



Bladet

Danmarks mest læste taxiblad

KAT-Bladet nr. 10. 2011.



**Læserne ønskes en god jul og et
godt og lykkebringende nytår!**

Højt fra træets grønne top.

Højt fra Lindboms grønne top
Stråler pengeglansen
Næstformand spil lystigt op
Nu begynder dansen
Læg nu smukt din pung i min
Ikke rør' ved min indtægt
Først skal Lindbom vises
Siden ska' han be'spises

Se chauffør nu går det godt
I forstår at trælle
Lad den lille mand nu blot
Få sin afskedsgave
Løs kun selv det stramme bånd
Hvor du ryster på min hånd
Når du strammer løkken
Kvæler du jo trællen

John han har den gren så kær
Hvorpå guldet hænger
Hver gang han den kommer nær
Vil han ikke længer
Hvad John ønsker skal han få
Når vi blot kan stole på
At han ej vil stjæle
Før vor pung er lukket

John han har ej nogen ro
Før han får sin kasse
Fire kasser vil vi tro
Til en John O' frakke
John du bliver os alt for dyr
Men da du så propert styr'
Sparer vi det atter
Ikke sandt, min fatter

Dette selskab, nyt og godt
Giver jeg til Lindbom
Han er stærk og han har mod
Han skal være leder
Hvor Bak svinger fanen højt
Husk i skylder ham respekt
Husk det er en ære
Lindbom højt at bære

Lindboms allerbedste dag
Skal vor Kaae nu have
På de blanke celler her
Må du gerne skrive
Vær forsigtig og giv agt
Indenfor er alt nu lagt
Som du ej må tømme
Det er til Johns lomme

Oh hvor John er blød og rar
Sikken dejlig hue
Den skal sikre John Lindbom
Imod mangt og meget
John han kan være stolt
Tænk jer han har kassen holdt
Det kan Kaae' ikke
Han kan bare dikke

Træl nu er jeg blevet træt
Og John får ej mere
Kaae han er i køkkenet
Nu skal han traktere
Derfor får John denne pung
Mærk engang hvor den er tung
Livet varer længe
Koster vores penge.

Taxibranchen er i knæ!

Vi tør ikke spå om, hvordan statistikken for 2011 kommer til at se ud; men vi ved, hvordan statistikken for 2010 så ud. Hvis en taxichauffør var heldig og kørte efter en overenskomst på 50 % og ingen pensionsordning, så kunne han lige snige sig op over 112,-kr/timen. Det eneste fornuftige argument for at køre på denne ordning er, at chauffører generelt er for dovne til at dyrke motion i deres fritid, hvorfor de ikke lever så længe – og så er der jo ingen grund til at spare op til pensionen, da man alligevel er død inden den skal udbetales.

Vi har så for nyligt kunnet læse, at John Lindbom, endeligt, har indset, at branchen har mistet op imod 20 % af kunderne (turene) i de sidste 5 år. Vi har tidligere skrevet om, at branchen mistede ture år efter år, der var bare ingen der tog os alvorligt. Senest har vi beskrevet, hvordan John Lindbom og medløbere har påstået, at Taxierne i det Storkøbenhavnske område fik en takstforhøjelse på 2,7 %, selvom realiteten var at forhøjelsen reelt kun var omkring 0,5 – 0,7 %. John Lindbom og hans medløbere ville få et fladt 0, hvis de skulle aflægge eksamen i procentregning.

Vi vil ikke helt udelukke, at branchen selv delvist er

skyld i nogle af ulykkerne. Bl.a. blev vores udsendte nærmest smidt ned ad trapperne ved et møde for vognmænd med ”store” vogne, idet disse ikke ønskede, at udefra kommende elementer fik indsigt i, hvad storvognene fik for deres kørsel. Dette er meget forståeligt, idet de nærmest fik 2 timers løn for 1 times arbejde. En sådan form for grådighed må nødvendigvis give bagslag. Nu bliver denne form for kørsel udliciteret.

John Lindbom postulerer, at branchen skal ”tænke nyt”, men han undlader meget praktisk at tale om, at når branchens kørselsopgaver overgår til andre, så burde antallet af tilladelser til taxikørsel i det Storkøbenhavnske område gå tilsvarende ned. John Lindbom nævner ikke dette, af fare for, at hans egen indtægt evt. går ned. For jo flere tilladelser der er, jo flere penge kommer der i bestillingskontorenes kasser – og jo flere penge der kommer i bestillingskontorenes kasser, jo flere penge kommer der i DTR; og dermed også i John Lindboms lommer. John Lindbom er ikke alene kransekagefigur for DTR, men for mange andre selskaber – og jo flere tilladelser der er ude, jo lettere er det at kontrollere dem, idet færre vil have indsigt i magten, jo flere tilladelser der er.

