



Dansk SØ-Restaurations Forening

Kontor-og foreningslokaler

Havnegade 55
1058 København K
Kontortid: 9-16

Telefon 33 45 55 85

Mandag - fredag 9-15

Sekretær 33 45 55 87
Kontingent: 33 45 55 88
Faglig sekretær: 33 45 55 89

Fax: 33 45 55 95
Girokonto: 542-4437
E-mail: dsrf@dsrf.dk
Internet: www.dsrf.dk

Formand og forretningsfører:

Ole Philipsen
Privat telefon 26 37 12 35

Arbejdsløhedskasse

-Aalborg,	telefon	98 16 85 00
-Århus,	telefon	86 13 45 11
-Esbjerg,	telefon	70 10 22 23
-Herning,	telefon	97 12 30 11
-Kolding,	telefon	75 54 22 00
-Odense,	telefon	66 11 42 60
-Ringsted,	telefon	57 67 66 00
-Hillerød,	telefon	48 24 77 24
-Roskilde,	telefon	46 32 55 66
-Københavns kommune	telefon	33 13 15 55
-Københavns amt	telefon	33 91 20 11

Redaktion og annoncer

Ole Philipsen (ansvarshavende)
Ole Strandberg (opsætning)

Produktion:

Special-Trykkeriet Viborg a-s
Livøvej 1
8800 Viborg
Telefon 86 62 40 33

ISSN 0 109-0267

Oplag: 2.100 eksemplarer

Modtagergrupper:

SØ-Restaurationspersonalet i handelsflåden,
passagerskibe samt offshoreenheder. Endvidere
rederier, færgeoverfarer, skibsproviante-
ringshandlere, sømandskirker m.fl.

Forsidebilledet:

m.s. "Andros"

*Et DFDS-skib som sejlede på Middelhavet i
1950'erne og 60'erne.*

*Et af de skibe Oluf Molen (se erindringer p 13)
sejlede med som messedreng.*

*Skibet er bygget Frederikshavn Værft &
Flydedok og havde sin jomfrusejls i 1954.*



REDAKTIONEN

sluttet den 8. januar 2001.

Stof

til februar-nummeret skal være redaktionen
i hænde senest den 12. februar 2001.

Næste nummer

udkommer ca. 27. februar 2001.

INDHOLD

Leder	3
BornholmsTrafikken, interview.....	5
Nye satser for dagpenge, efterløn m.v.....	12
Drengestreger til Søs, erindringer.....	13
Runde fødselsdage, tak etc.	18
Snakke- og debathjørne.....	20
Foreningen orienterer.....	21
Indmeldelser / slettede 29/11 - 5/1.....	22
Retsglæde, en historie fra Læsø.....	23
Bortvisning fra tvangsaktivering.....	29
Nordisk dobbeltbeskatning 2001.....	30
Behov for langsomhed og mellemrum....	32

Vi lever i de hurtige forandrings tid hvor alting ændrer sig. Også på vores arbejdspladser og i vores ansættelsesforhold sker der fornyelser.

Vi oplever nu, at rederier presser på for at få ændret på det traditionelle ansættelsesforhold efter en kollektiv overenskomst, og i stedet ønsker rammeaftaler for individuelle kontrakter, især for officerer.

Der skal ikke lægges skjul på at dette er en udvikling som har været Dansk Sø-Restaurations Forening imod. Mest fordi vi har ment, og stadig mener, at vi kan hjælpe vores medlemmer bedst når de er omfattet af en kollektiv overenskomst, med klare fagretslige bestemmelser.

Men foreningen må leve i den tid som er omkring den, og tilpasse sig det arbejdsmarked som den og dens medlemmer skal fungere i. I A.P.Møller har et afsluttet "projekt skib"s succes ført til, at rederiet ønsker en anden ansættelsesform for seniorofficerer og faglærte menige, for derved at kunne udnytte de erfaringer som rederiet har fået gennem projekt-tiden. Alcatel Marine, som nu er kommet ind i foreningens overenskomst-område, ønsker også denne ansættelsesform, med henvisning til *deres* særlige form for søfart.

Erfaringerne gennem tiden viser, at den absolut dårligste løsning til alt nyt, er bare at sige nej. Alternativet er, at man indgår i debatten og derved opnår indflydelse på udviklingen og "produktet", og først derefter tager stilling til om det er godt eller skidt, om man vil med på vognen eller af. Dette vil DSRF også gøre.

MEN for at foreningerne kan indgå i sådanne forhandlinger kræver det også, at rederen og vel især Danmarks Rederiforening tager sig selv lidt i nakken, og erkender, at det er en ny udvikling, som især *de* ønsker, hvorfor *de* også må være indstillet på at de skal ændre holdninger til nogle ting, som i dag er nærmest tabu i Amaliegade. Man kan ikke forvente at den ene part skal bryde med indgroede holdninger, og så selv nægte at være lydhør for nytænkning.

