne virkning, for umiddelbart ser det ud til, at tilbuddet er rettet til dem uden skader; og folk uden skader, de bidrager som bekendt kun med et plus til det store regnskab, hvorimod folk med mange skader, bidrager negativt. Så hvis de små vognmænd begynder at forlade TRAFIK, så vil det uundgåeligt få den bivirkning, at storvognmændenes præmier stiger. Så er spørgsmålet, om John Lindbom vil kompensere dem for dette, eller om han vil blive uvenner med dem. Og bliver han uvenner med dem, hvor længe vil han så blive siddende som kransekagefigur i Codan Taxi / Dan Taxi og dermed også DTR. Vi her på redaktionen må indrømme, at John Lindboms evt. fald fra tinderne, ikke vil udløse ret mange tørre tårer fra vores side. Måske burde de små og enlige vognmænd forsøge et nyt stormløb på bestyrelsen til næste generalforsamling, evt. for at få ændret reglerne, så en mand fik en stemme, det ville gøre bestyrelsen i TRAFIK meget mere lydhør over for de vognmænd, der ikke belaster selskabets økonomi negativt.

Men uanset hvordan det går, så kan det vise sig at være for sent for os. Hvis John Lindbom først når at lave så meget ravage i vores branche og omkring forsikringsselskabet TRAFIK, at der ikke længere er et "non profit" selskab at vende tilbage til, så vil vi være prisgivet alle de andre pengehungrende forsikringsselskaber. Hvis der er alt for mange vognmænd, der er dumme nok til, at lade sig "spænde" for John Lindboms vogn, og i ren naivitet og uvidenhed, og uden en fremsynet tankegang støtter John Lindbom, så kan det vise sig at være katastrofalt for vores forsikringsselskab TRAFIK G/S. Derfor skal vi alle tænke os godt om – ønsker vi at lade os "spænde" for John Lindboms vogn og fylde hans lommer, eller vil vi hellere støtte et frit og uafhængigt TRAFIK, der arbejder i vores fælles interesse og som år efter år tilbagebetaler os overskuddet, i stedet for at proppe det i lommerne på John Lindbom og co. For i det lange løb, er der ingen der kan måle sig med "non profit" selskabet TRAFIK! Og derfor bør vi alle rykke sammen og slutte op om vores eget forsikringsselskab TRAFIK G/S!

Tilbage står det åbne spørgsmål – er der tale om plattenslageri af værste skuffe, eller er der blot tale om borgerkrig i taxibranchen?

John Lindbom kan—eller kan han?

I 2004 skaffede John Lindbom erhvervet en stor takstforhøjelse, idet vores grundtakst på gadeturene blev "sat i vejret" fra 24kr. til 19kr. En gadetur på 13km kørt fredag / lørdag nat blev på denne måde hele 20 øre dyrere end hidtil. KAT-Bladet november 2004.

John Lindbom beslutter en privat straffeaktion imod Taxamotor, idet de har "stjålet" nogle af hans kunder, ved at give større rabat end Codan Taxi,

så nu vil Codan Taxi ikke, imod alle aftaler, køre med Taxamotors ”papkort”. Eller skyldes hævntogtet, at Taxamotor sammen med Amager-Øbro Taxi har meldt sig ud af DTR? KAT-Bladet januar 2006.

DTR (John Lindbom og co.) prøver på at ”kvæle” Taxi Danmark, fordi de bringer ”uønsket” information ud til kollegaerne ligesom DTR prøver på at Kvæle CAT, idet DTR (John Lindbom) ønsker et reelt magtmonopol. KAT-Bladet februar / marts 2006.

DTR (John Lindbom og ”Smarte” Lars Christiansen) vil have indført ”Røde” bevillingsplader til nogle vogne, der så kun må køre fredag / lørdag aften. KAT-Bladet februar / marts 2006.

Peter Kjærgaard / DTR (og hermed også John Lindbom og ”Smarte” Lars?) kræver indførelse af censur i Danmark, således at taxiførere ikke får ”forkert” information fra uafhængige kilder. KAT-Bladet marts / april 2006.

John Lindbom / DTR får den ”geniale” idé, at man kun må holde i lufthavnen på lige / ulige datoer, alt efter bevillingsnummer. KAT-Bladet marts / april 2006.

John Lindbom nægter at rette sig efter Konkurrencestyrelsens henstilling ang. ”clearingskrigen” imellem Taxamotor og Codan Taxi. KAT-Bladet marts / april 2006.