John Lindbom og co. postulerer, at det er finanskrisen der er skyld i faldet af antal ture, men helt så enkelt er det ikke!

Meget af den kørsel vi har mistet, har vi mistet fordi den er blevet udliciteret. Og når vores kørsel forsvinder, så burde der forsvinde et tilsvarende antal tilladelser. Men dette nævner John Lindbom ikke med et eneste ord, muligvis fordi han er bange for at miste indtægter.

Taxinævnet for Region Hovedstaden tænker heller ikke umiddelbart på at fjerne tilladelser. De taler kun om, at indkørslen i det sidste år er gået op med 1 %. At omkostningerne er gået op med næsten 3 % og at resten af arbejdsmarkedet har haft lønforhøjelser på 3 % eller mere, det taler Nævnet ikke om – de prøver på at få det til at se ud til, at vi har fået rigeligt.

Gad vide, hvad politikerne ville sige, hvis de blev spist af med tilsvarende stigninger?

Branchen skal være omstillingsparat, javel, men skal branchens ledere ikke også være omstillingsparate? Eller er det lige meget, hvor meget branchen er i knæ, drejer det sig kun om, som leder, at rage så meget som muligt til sig?

Er Texas tænketank flad?

Noget kunne tyde på, at Texas tænketank har det som et gammelt udslidt bilbatteri – fladt!

Tænketanken består af 4x35's direktør Niels Kaae plus nogle medløbere. Niels Kaae har, tilsyneladende, hele tiden fået sine input fra diverse mere eller mindre fanatiske politikere, der ligger nat efter nat og har vilde fantasier om lyn og elektricitet. Dette har tilsyneladende medført at Niels Kaaes tankegang er kortsluttet og er stoppet ved el-biler – og som en bil med et fladt batteri, så kan heller ikke Niels Kaae komme videre. Og når Niels Kaae går flad, så går Texas tænketank flad!

Man kunne for nyligt på eurodrivers.dk læse, at der er startet et nyt og spændende projekt i Norge. Der er lige åbnet en dansk udviklet brint tankstation i Oslo, tankstationen er en del af et 145 millioner kroners projekt om afprøvning af elbiler fra Mercedes og Hyundai hvor brint bruges til at sikre samme lange rækkevidde og hurtige optankning som man i dag har på benzin- og dieslbiler. Brint tankstationen er etableret af H2 Logic A/S med støtte fra EU, Norge og det danske EUDP program.

Læs artiklen på dette link:

<http://eurodrivers.dk/news.php?readmore=1756>

Mange bilfabrikker har brugt årtier på at udvikle brint teknologien, således at man, forhåbentlig, snart vil kunne bruge denne i alle størrelser biler uden at gå på kompromis med hverken komfort, optankningstid eller rækkevidde.

Men tilsyneladende har Niels Kaae og medløberne i Taxa 4x35 allerede lagt sig fast på et ganske bestemt projekt, hvori der kun indgår 2 elbiler. Ingen af disse 2 elbiler er tidligere afprøvet som taxier og ingen af dem har en rækkevidde der blot er tilnærmelsesvis lig den rækkevidde som vi kender fra diesebilerne i dag. Yderligere har vi tidligere kritiseret, at man ikke har taget hensyn til, at taxier skal have både kommunikationsudstyr, positioneringsudstyr, taxameter etc. i bilen og alt dette er tændt mens man venter på næste tur – måske i timevis.

De biler, Taxa ønsker at køre med, kan, hvis man er rigtig heldig, køre op til 100 – 150 km på en ”optankning”, måske mindre. Dette overmåde fremragende resultat kræver dog, at chaufføren kommer på kursus og lærer at køre meget, meget økonomisk – man må ikke køre på motorvej eller lave hurtige accelerationer, da dette bruger alt, alt for meget strøm. Man må vist heller ikke bruge autoradioen, da denne også bruger strøm – og hver gang man hører radioavisen eller trafikmeldingen, så koster det en kilometer eller

mere. Og aircondition samt varmeapparat er helt forbudt, da de begge ”gufler” strøm i sig, som var de betalt for det.

