



# Bladet

Danmarks mest læste taxiblød.

29. Årg. 2010. Nr. 6.

Lidt statistik

til  
ferien.

Chip

og

Chap?



Jørgen Kjær  
går på  
pension.

Køb aktier hos Edderkoppen!

Læs også: [www.katbladet.dk](http://www.katbladet.dk)

år	2008	2009	2009	2000
total vogne	2225	2344	2344	2350
unders.v.	419	427		
timer	896338	953306		
ture	1355314	1262739		
<b>Totalt antal ture:</b>		<b>6931757</b>	<b>6931757</b>	<b>9240200</b>
ture/vogn	3235	2957	2957	3932
total kr.	207018440	204538508		-24,80%
<b>kr/time</b>	<b>230,96</b>	<b>-16,4</b>	<b>214,56</b>	<b>-7,10%</b>
<b>v/50%=</b>	<b>115,48</b>	<b>107,28</b>		

## **Lidt statistik til ferien.**

Nævnets statistik for år 2009 er hyggelig læsning. 2-3 år mere, og vi vil indtage en så uantastelig sidsteplads rent lønmæssigt, så selv "Landevejens Riddere" vil have en højere timeløn end os, de får da som regel et gratis måltid mad af en eller anden venlig sjæl, vi må selv betale vores pauser. Jørgen Kjær / Nævnet gør os altid meget nidkært opmærksom på, at det samlede antal timer inkluderer pauser. Man må spørge sig selv, om Jørgen Kjær selv betaler sine spisepauser? Det tror vi ikke, at han gør. Betaler de ansatte, der hører under Nævnet, deres pauser selv? Næppe! Tjener de ansatte, der hører under Nævnet, mindre end 107 kr./timen? Nej, så var de gået hjem eller på "støtten"!

Ifølge Nævnets statistik for år 2009, så havde en chauffør med 50 % 's afregning (50 % er valgt for nemheds skyld, vores hoveder arbejder lidt langsomt her i varmen), en timeløn på ca. 107,28 kr./timen i gennemsnit. Hvor mange offentlige ansatte går til den løn?

Prøv at stille jer selv det moralske spørgsmål: "Er det rimeligt, at den der kontrollerer os, får mere i timeløn end vi gør"? Det er trods alt os der "skraber" pengene hjem til kontrollanterne og ikke

omvendt. Hvis vi ikke sad 10 timer om dagen og kørte penge hjem, hvoraf vi skal aflevere en uhyggelig stor del til skattevæsenet, så ville der ikke være penge i de offentlige kasser, til at betale kontrollanterne løn. Alt andet lige, så kan kontrollanterne undværes, det kan arbejderne ikke.

Når vi nu taler om, at en taxichauffør får den eventyrlige gennemsnitsløn på 107,28 kr./timen, så skal man hele tiden have i baghovedet, at dette er gennemsnittet for dag / aften / nat / weekend samt helligdagsarbejde. Når gennemsnittet ligger her, så må der nødvendigvis være tidspunkter, hvor lønnen er en hel del lavere. Hvor mange af kontrollanterne går på arbejde i weekenden om natten til denne løn? Og uden betalte spisepauser, for det mener Nævnet åbenbart ikke, at vi skal have.

Hvis i ser på skemaet, som er fremkommet ved at regne lidt på Nævnets tal, så får man sikkert ødelagt sin gode nattesøvn i hele ferien. Er der i øvrigt nogen, som kan fortælle os, hvorfor Nævnet aldrig opgiver hvad indkørslen er pr. time? Dette er da langt mere interessant, end kr./km eller kr./besat km.

Men lad os nu ødelægge jeres humør helt og aldeles.