I Dansk Sø-Restaurations Forening har vi endnu ikke rigtig fået taget fat på debatten om den individuelle ansættelse. Foreningen vil i den kommende tid afholde medlemsmøder, hvor det vil være et stort punkt på dagsordenen.

fortsættes næste side

2001 bliver det sidste år, hvor danske søfarende får udsendt dansk TV til skibene. Den regering, der som sit mål har at sætte mennesker før penge, har besluttet sig til at det ikke er 3 millioner kr. om året værd, at holde 10.000 danske søfolk orienteret om hvad der sker i Danmark mens de er på søen i måneder af gangen - på en for de søfarende kærkommen måde. Det er nærmest komisk, at da man fremsatte forslaget om afskaffelsen blev der som begrundelse givet, at man mente at skibene havde satellit-modtager ombord, der kunne tage dansk TV eller i det mindste CNN. Da et enigt erhverv, redere som søfarende, protesterede og gjorde opmærksom på at dette ikke passede, ja så ændrede man da bare begrundelsen til, at det ikke var en statsopgave at holde de søfarende orienteret om hvad der skete i Danmark, mens de var ude at sejle. Hvor ynkeligt og pinligt kan det blive.

AOP

Skoleskibet "Georg Stage"

Grundkursus for skibsassistenter.

Skoleskibet "Georg Stage's" togt 2001 begynder den 17. april og varer til den 28. september. Er du mellem 17½ og 21 år, og ønsker at uddanne dig til tjeneste i handelsflåden – så ring til os og få tilsendt et ansøgningskema og evt. yderligere oplysninger.

Stiftelsen "Georg Stage's Minde", A.H. Vedels Plads, Nyholm, 1439 København K, tlf./fax 32 95 80 19 mellem kl. 10-13.

Ansøgningskema skal være stiftelsen i hænde senest den 24. februar 2001.



Besætning til skoleskibet.

Endvidere antages til togtet 2001, to styrmænd af 2. grad, en maskinmester af 2. grad og tre befarnede skibsassistenter – alle M/K.

Skriftlig ansøgning bedes sendt til stiftelsen på ovennævnte adresse senest den 29. januar 2001.



BORNHOLMSTRAFIKKEN

VISIONER OG REALITETER PÅ TÆRKSLEN TIL ET NYT ÅRTUSINDE og en bro senere

Interview med personalechef Morten Gatzwiller /AOP og Ole Strandberg

Er Bornholmstrafikken stadig på vej i en nedskruningsfase som konsekvens af bro-forbindelsen, er det stabiliseret som det er nu, eller er der kommet rum for nye drømme om udvidende og konkurrerende virksomhed i Østersø-området?

Det ligger rent faktisk sådan, at vi i den

sidste halvdel af 2000, til sammenligning med den sidste halvdel af 1999, har haft en fremgang på passagersiden på 15%, en fremgang i antallet af biler på 17%, og en fremgang når det gælder lastbiler på 6,5%. Det er nominelle tal vi taler om, og ikke direkte indtægtsrelateret, - men der har været et faktisk trafikspring når det gælder hurtigfærgen som ligger ud over forventningerne. Der er ikke planlagt yderligere "nedskruning" som du kalder det, som følge af noget som helst. Tværtimod.



Fra venstre: *Helle Hermansen, Morten Gatzwiller, O.B. Larsen og Anne-Grethe ved et teknisk forhandlingsmøde om lokalaftale med foreningen, d. 18/12-2000*

Jamen, vi er da i foreningen bekendt med, at der så sent som her i december 2000 har været gruppe-opsigelser med henvisning til manglende beskæftigelse.

Det er fordi såvel Jens Kofoed som Poul Anker skal på længere værftsophold, bl.a. for at blive sikkerhedstrimmet i overensstemmelse med Stockholm-konventionen der var en følge af Estonia-katastrofen i

1994, og som træder i kraft nu. Den indeholder en række sikkerhedstiltag med henblik på at opnå en bedre læk-

stabilitet i forbindelse med vand på dækket. Og der skal investeres i de to skibe så de bliver bedre.

Hvordan vil BHT "svare igen" på Scandlines seneste udmeldinger om en mere aggressiv konkurrence-politik i Østersø-området?

Ja, nu kan vi vende tilbage til dit første spørgsmål. BHT skal trimmes på alle leder til at være og blive en konkurrencedygtig virksomhed. Der er ingen pragmatisk "lad det gå som det vil" ånd i virksomheden, som den tegner sig nu. Vi forventer en udlicitering i løbet af et år eller to. Det er ikke en udlicitering som ledelsen har bedt om eller efterlyst. Men vi sætter os ikke ned og siger, ihhh hvor er det dumt med dender udlicitering. For der er ingen tvivl om at det kommer, - og så er den eneste mulige måde at undgå dramatiske følger for



Stævnen af Villum Clausen i Ystad havn

BornholmsTrafikken, at være bedst muligt forberedt. Og det bliver vi ved, at det er os som aggressivt arbejder mod at blive det bedste rederi i Østersø-området. Så vi hilser konkurrencen velkommen. Det er den der skal animere os til at blive så gode at vi vinder.

Er der nogen nye ruter i kikkerten?