Vi var ellers mange der troede, at de tider, hvor en chauffør skulle have tykke kørehandsker, træskostøvler med 2-3 par skisokker, uldne underbukser og undertrøje samt halstørklæde, hue og øre- og næsevarmere var forbi, da bilfabrikanterne opfandt og installerede varmeapparater i bilerne. Men nu mener Niels Kaae og de andre klaphatte åbenbart, at det er på tide at vende tilbage til tiden fra før 1. verdenskrig. Måske skal vi endog vende tilbage til hesteroskerne? Så kan de arbejdsløse blive beskæftiget med at indsamle hestemøg fra gaderne. Møget vil godt nok ikke kunne deponeres inde i hovederne på Niels Kaae og co., da der her tilsyneladende allerede er overfyldt.

Hvis vinteren 2012-13 bliver lige så kold som 78-79, så skal chaufførerne vist være heldige, hvis batteriet kan holde længe nok til, at de kan nå hospitalet, hvor de kan blive behandlet for flersidet lungebetændelse eller få amputeret diverse legemsdele grundet frostskafer.

Man mærker helt tydeligt, at Niels Kaae ikke selv kører, men sidder inde på et lunt kontor, hvor varmen betales af de frofrosne dumme taxivognmænd! Måske skulle man rykke Niels Kaaes

kontor udenfor i sneen, den dag termometeret når ned på -20 grader celsius?

Den mand må da bruge bananskræller til at smøre hjernen, ligesom nogle vognmænd brugte bananskræller til at skjule diverse mislyde i de brugte biler før i tiden.

Tiden løber åbenbart aldrig fra bananskrællerne!

Men bananskrællerne kan vel ikke skaffe strøm til Taxas elektriske tænke tank?

Og for at påvise, at bananskrællerne virkelig har en effekt på processerne inde i Taxas direktørs ”tænketank”, så har Taxa nu fundet ud af, at kunderne kan bestille en ”miljø” taxi!

Hvad er en miljøtaxi?

Hvor i lovgivningen står der noget om miljøtaxier?

Hvor i lovgivningen står der noget som helst om, at det er tilladt at skelne imellem de forskellige biler der er tvangstilsluttede til bestillingskontorerne?

Os bekendt, er dette strengt ulovligt!

Der er faldet domsafgørelser der fastslår, at alle indgå-

ede ture til centralerne skal fordeles ligeligt imellem de tvangstilsluttede vogne. Der må ikke gøres forskel på, om der er tale om en Opel, Mercedes, Nissan eller Kia! Ej heller på, om der er tale om en benzin, diesel, gas eller el bil! Og man må heller ikke gøre forskel på, om chaufføren er rødhåret eller sorthåret!

Og de første til at overholde disse love og domstolsafgørelser må naturligvis være det offentlige!

Så når ministerier, styrelser samt enkelte firmaer hidtil har kunnet bestille ”miljø” taxier, så er det klart i modstrid med loven. Men som i alle andre korruperte samfund, så vil der næppe blive gjort noget ved dette her i landet. Bare man er politisk korrekt, så må man godt bryde alle love og internationale regler.

Og hvorfor ønsker politikerne overhovedet, at de taxier de kører i overholder nogle selvopfundne miljøkrav? For når miljøministeren sætter sig ind i en ”miljø” taxi og bliver kørt til lufthavnen, så sætter han sig ind i noget af det mest miljøforurenende der eksisterer – et fly. Der er ingen andre transportmidler der forurener så meget som fly gør, regnet per passager kilometer.

Og alligevel er det os, som har reduceret vores CO2 udledning kraftigt igennem de sidste par år, som man fokuserer på. Men flyene, som forurener langt værre end alle andre, de går fri?

Ligeledes kunne man i sin tid have elektrificeret alle danske jernbanelinjer for år tilbage, dette undlod man at gøre – her spillede CO2 udledningen tilsyneladende ikke nogen rolle! Ligeledes er der politikere der har foreslået, at man skulle bygge 2-3 atomkraftværker, for på denne måde at dække Danmarks behov for CO2 neutral elektricitet; men dette ønsker politikerne ikke, de ønsker kun at følge deres overordnede politiske mål – nemlig at samle stemmer til næste valg. Og det er langt lettere at beskylde taxierne for alle dårlighederne, end at fremkomme med reelle langsigtede løsninger der inkluderer alle vælgerne.

Taxas vognmænd burde kræve, at Taxa fik udleveret et par fuldt udstyrede biler af de pågældende mærker, fuldt udstyret = taxameter, taglygte, GPS, kommunikationsudstyr, aircondition, varmeapparat m.m., som Taxa så kunne prøvekøre kvit og frit i et par måneder eller i et helt år (sommer og vinter), således at de vognmænd der evt. gerne ville deltage i forsøget, de havde et fornuftigt sammenligningsgrundlag. Nu har de kun en masse tomme ord og Niels Kaaes entusiasme, som skal vi lige nævne, er helt gratis for ham, idet han får sin gode løn under alle omstændigheder, ligegyldigt hvorvidt projektet går godt eller koster Taxa 4x35 en hulens bunke penge, som de ”stenrige” vognmænd, naturligvis, gladelig betaler.