Vi må først konstatere, at vi er næsten lige så mange vogne nu, som vi var i år 2000. Vi har godt nok fået Nordsjælland med,

men det samlede antal ture pr. vogn er gået ned med 975 pr. vogn pr. halvår, for Nævnets tal er jo fra juli-december = ½ år. Dette svarer til en nedgang på ca. 24,80 %! Ingen behøver at undre sig, hvis de bedste folk flygter over i andre erhverv. Nævnet burde kompensere denne nedgang, med en tilsvarende nedgang i antallet af tilladelser, således at vi på nuværende tidspunkt ville være nede på ca. 1750 – 1500 vogne, for så ville vores indtjening være nogenlunde fornuftig, vi ville kunne få fornuftige chauffører og vi ville stadigvæk kunne betjene kunderne (muligvis undtagen nytårsaften samt i myldretiden fra 15:30 – 16:30), men Bilka åbner jo heller ikke 23 ekstra kasser fredag eftermiddag – folk må stå i kø.

Vi kommer uvægerligt til at tænke på en gammel Københavnsk overborgmester, Urban hed han, der sagde: ”Giv taxierne alt det at køre med, som de kan overkomme, for så er de der, når vi har brug for dem”. Se, det var en mand med en, for politikere, sjældent indsigt i de faktiske forhold, den slags er vist nok uddøde, nu om dage kommer de direkte fra skolebænken og over i .....? Helt uden erfaring fra virkelighedens verden.

Men vi har nu læst i DTR 's blad, Taxi, at den nye formand for region hovedstaden går ind for at nedsætte antallet af tilladelser samt at fjerne tilslutningspligten. Vi tror faktisk, at han læser KAT-Bladet, for hvor ellers skulle han få så fornuftige meninger? Hvis

han kan påvirke resten af bestyrelsen samtidigt med at han holder medlemmerne informeret, så kan det vise sig, at der er et fornuftigt menneske i DTR 's bestyrelse for første gang. Alt er ikke tabt endnu.

Vi må også konstatere, at det tal, som Nævnet konsekvent nægter at udregne, timeindkørslen, den er atter engang faldet drastisk. Vi er, som formodentlig de eneste i Kongeriget Danmark, gået ned i timeindkørsel og timeløn med 7,10 %! Er Jørgen Kjær gået ned med 7,10 % i løn? Hvorfor ikke? Hvis vi skal gå ned med 7,10 %, så bør dem der kontrollerer os vel også gå ned med 7,10 %? Det er da ikke rimeligt, at arbejderne skal gå ned i løn, mens kontrollanterne, der ikke laver noget fornuftigt, de ikke skal gå ned! Nævnet burde for længst have skåret antallet af taxier ned, således at vi ikke gik ned i løn år efter år i forhold til andre grupper.

Det eneste Nævnet tænker på, det er besatte km og kr. pr. km eller pr. besatte km. Vores timeløn, den interesserer dem ikke en tøddel, bare de har deres på det tørre. Og som offentligt ansatte / folkevalgte, der sørger de for sig selv først og så kan vi andre.....!

Nævnet har i mange år haft en politik der sagde, at vores timeløn, den måtte ikke stige. Vi kunne godt, et halvt år efter at ud-

giften var kommet, få kompensation for udgiften, men vi måtte endelig ikke få en stigning i vores timeløn, så vi kunne følge med resten af samfundet. Og det sørgelige er, at dem der skulle varetage vores interesser, som eksempelvis DTR (Dansk Taxi Rod), de interesserer sig ikke for fem øre for chaufførernes og vognmændenes timeløn, bare der er vogne nok til at betale pladslejen, så pamperne kan få deres løn, så er resten ligegyldigt. Og da vi selv har været dumme nok til at vælge dem der sidder i bl.a. DTR, så er vi nok delvist skyldige selv. Som en kollega engang udtrykte det: ”Dem Gud ikke gav nogen hjerne, de fik en bevilling; og dem der slet intet fik, de fik flere”.

Taxichauffører og taxivognmænd må nok lære, at interessere sig lidt mere for, hvem de vælger til hvad; men på den anden side, hvorfor skulle vi være anderledes end resten?