John Lindbom er med til at indføre totalt ligegyldige kurser i vores erhverv, der nedsætter standarten blandt chaufførerne. KAT-Bladet april / maj 2006.

DTR / John Lindbom holder medlemsmøde uden medlemmer, kun rygklapperne var inviteret. KAT-Bladet september 2006.

John Lindbom vil have, at alle andre end ham selv skal tie stille angående forholdene i vores erhverv, ligeledes vil han have afskaffet de geniale og

helt uundværlige kurser, som han selv har fået indført. KAT-Bladet december 2006.

John Lindboms løn / DTR's regnskaber er tophemmelige for DTR's medlemmer, selvom medlemmerne er tvunget til at betale hele gildet. KAT-Bladet december 2006.

John Lindbom / Codan Taxi snyder deres chauffører, ligesom Taxamotor og TaxiNord gør, ved at lade deres chauffører betale langt hovedparten af de rabatter som selskaberne giver til nogle kunder, i strid med en afsagt voldgiftskendelse. KAT-Bladet januar 2007.

John Lindbom / DTR går sammen med Taxinævnet ind for en takststigning på 3,1%, der skal dække vores øgede omkostninger på 2,9%, samtidigt skal der sættes 2% flere vogne på gaden, så vores indtjening kan falde med tilsvarende 2% pr/vogn. Altså går John Lindbom / DTR ind for en reallønsnedgang for udøverne af vores erhverv. KAT-Bladet november 2007.

John Lindbom / DTR afviser samarbejde med HTS, idet DTR ikke ønsker at deres medlemmer tvinges til at overholde overenskomsterne (indgået af HTS). KAT-Bladet februar 2008.

John Lindbom / Codan Taxi pantsætter sig for mere end 68 millioner kroner. KAT-Bladet april 2008.

John Lindbom udtræder af TRAFIK's bestyrelse, eller bliver han indirekte "smidt ud" ligesom "Smarte" Lars Christiansen, idet begge har prøvet at kanalisere penge fra TRAFIK's bugnende pengetank og over til projekter, der mest gavnede dem selv, og nu er der så folk der ikke længere ønsker at holde hånden over disse personager. KAT-Bladet april 2008.

John Lindbom bringer sig og sin(e) forretning(er) i avisernes søgelys, idet Berlinske Tidende nu også langt om længe har fundet ud af, at Codan

Taxi / Taxamotor / Dan Taxi snyder deres chauffører, ved at lade chaufførerne betale langt størstedelen af den rabat, som selskabet giver til sine storkunder. KAT-Bladet august 2008.

John Lindbom / Codan Taxi omgås sandheden lidt lemfældigt, idet de i modsætning til det oplyste, allerede i november 2006 overtog Taxamotor. KAT-Bladet august 2008.

John Lindbom nægter, at vognmændene i Codan Taxi hænger på den gæld han har stiftet, dog viser dommen fra Ryvang Bilen det modsatte. KAT-Bladet oktober 2008.

Så som alle kan se, så har John Lindbom altid været en god mand for vores erhverv. Og vi har helt sikkert glemt et par af de gode ting, han har gjort for os i årenes løb, der er jo så meget, at det kræver en supercomputer at holde øje med alt, hvad den mand har gjort for vores erhverv. Set i lyset af ovenstående, så må man være endog meget kritisk overfor hans og hans kumpaners nye påfund. Det lyder smukt, men skal nok bare berige visse personer eller deres personlige projekter, som f.eks. Cabital A/S. Fortidens synder skræmmer.

Så meget tjener de om måneden?

Statistik og statistik, det er stadigvæk to vidt forskellige ting.

Den 17. oktober 2008 kunne man i BT finde en artikel der hed: ”Så meget tjener de om måneden”. En artikel som, kan vi forestille os, vi risikerer at få stukket i hovedet, næste gang vi beklager os over vores elendige lønforhold.

Lad os starte med et lille udpluk af den statistik, som BT bragte; BT's

kilde var Danmarks Statistik.

Folkeskolelærere: 26.675

Svejsere: 25.800

Murere: 25.442

Glarmestre: 25.283

Advokatsekretærer: 25.208

Sygeplejersker: 25.042

Elektrikere: 24.625

Taxachauffører: 24.483

Fysioterapeuter: 24.450

Tømrere: 24.242

Slagteriarbejdere: 24.108

Sekretærer: 23.858

Truckførere: 23.550

Buschauffører: 23.058

Pædagoger: 23.042

Vi vil slet ikke anfægte, at tallene fra BT / Danmarks Statistik er korrekte som sådan.