Det er der ikke i øjeblikks-kikkerten, nej. Det vi gør nu er at arbejde mod at blive optimalt effektive med det vi har. Men når vi snakker om tiden efter udliciteringen, som vi vil vinde - ja så skal vi til at se os omkring med et større udsyn. Så snakker vi om 5-års planer, og så snakker vi om en verden som er større end den vi kender i dag.

Er det sidste sæson med passager-sejlads på ruten Rønne-København, som vi tidligere har forestillet os?



Morgenmøde på "Jens Koføed" i Københavns havn d. 4/1-2001 om 36-24-timers reglen

Nej det bestemt der ikke er planer om. Igen må jeg sige tværtimod. Og hvorfor i alverden skulle vi ofre mere end 40 millioner kroner på ombygninger og forbedringer af vores gamle klassikere Poul Anker og Jens Koføed, hvis vi ville nedlægge ruten. Der er ikke noget salgsmarked for denne type skibe, så det ville da være dumt at

investere så meget i dem, hvis ikke vi troede på at ruten kan fortsætte. Der har været et relativt fald i passager-tallet på denne rute på omkring 30% efter broens åbning. Så noget skal der ske, og noget nyt skal tænkes. Men nedlægges som passager-rute, nej, det er der ikke planer om.

Kunne man ikke gøre ruten mere attraktiv ved at gøre den hyggeligere at sejle med. Sådan at passagererne glædede sig til at komme ombord og hygge sig nogle timer, og ikke blev hevet for tidligt ud af køjerne om morgenen? Der er utroligt mange mennesker som snakker himmelsk nostalgisk om øresundsådene som de fungerede fra 1950'erne til langt op i halvferdserne, og ikke som de tekno-agtige flydende hoteller ala Oslo-bådene. Kunne man ikke drømme lidt i den slags retninger?

Johhh, det skal jeg da ikke kunne afvise. Overhovedet skal vi ikke afvise noget. Vi skal have de ruter vi har til at fungere effektivt, og være til gavn for medarbejderne, ejerne og kunderne. Sådan er det!

Det ser nu ikke ud til at kunne blive til noget med DIS, og man må formode det er kommunerne på Bornholm der spænder ben, og som ikke vil miste skattegrundlaget fra de sejlene medarbejdere. Men er det en farbar vej, snævert set i forhold til virksomheden BHT, som er i direkte konkurrence med andre DIS-

rederier?

Ja, det er jo en snørklet problematik vi har fat i her. DIS-reglerne er sådan indrettet, at skibe der transporterer passagerer mellem danske havne, ikke kan registreres. Eftersom Povl Anker og Jens Kofoed sejler passagerer mellem Rønne og København, kan disse 2 skibe ikke registreres som reglerne er nu. Villum Clausen vil kunne registreres.



**Morgenmøde "Jens Kofoed",
men den 2/1-2001**

Men skattemyndighedernes accept af, at medarbejderne opnår skattefritagelse, er dog i henhold til skattelovgivningen betinget af, at skibet anvendes til "erhvervsmæssig sejlads". Eftersom staten yder et ganske stort tilskud til driften, har jeg af eksperter fået

at vide, at det langt fra er sikkert at vores sejlads med Villum Clausen kan blive anset for at være "erhvervsmæssig". Et endeligt svar på spørgsmålet vil kræve et officielt svar - en såkaldt bindende forhåndsbesked - fra Ligningsrådet, der er den højeste myndighed på området.

Hvorfor bliver spørgsmålet i det mindste ikke undersøgt til bunds, så det ikke er et måske ja, måske nej - til det skatte-tekniske spørgsmål?

Fordi det bliver opfattet som risikobetonet at anmode om et officielt svar på. Det vil som jeg sagde resultere i en binding i forhold til svaret, som man ikke netop nu er interesseret i. Det er et meget dobbelttydigt spørgsmål.

Hvis Scandline kommer på marken, så vil det selvfølgelig presse situationen.

Har forbeholdet måske også en anelse relation til, at indgang i DIS vil medføre et pres på nettolønningerne således at gevinsten måske ikke bliver så stor som beregnet?

Det kan man da ikke afvise. Der er jo i princippet 3 steder skattekrone kan

somheder?

Det ligger jo sådan, at vi ikke kan drive denne virksomhed uden at der er det rigtige forhold mellem de forskellige personalegrupper. Det skal hænge sammen. Administrationen skal trimmes tilsvarende sø-siden, og det er vi opmærksomme på må være næste skridt i udviklingen.

Det gælder i øvrigt for *alle* personale-



m.s. "Jens Kofoed" langs kaj i København en tidlig vintermorgen

blive fordelt. Det er i lommerne på medarbejderne, ejerne eller kunderne, på samme vis som effektivitetsbetragtningen vi snakkede om før. Det er de 3 direkte interessenter vi har i butikken. I den udstrækning pengene går i kundernes lommer, vil det selvfølgelig gavne forretningen og konkurrencehensynet.

Er der en OK-fordeling mellem "sø" og "land" set i forhold til tilsvarende virk-

grupper, at vi ikke kan eller vil give beskæftigelsesgarantier. Vi **skal** kunne tilpasse os, så vi er i stand til at takle enhver situation vi måtte befinde os i, og forholdet mellem land- og søsiden skal hænge konkret sammen med passager-tallet.