God sommer.

## *Chip og Chap?*

Taxa 4x35 har nu langt om længe oplyst, at de er på vej med en chip læserenhed til vognene. Her kunne man vel forvente, at byens største central var fremkommet med en fornuftig løsning, men det er der ikke meget der tyder på. Det bærer snarere præg af, at det er den nu forhenværende direktør i samarbejde med den forhenværende formand, der har fundet på en løsning, der giver mest mulig administration.

Hvis den valgte løsning koster bare i nærheden af 10.000,- kr., så kunne de med fordel have valgt den løsning fra PBS der hedder POINT. På POINT'en går pengene direkte fra kundens kort og over til PBS og derfra videre til vognmandens konto næste dag. Men den løsning passer selvfølgelig ikke til vores branche, her er sund fornuft ikke altid let at finde. Den af Taxa valgte løsning, der går pengene fra kundens kort og over til PBS. Herfra går de videre til Amagerbanken og så videre til Taxa som sender dem videre til vognmandens konto ugen efter. Vi forudsætter at Amagerbanken ikke går nedenom og hjem, for så havner pengene nok på kuratorens konto.

Hvorfor har vi det med at vælge de mest besværlige løsninger?

ger, når de enkle ikke koster mere. Men det er måske en afskedsgave fra Steen Dahl Andersen og ”Ærlige” Palle?

Det er lidt mærkeligt, at Taxa først skriver om dette 3 uger før det skulle træde i kraft. Ingen har informeret vognmændene om noget som helst, så ingen (uden for bestyrelsen?) ved reelt, hvad systemet kommer til at koste de enkelte vognmænd. Men det er de enkelte vognmænd, der skal betale hele gildet.

Og der er også spørgsmålet om et nyt anlæg. Kan den bestilte enhed køre sammen med et evt. nyt anlæg, eller skal den også skiftes, når det gamle trafikdirigeringsanlæg skal skiftes?

Hvor bliver informationerne til vognmændene af? Nu skulle den nye bestyrelse vel være på plads og den lovede at være mere åben og informativ end den gamle. Men i den gamle bestyrelse, var det vel også kun formanden og direktøren der vidste noget.

Informationsniveauet og vidensniveauet i vores branche er ikke altid særligt stort, men når man har en direktør, der hverken kunne tale med centralens medarbejdere eller vognmændene, så skal det gå galt. Uanset hvem Taxa 4x35 ansætter som direktør, så må vi håbe, at vedkommende er så meget menneske, at han kan tale med alle der kommer i huset på Rosenlunds Allé, for der kommer ikke nye input, uden dialog.

## **Jørgen Kjær går på pension.**

Vi har nu læst, at Jørgen Kjær holder afskedsreception den 3. september 2010. Selvom Jørgen Kjær's position har været reduceret til absolut ingenting siden Nævnet flyttede til Nyropsgade, så har han dog haft meget indflydelse på både chaufførers og vognmænds liv.

Den indflydelse Jørgen Kjær har haft på folks liv har ikke altid været positiv. Op til mange vognmænd er blevet lukket og fået deres liv ødelagt, når Jørgen Kjær har truffet afgørelser, der mange gange i bedste fald har været temmelig tvivlsomme, hvis ikke det der er værre. Og det har altid været de små vognmænd, det er gået ud over.

Derudover har Jørgen Kjær altid dækket over bestillingskontorenes bestyrelser, ligegyldigt hvilke uhyrligheder de har fundet på. Vi har svært ved at se, hvad John Lindbom og co. vil gøre, når Jørgen Kjær ikke længere er der til at holde hånden over dem. Den nye der kommer, er jo ikke nødvendigvis interesseret i at ”dele seng og bord” med pamperne. Måske kommer der lidt mere retfærdighed ind i branchen, måske vil vognmændene nu få lidt mere medhold, når de klager. For øjeblikket, er vognmændene nødsaget

til at gå til domstolene, for at få retfærdighed.