Men vi vil anfægte, at statistikken kan danne grundlag for noget som helst fornuftigt, idet statistikken er groft misvisende.

Hvordan det hænger sammen?

Jo, hvis man læste KAT-Bladet oktober 2008: "Hurra for Morten Helveg Petersen.", så vil man erindre, at vi kom frem til, at en taxichauffør tjener ca. 136,55kr/timen inkl. feriepenge og pensionsopsparing udregnet efter nævnets egne statistikker for vort erhverv.

Nu tager vi så BT's / Danmarks Statistiks tal for taxachauffører: 24.483kr/mdr og ganger det med 12 måneder, så får vi en årlig indtjening på 293.796kr/året. Dette må være rigtigt, fordi Danmarks Statistiks tal må være baseret på årslønnen delt med 12, idet der er flere grupper i statistikken der får fuld løn under ferie. Så vi må på en eller anden måde, gøre tallene indbyrdes sammenlignelige.

Vi vil her helt se bort fra den kendsgerning, at der ikke er nogen lærere, der arbejder bare i nærheden af 46 uger om året, idet 8 ugers sommerferie, 1 uges efterårsferie, 1 uges vinterferie og 1 uges juleferie plus diverse andre fridage, bringer denne gruppe ned på maksimalt 40-41 ugers reelt arbejde. Vi har som bekendt kun det, vi kan blive enige med arbejdsgiveren om, og der er ikke én eneste betalt ferieuge imellem. Men vi vil vælge at se bort fra dette, idet det ville komplicere forståelsen for problematikken.

Der er i øvrigt, skal vi kalde det "en lille pudsighed", ved BT's og Dan-

marks Statistiks tal, for som vi nævnte i sidste nummer af KAT-Bladet, så mener Morten Helveg Petersen, at taxichauffører tjener langt over grænsen for topskat. Og denne grænse var som bekendt på 327.000kr. i 2007. Så Morten Helveg Petersen må åbenbart have nogle andre tal og statistikker til sin rådighed, end dem som BT og Danmarks Statistik benytter sig af! Kan BT eller Danmarks Statistik forklare, hvorfor deres tal tilsyneladende ikke stemmer med de oplysninger, som vi kan læse os til, at Morten Helveg Petersen baserer sine udtalelser på? Ja, vi spørger bare.

Hvis vi deler taxichaufførens årsløn på 293.796kr. med hans timeløn (inkl. feriepenge og pensionsopsparing) på 136,55kr., så kommer vi frem til, at han skal arbejde 2151,56 timer/året, for at opretholde den af Danmarks Statistik opgivne månedsløn. Hvis vi antager, at en chauffør holder 6 ugers ferie, så skal han altså arbejde næsten 47 timer/ugen (46,77 præcis) for at opnå den løn, som BT og Danmarks Statistik vælger at angive.

Vi er ikke i tvivl om, at mange chauffører tjener gode penge, men hvis man arbejder 47 timer/ugen i gennemsnit, hver eneste arbejdsuge, 46 uger om året, så bør det vel også give sig udslag i en bare nogenlunde løn. For vi er helt sikre på, at folkeskolelærere, advokatsekretærer, tømrere, buschauffører og pædagoger opretholder deres månedsløn, ved at arbejde langt mindre end 47 timer/ugen. Faktisk regnes det for at være normalt at arbejde 37 timer/ugen her i landet. Så vores statistiske månedsløn er altså udregnet på 10 timers overarbejde om ugen, hver evig eneste forbandede uge året rundt.

Hvis man omregnede vores timeløn til normale arbejdsuger / månedsløn, så ville det se helt anderledes ud: $136,55 * 37 * 46 / 12 = 19.367,34\text{kr/mdr.}$

Så hvis vi ikke havde 10 timers overarbejde hver evig eneste uge, så

ville vores statistiske månedsløn være på 19.367kr. Eller en ganske lille ubetydelighed mere end postbudenes på 19.308kr.

Og så er vi tilbage ved det der stod lige under overskriften: ”Statistik og statistik, det er stadigvæk to vidt forskellige ting.”, eller som man også siger: ”Der er tre former for løgne, de sorte, de hvide og så er der statistikkerne; og statistikkerne er de værste.”.