Den politiske overbygning i BHT, hvor stor er den, og hvad "koster" den?

Der er 8 personer i styrelsen, og det er

det! De er udpeget af forskellige instanser såsom trafikministeriet, amtet, kommunerne og medarbejderne. Der er ingen som får løn for at være styrelsesmedlem, men det er vel ikke det du tænker på?

Jo, det var det såmænd. Om de "koster" noget ved at være benspændende, eller på anden vis drilagtige som ledelse betragtet, det får jeg dig alligevel ikke til at svare på, så det spørgsmål vil være spildt krudt!

Ja det er selvfølgelig et politisk spørgsmål. Men lønbærende, det er jobbet som styrelsesmedlem altså ikke.

Det spørger også tit med spørgsmål om privilegier og frikort til skibene og den slags. Hvor mange har egentlig frikort, er det hele det bornholmske "establishment"?

Jeg skal ikke kunne sige hvor mange det er. Vi følger et cirkulære om frikort og fribilletter. Cirkulæret omfatter chefstillinger i trafikken, både på sø- og landsiden, og styrelsesmedlemmer, og deres ægtefæller, samlever og børn. Det er dem som har ret til det. Jeg skal ikke kunne udtale mig om der findes nogen kort hist og pist fra gammel tid.

Er det OK at sejlene medarbejdere i servicefunktioner med rengøring, køjeredning o.s.v., - ikke kan erholde en løn som giver ret til maximale dagpenge, og gælder det samme for tilsvarende ufaglærte på Bornholm?

For det første ligger vi ikke helt i bund hvad lønninger for den slags arbejde er, og for det andet har vi ikke noget ønske

om at være lønførende. Vi skal ligge sådan, at vi kan skaffe den kvalificerede arbejdskraft vi har brug for, men som statsvirksomhed skal vi absolut ikke være det sted alle søger hen, for her er lønnen højest.

Det er noget helt andet når det gælder beregningen af dagpenge, hvor der er tale om en uretfærdig skævdeling mellem DIS og DAS aflønnede søfarende. Hvis du sejler i DIS, så bliver din nettoløn omregnet til bruttoløn efter en særlig skala, før beregningen. Tilsvarende burde det særlige nærfarts-sømandsfradrag, som DAS-sejlende har, omregnes og tillægges lønnen, før dagpengeberegningen. Ellers halter sammenligningen, fordi det særlige fradrag selvfølgelig er med til at sænke lønnen, forhandlingsmæssigt set (fordi lønkronerne bliver mere værd!) - på samme vis som hele skattefritagelsen sænker DIS-lønnen mærkbart, hvorfor den skal omregnes til brutto før beregning af dagpenge.

Det spørgsmål ville vi gerne bringe op i det arbejdsmarkedspolitiske system, for det er uretfærdigt - vi skal bare bruge nogle konkrete beregninger som praktiske eksempler.

Det har selvfølgelig heller ikke hjulpet på disse beregninger, at der pr 1/1-2000 blev ændret på skattereglerne omkring værdien af fri kost. Nu skal værdien af fri kost ikke længere fremgå af lønsedlerne, fordi denne værdi ikke længere fastsættes af ligningsmyndighederne, eftersom det er blevet skattefrit, og dermed er der tale om en reel lønforhøjelse når vi taler DAS.

Den værdi var også tidligere med til at fastlægge beregningsgrundlaget.

Er det OK at faglærte medarbejdere fra DSRF's overenskomstområder (for eksempel kokke), betales med flere tusinde kroner mindre pr. måned end tilsvarende faglærte medarbejdere fra andre afdelinger (for eksempel matroser)?

Barskt set, så er det et spørgsmål om udbud og efterspørgsel. Vi har nu engang de overenskomster vi historisk er nået frem til. Du kunne med tilsvarende ret spørge mig om det er OK at der er flere penge i at være lykkehjulsvært end i at være børnehavepædagog.

Nåja, men historien har også en tilbøjelighed til at ændre sig, eller forny sig, på overraskende vis. Der var også engang hvor skraldemændene var elendigt betalt og foragtede for deres usle arbejde, - men så fandt de en plan, og fik nok så pludseligt en anden status - måske fordi vi andre fandt ud af vi ønskede og elskede dem for enhver pris!



Jaja, jeg kan måske nok fornemme dine tanker. Men det får du mig ikke til at kommentere nærmere på. Situationen er som den er, og det er der en god grund til.

Vi har fornylig indgået en ny aftale som tillæg til overenskomsten, efter hvilken de fleste af de lavestlønnede får et lømlift - blandt andet for at bringe de fastansatte lønmæssigt på højde med beregningsmuligheden for maximale

dagpenge - og efter hvilken BHT til gengæld igen får mulighed for at fravige bestemmelsen om 36 timer for det første fridøgns varighed - mod ikke at ændre på de eksisterende sejl- og tørmønstre. Der er tilsyneladende noget blæst visse steder om denne aftale. Hvilken betydning har aftalen for BHT?