I 1970 da det hele startede, var det bare en administrationschef, der både havde kødbyen og hyrevognsnævnet og som var en underafdeling af Torvevæsenet. Så blev det en sekretariatschef. Og nu skal det så være en kontorchef, der også administrerer 17 andre ting, hvilket indikerer mere end tydeligt, at denne post er noget så overflødigt som noget kan blive.

Det bliver nu sjovt at se, hvordan det nye Nævn vil reagere, nu hvor de så ikke længere har Jørgen Kjær til at støbe kuglerne. Vil de også hoppe og danse efter John Lindboms pibe, eller vil de selv træffe afgørelserne?

På længere sigt, kan vi håbe på, at når nu Jørgen Kjær bliver fjernet, så vil tilslutningspligten også blive fjernet og på endnu længere sigt, så bør Nævnet også fjernes, for det har da aldrig gavnnet branchen på nogen måde. Det eneste de har gjort, er at holde priserne nede og vognmændene stavnsbundet til bestillingskontorerne, nogenlunde som fæstebønderne var stavnsbundet til herremændene.

Vi håber på, at mange møder op og siger farvel til Jørgen Kjær, for han kunne trods alt blive siddende til han var 70. På den anden side forstår vi ham godt, nu hvor han er blevet ”puttet op på loftet” til nissen og langt væk fra alt og alle.

## **Køb aktier hos edderkoppen!**

John Lindbom udbyder nu aktier i Cirkus Codan, også kaldet Dan Taxi. Han forventer, at hyrevognfolk er så dumme, at de vil investere deres surt tjente penge på aktier i et foretagende, hvor regnskaber etc. er ligeså tilgængelige som regnskaberne hos Cosa Nostra / Mafiaen.

Man kan købe aktier i Dan Taxi Holding A/S, som ejes af Vognmandsforeningen DANTAXI. Som man kan se af efterfølgende regnskab for bestillingskontoret Dan Taxi, så kan man ikke se noget som helst af dette regnskab. Hvad bliver der indbetalt i pladsleje og hvad bruges pengene til?

Efter købet af Taxamotor har John Lindbom lært, at omsætningen er en forretningshemmelighed, så den er skjult af konkurrencehensyn.

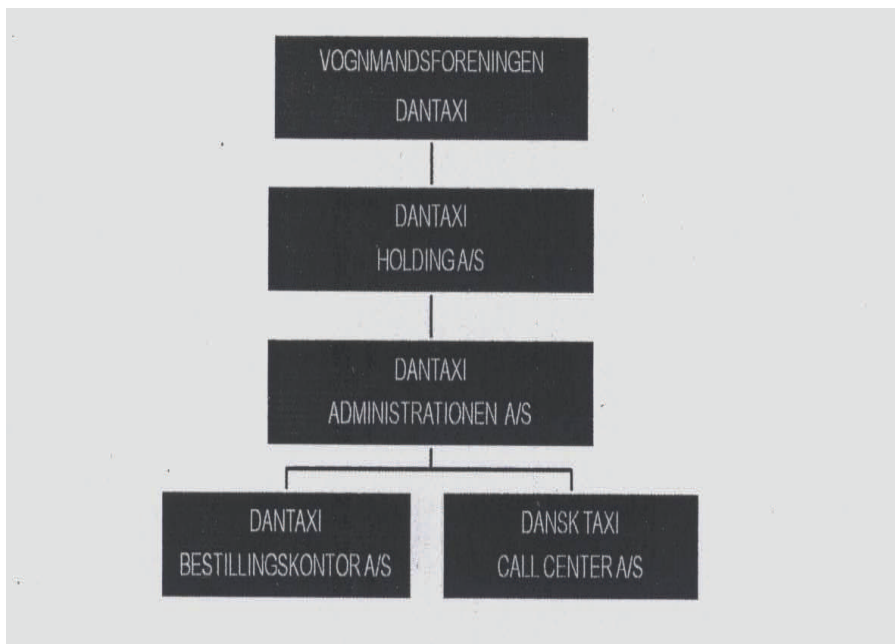
Jørgen Kjær og Nævnet har altid sagt god for denne konstruktion og Nævnet har aldrig ført tilsyn med hverken bestillingskontorerne eller deres ledere, de har derimod altid været emsige med de små vognmænd.