Ind imellem, er der ting der ser rigtig pæne ud, når man sætter dem op i tabeller og statistikker, men hvis man kender til alt det, der ligger bagved, så fordufter stråleglansen, som dug for solen. Og vi der kører, vi ved jo, at det kommer til at se endnu værre ud til næste år, for vi har allerede på egen krop erfaret, at kørselsmængden er gået kraftigt tilbage. Og en nedgang i kørselsmængden, betyder en nedgang i timelønnen for os og dermed vores livsgrundlag. Vi er formodentlig nogle af de eneste, hvor de ansatte chauffører risikerer at gå ned i timeløn, på trods af at leveomkostningerne går i vejret. Vi tror ikke på, at bare én eneste af de andre grupper, som vi har nævnt, vil få forringet deres timeløn i år eller til næste år; på det punkt, kommer vi nok til at stå temmelig alene.

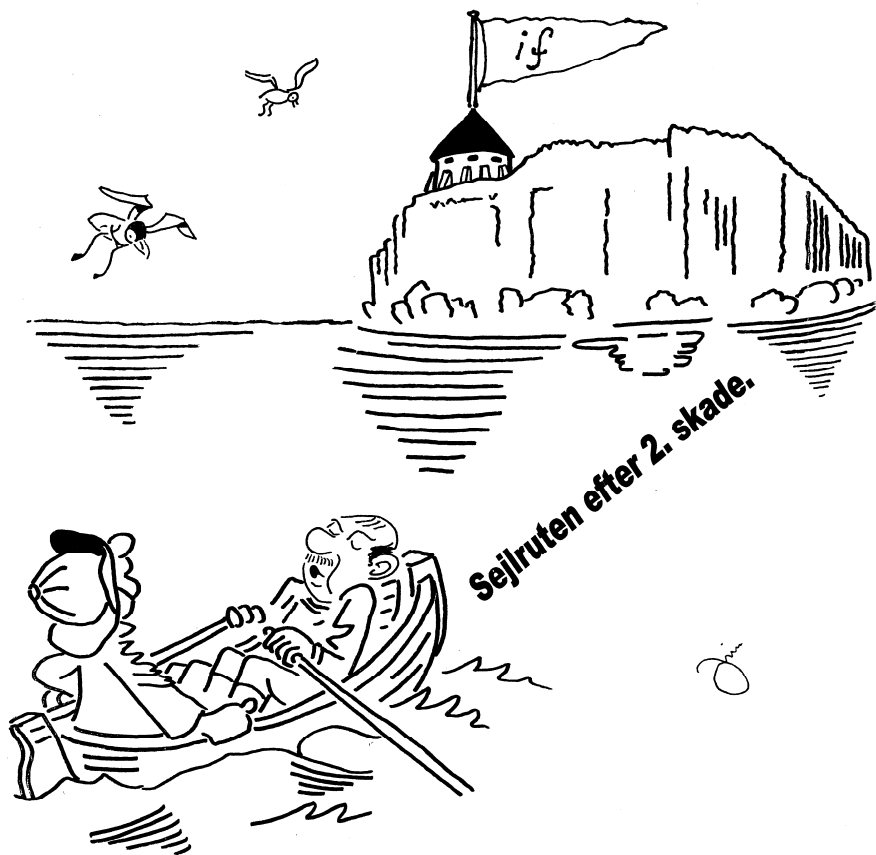
Og hvad gør vort erhvervs ledere og nævnet? Har de givet udtryk for, at de vil have en reduktion af vognparken? Nej, de forsætter med at uddele bevillinger, som var det slik til små børn. Vi har i forvejen alt for mange taxier i forhold til indbyggertallet, men nævnet er lige glade, de får deres faste gode honorar direkte fra skatteydernes lommer. Antallet af vogne i København burde reduceres, således at vi havde ligeså mange vogne pr. 100.000 indbyggere, som der er i andre kommuner, eks. Århus.

Nævnet burde regulere antallet af vogne på en sådan måde, at chaufførernes timeløn var fornuftig, når vi nu lever i et gennemreguleret erhverv som

vores, og ikke som nu, hvor en fornuftig månedsløn kun opnås ved at arbejde 10 timer ekstra hver evig eneste uge.

Og politikerne forventer / forlanger oven i købet, at vi er der til at betjene kunderne hver evig eneste dag. Vi skal være der både søndag, juleaften, 1. juledag, nytårsaften og på alle andre tider, og for dette belønnes vi med 136,55kr/ timen inkl. feriepenge og pension.

Næst efter slaverne, må vi være de dårligst lønnede der er.





Bladet

KAT-Bladet udkommer 10 gange årligt.

Redaktion

Ansvh. 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@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 & Andris Kirsteins.