Det har simpelthen den store betydning, at vi langt lettere kan få vores vagtplaner til at gå op i en højere enhed. For tiden, med det personale vi har, så har vi alt for mange eksempler på vagtlistes vi ikke kan få til at gå op uden "undertid", medmindre vi fylder op med overtimer til afspadsring. Det er ikke nogen

holdbar situation på sigt. Konsekvensen hvis vi ikke kan have denne aftale, det er at vi nødvendigvis må skride til yderligere fyringer i den faste stab. Så det er selvfølgelig et valg. Fra BHT's side håber vi denne aftale bliver en stående del af overenskomstforholdet, det er der ingen diskussion om. Det giver de bedste muligheder for de mest hensigtsmæssige arbejdsforhold for så

mange som muligt. Færre ansatte, og mere pres på de enkelte stillinger - det er ikke nogen god udvikling. Så bliver vi alle mere sårbare.

Der er i de sidste par år opstået en mærkbar og markant mangel på tillid til ledelsen i BHT blandt foreningens medlemmer. Hvilke tiltag har du i støbeskeen med henblik på at genskabe den nødvendige tillid?

I første omgang, ja, jeg kan jo starte med at sige, at det først og fremmest er et spørgsmål om at holde det man lover. Og så er forudsætningen for det hele en kommunikation hvor man taler åbent og direkte med hinanden.

Vi har allerede åbnet op for personalemøder hvor jeg og seniorpurseren deltager. Mistillid opstår ofte fordi der mangler forståelse for ledelsens bevæggrunde, eller man har måske misforstået hvad en situation overhovedet indeholder, og misforståelserne kan sådan set ligge og gnave hos begge parter.

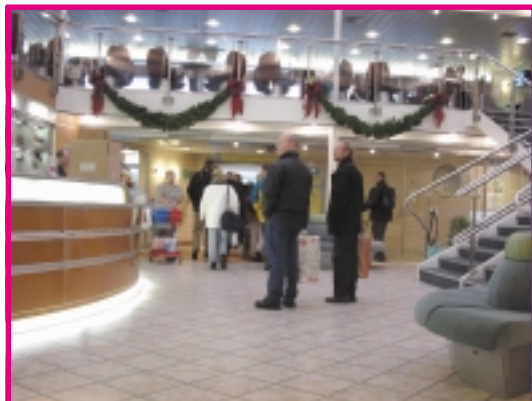
Det er min opfattelse, at hvis kortene bliver lagt åbent på bordet, ja, så kan det godt være man ikke får sin vilje, men man har i det mindste forstået budskabet - og på den måde genoprettes der en tillid til hinandens sprog og bevæggrunde.

Jeg ser også den nye aftale om de 3 færgerepræsentanter som et skridt på vejen til genopbyggelse af tillid - og dem har jeg også tænkt mig at mødes med en gang om måneden, og når der er behov for det.

Mine visioner er, at når vi mødes til overenskomstforhandlinger næste gang i begyndelsen af 2002, så er tilliden genoprettet. Det kan godt være det er for ambitiøst, men det er i hvert fald mit mål.

Hvad er dine personlige mål for personale- og administrationsafdelingens udvikling i BHT de kommende par år?

At administrationsafdelingen, på samme vis som skibsbesætningerne, skal blive bedst mulig til at servicere dem den nu engang servicerer. Og så deltage som en aktiv medspiller i udviklingen af den samlede BHT, til at blive den gode og effektive arbejdsplads den skal blive.



Interiør-billeder fra "Villum Clausen"

Morten Gatzwiller, kort CV:
38 år, Cand.jur.
Ansatt i justits- og arbejdsministeriet.
Seneste stilling før BHT: Kontorchef i

Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen.

Personalechef i BHT fra 1/12-1999

NYE SATSER FOR DAGPENGE efterløn m.v.

Fra mandag den 1. januar 2001 er satserne for social- og uddannelsesmæssige ydelser samt ydelser på arbejdsmarkedsområdet som følger:

Arbejdsgiverens dagpengegodtgørelse

Hel dagpengegodtgørelse	588 kr.
Halv dagpengegodtgørelse	294 kr.

Arbejdsløshedsdagpenge

Fuldtidsforsikrede	588 kr.
Deltidsforsikrede	392 kr.
Dimmittendsats, fuldtidsforsikrede	321 kr.

50 pct. satsen (ungesatsen)

Fuldtidsforsikrede	294 kr.
Deltidsforsikrede	196 kr.

Efterløn, ny ordning

Fuldtidsforsikrede	535 kr.
Deltidsforsikrede	357 kr.
Overgået fra overgangsydelse - fuldtidsforsikrede 82 pct.	482 kr.
Fuldtidsforsikrede, 100 pct sats	588 kr.
Deltidsforsikrede, 100 pct. sats	392 kr.

Efterløn, gammel ordning

Fuldtidsforsikrede, trin 1	588 kr.
Fuldtidsforsikrede, trin 2	482 kr.
Deltidsforsikrede, trin 1	392 kr.
Deltidsforsikrede, trin 2	321 kr.

Mindstesatsen for selvstændigt erhversdrivende

482 kr.