Det bliver sjovt at se om Jørgen Kjærs efterfølger, kontor-

chef, Birgitte Rasmussen, også har samme angst for regnskaber, som Jørgen Kjær har.

Det er helt urimeligt, at vognmændene i Dan Taxi ikke kan se, hvad deres penge bruges til. Man kan ikke se, hvad der betales i pladsleje og dermed hvor mange der betaler pladsleje.

Der er stadigvæk ingen der ved, hvad John Lindbom har givet for Taxamotor eller hvordan betalingen er foregået eller om det er rigtigt, at de gamle aktionærer i Taxamotor kører pladslejefrit.



**RESULTATOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER**

	Noter	2009	2008 i tkr.
<b>Bruttofortjeneste</b>		<u>50.241</u>	<u>506</u>
<b>Resultat før finansielle poster og skat</b>		<u>50.241</u>	<u>506</u>
Finansielle indtægter		<u>18.000</u>	<u>26</u>
<b>Resultat før skat</b>		<u>68.241</u>	<u>532</u>
Skat af årets resultat	1	<u>17.060</u>	<u>134</u>
<b>Årets resultat</b>		<u>51.181</u>	<u>398</u>
<b>Forslag til resultatdisponering</b>			
Årets resultat		51.181	398
Overført resultat fra sidste år		<u>-87.948</u>	<u>-486</u>
<b>Til disposition</b>		<u>-36.767</u>	<u>-88</u>
Overført resultat		<u>-36.767</u>	<u>-88</u>
Disponeret i alt		<u>-36.767</u>	<u>-88</u>

## Færdselslære

Udgivet på politiskolens foranledning 1. juli 1943.

### XIII.

#### Særlige Pligter m. v. for Føreren.

Føreren skal, naar der kan være Fare for Sammenstød, i Tide give tydeligt Signal. Brug af Signal fritager ikke Føreren for Anvendelse af behørig Forsigtighed overfor andre Vejfarende. Signalering skal straks ophøre, naar Heste derved bliver sky. Unyttig og hensynsløs Signalering er forbudt.

Forlader Føreren Køretøjet, skal han sætte Maskineriet ud af Virksomhed og saavidt muligt drage Omsorg for, at det ikke kan sættes i Gang af uvedkommende — f. Eks. ved at fjerne Tændingsnøglen.

Politiet er berettiget til sammen med den beskikkede Sagkyndige at standse et Motorkøretøj og lade det undersøge med det samme, særlig med Hensyn til Styre- og Bremseapparater.

God ferie til dem, der  
har råd til at holde ferie.  
Men til 107 kr/timen, er  
tabet vel begrænset.





# Bladet

KAT-Bladet udkommer 10 gange  
årligt.

*Redaktion*

Ansvh. Red. Andris Kirsteins.

Bladet tilsendes abonnenter, faglige  
organisationer samt relevante myn-  
digheder.

Abonnement 125 kr./året.

KAT tryk og lay-out.

## **KAT—Bladet.**

Postadresse: KAT-Bladet, Viemosevej 123, 2730, Herlev.

e-mail adresse: [k-a-t@katbladet.dk](mailto:k-a-t@katbladet.dk)

Hjemmeside: [www.katbladet.dk](http://www.katbladet.dk)

Faglig konsulent: Kurt Petersen.

Illustrationer: Jim Petersen.

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

KAT-Bladets redaktion:

Grete Gren, Leif Jensen, Pia Jensen, Jørgen Jacobsen & Andris Kirsteins.