Taxas kassebeholdning ender med at være lige så flad som Niels Kaaes hjerneceller!

Det var lovsjusk!

Det ser ud til, at Anne Baastrup var den eneste der havde åndsevner nok til at se, at den af John Lindbom meget roste nye lovgivning vedr. EP- og taxitilladelserne, var en forfærdelig gang lovsjusk. Det viser sig nu, at Anne Baastrup fik ret, idet der nu i lov-kataloget for 2012 er forslag om at ændre taxiloven.

I sommers, da lovgivningen blev ændret, da kunne alle kransekagefigurerne i Dansk Taxi Råd ikke få armene ned af bare henrykkelse, fordi—NU LYTTET DE POLITIKERNE! Ja, politikerne lytter, det er også alt. For de gør da intet for vores erhverv, men de har opdaget, at vi åbenbart er så dumme, at vi er tilfredse med tale, for vi tror på alt det sludder John Lindbom kommer med.

Er der ikke bare en enkelt af vores læsere, der kan fortælle os, hvad godt John Lindbom har gjort for taxierhvervet? Og at forgyldte sig selv, det tæller ikke.

Nu må vi så bede til, at man holder op med at lytte til John Lindbom og får revideret loven så den kommer i overensstem-

melse med de nutidige forhold. Den lovgivning vi har i dag, den bygger på forholdene i branchen i 1974—og der er sket et og andet siden 1974.

Måske bliver arbejdet gjort bedre, hvis man forviser John Lindbom til det allermørkeste Jylland, han ejer jo det meste i forvejen. For den mand har da ikke forstand på taxikørsel.

John Lindbom postulerer, at politikerne anerkender at vi er uundværlige og alligevel har man siden 1974 accepteret, at en utrolig stor del af vores traditionelle kørsel er blevet flyttet over til EP-tilladelse o. lign. Og efter at man lavede kommunesammenlægningerne, så er det da gået helt skævt. Alle de små vognmænd ude på landet har enten opgivet eller er flyttet ind til storbyen og nu vil man til at uddele geografiske tilladelser, så udkants Danmark stadigvæk kan blive betjent. Forskellen er nu, at alle de små landvognmænd skal til at betale pladsleje—det har de ikke prøvet før. Men dette gør samtidigt, at de skal køre en masse penge ind, inden de har til sig selv.

Summa summarum bliver, at om få år, så er der kun 4 taxiselskaber tilbage i Danmark. Taxa 4x35 er nu gået i kødet på John Lindbom og forsøger at købe den del af Jylland, som han ikke har købt. Dette har aldrig været lovgivernes intension, hvis man læ-

ser deres bemærkninger til loven, så ønskede de, at bestillingskontorerne blev fælleseje.

John Lindbom skriver på lederplads i DTR's blad Taxi, at vi ikke er bedre end det svageste led og at vi ikke kan forlange at komme til at køre i busbanerne, medmindre vi begynder at køre pænt! Er der ikke en der kan fortælle denne åndeligt mindrebemidlede bestillingskontorspamper, at vi kommer aldrig til at køre i busbanerne, uanset hvor pænt vi kører. Politikerne taler kun med os, for at holde os hen.

Hvorfor skal det hele tiden være vores erhverv der skal gå forrest hvad angår miljø? Ville det ikke være langt mere rimeligt, om politikerne udskiftede deres store benzinslugere med miljøvenlige el-biler?

John Lindbom bliver ved med at postulere, at vores muligheder nu er bedre end nogensinde tidligere? Men kunne han ikke fortælle os, hvilke muligheder han taler om? For vi andre kan da ikke se hans visdom.

Hvis vi fik en masse gaver i sommers, så tror vi, at vi ville bedre tjent uden. Så nu må vi se, hvad John Lindbom og levebrødspolitikere har til os til jul? Måske burde vi emigrere? For Johns gaver er ikke værd at vente på.



Bladet

KAT-Bladet udkommer 10 gange
årligt på nettet.

Redaktion

Ansvh. Red. Andris Kirsteins.

Interesserede kan sende os en
mail, hvorefter vi sørger for at
sende jer en mail med bladet
kvit og frit, når bladet er ud-
kommet.

KAT tryk og lay-out.

KAT-Bladet.

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

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

Hjemmeside: 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.