DRENGESTREGER og anden morskab til søs

erindringsklip af
Oluf Molen fra tiden 1951-1960

Selv om det kunne være hårdt at være dreng til søs - meget arbejde og ikke meget fritid - var der også mange både sjove og spændende oplevelser, som jeg her har valgt et lille udpluk fra.

På min første båd, m/s "Jens Bang", var jeg ansat som skyllerdreng. Men jeg blev også brugt som afløser for messe-drengen, kammerdrengen og koksmat-



*m.s. "Jens Bang"
DFDS København-Ålborg ruten*

ten.

Chefkokken ombord som hed Jørgensen, i daglig tale kaldet "lille Jørgen", kunne godt være en hidsig karl når der var travlhed.

Første gang jeg var afløser i kabyssen for koksmathen, blev jeg sat til at skulle

lave en stor portion meljævning, og "lille Jørgen" spurgte om jeg kunne finde ud af det, eller om jeg var helt umulig. Der var travlt i kabyssen, og "lille Jørgen" var tydeligvis i "det onde hjørne" som vi sagde, og jeg svarede at det skulle jeg nok finde ud af.

Jeg gjorde nu de forberedende øvelser med et stort fad med vand i, og havde lagt piskerisen parat. Så var der melet, hvor der beklageligvis var to forskellige bøtter med mel. Nå, tænkte jeg, nu skal du ikke dumme dig med at spørge dumt, - så jeg tog den bøtte der var mindst i. Det var soleklart at det måtte være den rette, eftersom det var den der var brugt mest af.

Da jeg meddelte "lille Jørgen" at nu havde jeg lavet jævningen, svarede han "jamen så jævner du bare den store skykedel af, det kan du vel finde ud af?" - "selvfølgelig" svarede jeg, og begyndte at hælde jævningen på under stadig omrøring. Jeg havde nu ikke rørt ret længe da piskeriset sad fast. Sådan går det når man bruger kartoffelmel! Havde "lille Jørgen" ikke været i sit onde lune, ja så kom han det, og jeg fik at vide at jeg havde uendeligt få chancer for at blive kok, ja, mine chancer var nøjagtig lige så store for at blive statsmini-

ster.

Senere kom jeg med m/s "Broager" som salondreng, som det hed. Ombord var der en overstyrmand, som både i mine og de andre drenges øjne var en særdeles brøsig og galsindet herre. En dag vi lå under havn fik jeg besked på at purre ham ud klokken 0700 **præcis**. Selvfølgelig passede det med at jeg netop den dag

havde så travlt, at klokken var blevet lidt over 0730 før jeg var på vej med purringen. Nu var gode råd dyre, men pludselig fik jeg alletiders ide. Jeg listede forsigtigt op til hans kammer, lirkede forsigtigt døren lidt på klem og førte en lydløs hånd ind og tændte for lyset. Døren blev derefter lukket lige så forsigtigt igen og jeg talte langsomt til 30 ude på gangen. Så bankede jeg hårdt og beslutsomt på døren - han for op derinde, men så jo at der var lys, og jeg skyndte mig at sige, "jamen styrmand, er De ikke stået op endnu!".

Jeg havde nu en anelse dårlig samvittighed, og syntes også at Træskomads, som styrmanden blev kaldt, gik og lurede på mig efterfølgende. Men jeg slap da for en ordentlig skideballe den gang.



s.s. "Nevada" - DFDS.

"Nevada" og s.s. "Oregon" var de sidste Liberty skibe under dansk flag der sejlede på Sydamerika ruten helt op til 1959

Ebberkarl, ja sådan blev han kaldt, sejlede jeg sammen med da jeg var koksmath på m.s. "Nevada", en gammel Liberty-båd der gik på Sydamerika. Nu var hyren som dreng ikke noget at

råbe hurrah for, og kunne man f.eks. sælge et par kartoner cigaretter, var det et velkomment tilskud til hyren. Engang kaptajnen sad på sit kammer med noget regnskab, dukkede Ebberkarl



**m.s. "Broager" - DFDS
sejlede på Middelhavet**

pludselig op, og uden at værdige skipperen et blik, gik han hen til en håndvask, hvorfra han i et skab under vasken hev 3 kartoner cigaretter frem - og var på vej ud igen. Skipperen udbrød forbavset, "hva faen knægt, gemmer du cigaretter på mit kammer?".

"Ja, selvfølgelig, herop kommer toldvæsenet jo aldrig!", svarede Ebberkarl. Kaptajnen fik forklaret at den trafik skulle han ikke benytte sig af, men jeg tror nu nok at han indvendigt morede sig ikke så lidt.

Vi drenge havde ikke megen plads, på nogle skibe ikke engang en messe, men kun et lille kammer hvor vi boede 2 sammen. Her sad vi så og spillede kort eller hvad vi ellers kunne finde på. Nogle havde en radio på kammeret, hvad der kunne være store sager.

På et af de skibe jeg sejlede med, havde messedrengen fået slæbt en rigtig gammel radio med. Den kunne lige stå

op i køjet, men det kneb med at få lyd ud af den. En af de andre drenge fortalte ham, at den bare manglede en jordledning, og til stor morskab for resten af besætningen, strøg messedrengen ned på kajen for at finde noget jord i nærheden til at fylde i en konservesdåse, således at radioen med en ledning kunne forbindes til jorden i dåsen.

På m.s. "Danfjord" havde vi en kammerdreng med knaldrødt hår, som konsekvensmæssigt gik under navnet Rødhætte. Rødhætte kom næsten altid galt afsted.

Engang havde han rensat nogle dørkæpper og havde hængt dem til tørre. Bagefter glemte han



m.s. "Danfjord". Tyskbygget fra 1937.

Det var specielt ved at være det første skib der blev bygget udelukkende med elektriske kraner.

Da krigen sluttede lå skibet i Norge og blev købt af rederiet "Dania"

alt om tæpperne, medens det blæste op. Det var nogle nok så sure officerer der måtte konstatere at deres tæpper var blæst ud på deres egen rejse til havs, medens de måtte undværes ombord på resten af skibets rejse.

For at det ikke skulle være løgn snøvlende Rødhætte forfærdeligt. Til brug for rengøring havde han en rigtig stor industristøvsuger. En dag meldte han til 2. mester på sin snøvlende vis at "min

støvnuer vil ikke snue". 2. mester tog støvsugeren med ned i maskinen, og til al uheld åbnede han den lige under en friskluftsblæser, med det resultat at rummet blev fyldt med støv. Støvsugeren fejlede ikke noget, bortset fra at ingen havde fortalt Rødhætte at en støvsuger engang imellem skal tømmes.

Som sagt var folk ligesom lidt på nakken af Rødhætte.

En dag var han pludselig væk. Sporløst forsvundet medens skibet var i søen.

Til sidst blev en eftersøgning sat i gang. Efterhånden ledte hele besætningen, og

der blev talt om at skibet skulle vendes og sejle tilbage. Skipperen der hele tiden havde været på broen fik et ærinde på

sit kammer. Der hørte han lyden af vand fra sit badeværelse.

Da han kom ud i badeværelset så han til sin forbavselse Rødhætte i badekarret med en stor cigar i munden, en whiskyflaske på kanten af badekarret, og for at sige det mildt, med en ordentlig brandert på.

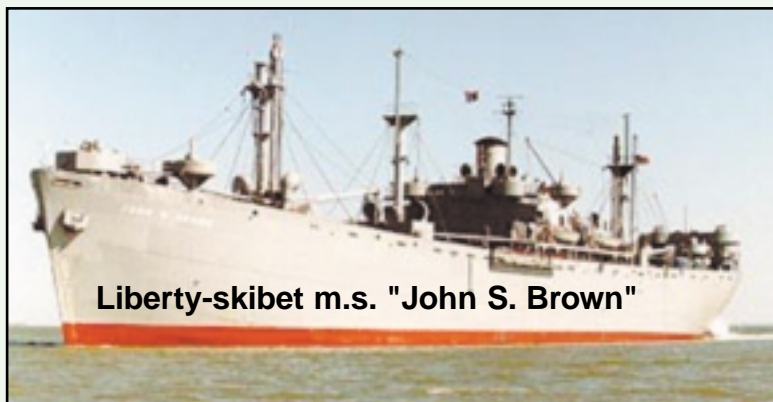
Eftersøgningen blev blæst af, og alle var lettede over at Rødhætte var fundet i god behold.

Fra den tid blev det lidt lettere at være Rødhætte, måske fordi alle fandt ud af, at de måske havde været lige lovlig hårde ved drengen.

På en Mercandia-båd på vej gennem Suez-kanalen var som vanlig Moses, hans handelsfolk og alt deres kram ombord. Før de forlod skibet havde de fået tigget nogle store sorte plastic-poser til at hejse deres kræmmervarer ned i bådene. Det var imidlertid lykkedes messedrengen at få to sække med kabysaffald listet imellem alle kræmmervarerne, og vi kunne så more os og gisne om hvordan de ville se ud når de fik åbnet sækkene fyldt med kabysaffald.

LIBERTY SKIBE.

Allerede i de første måneder af 2. verdenskrig førte den uindskrænkede tyske ubåds krig til at der opstod mangel på handelsskibe. Handelsskibe gik



tabt i et tempo, som det var umuligt for de allierede skibsværfter at følge med

til med nybygninger.

England der i 1939- 40 og 41 stod alene mod tyskerne, var især afhængig af handelsskibene. Alle forsyninger til både befolkning og militærmagt måtte komme via søvejen og især fra USA. Men alle skibe med disse forsyninger fra USA skulle over Atlanterhavet, hvor det tyske ubådsværden i krigens første år havde fri jagt, da USA stadig var neutralt, om end meget hjælpsom overfor England.

I løbet af 1941 blev USA mere og mere aktiv i sin støtte til England, bl.a. begyndte amerikanske krigsskibe allerede i foråret 1941 at deltage i konvojbeskyttelse i den vestlige del af Atlanten. USA's præsident var indstillet på at blive en aktiv deltager i krigen, og USA begyndte i sommeren og efteråret 1941 at forberede sig til en evt. krigsdeltagelse, og et af resultaterne af disse forberedelser var planlægningen af bygningen af en handelsflåde, som kunne flytte forsyninger og personel til krigsskuepladserne, og sikre forsyningerne til de allieredes befolkninger.

Derfor gav præsident Roosevelt i sommeren 1941 US Maritime Commission til opgave at udvikle en metode til at de amerikanske værfter hurtigt kunne opbygge og vedligeholde en effektiv handelsflåde til krigsbrug.

Sammen med forretningsmanden Henry Kaiser udviklede kommissionen så den såkaldte EC2 skibstype

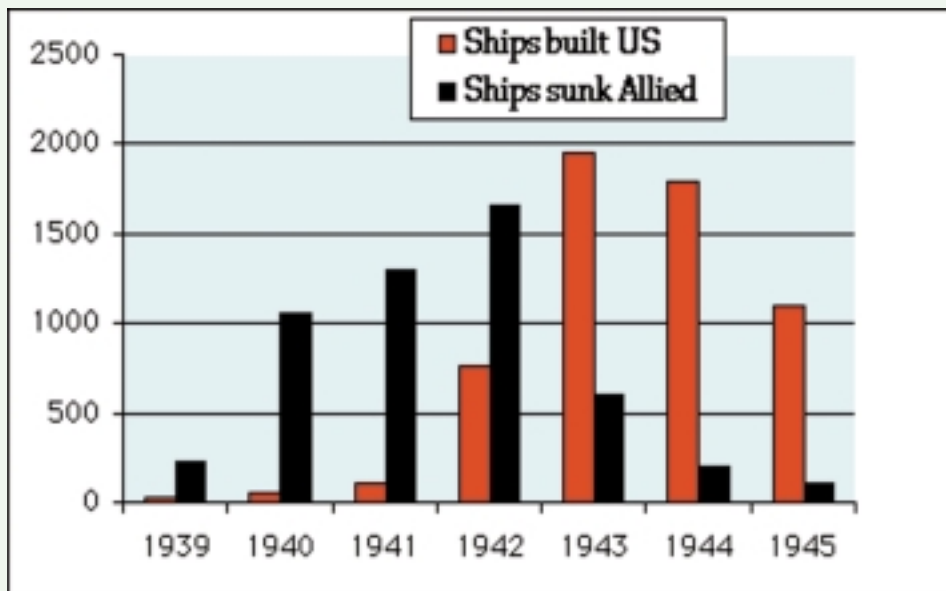
(Emergency construction 2), en type som blev kendt som "Liberty" skibene. Det geniale ved denne skibstype var at

den bestod af præfabrikerede enkeltdele, som blev fabrikeret i 13 forskellige stater på 15 forskellige fabrikker, og så via jernbane blev sendt til de 18 værfter som svejsede og nittede de ca. 250.000 enkeltdele sammen til et færdigt fragtskib. Skibene blev bygget på samme måde som Henry Ford byggede biler, på samlebånd.

Det første af 2751 "Liberty" skibe var ss "Patrick Henry", som blev samlet på 150 dage (skibsværftet hvor skibet blev samlet blev bygget samtidig). Efterhån-

var 1,8 mil. dollars.

Data for et "Liberty" skib var : ca. 135 m. langt, 17 m. bredt og 3 cylindret dampmaskine med 2 kedler som udviklede 2500 HK, hvilket gav skibet en max. fart på 11 knob. Skibene var på ca. 10.000 tons dødvægt, og havde 5 lastrum. Et skib kunne have en last på enten 2840 jeeps eller 440 kampvogne eller 230 mill. stk. ammunition. Besætningen var på 44 sømænd fra handelsflåden og 12-20 skytter fra flåden til bemanning af anti-luftskytset ombord.



Da krigen sluttede havde USA ikke brug for alle disse skibe, og en stor del blev solgt til de allierede lande som erstatning for skibe som disse havde mistet i løbet af krigen. Således

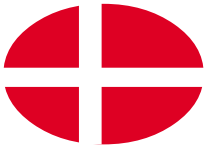
den som værfterne fik mere og mere erfaring blev byggetiden væsentlig nedsat. Da krigen sluttede var den i gennemsnit på ca. 70 dage. Rekorden for bygning af et "Liberty" skib var 4 dage, 15 timer og 29 minutter, og at det ikke var det rene byggesjusk viste sig ved at dette skib ss "Robert E. Peary" sejlede indtil ophugningen i 1963.

Et "Liberty" skib var planlagt til at skulle kunne sejle i 5 år, og byggeprisen pr. stk.

kom også nogle til Danmark, hvor bl.a. DFDS havde 2 stk. i fart som "Nevada" og "Oregon" fra 1947 til 1959.

Selv om disse skibe var bygget til krigsbrug og med begrænset levetids forventning, viste det sig, at de var utrolig holdbare og mange sejlede op i 1960'erne. USA beholdt selv en stor mængde til brug for en evt. ny krig, og mange søfarende har set "Liberty" skibe ligge side på side i amerikanske floder langt op i 1980'erne.

AOP



**Runde
fødselsdage i perioden 22/1 - 3/3**

Inger Louise Kulby - Lundevej 3, 4400 Kalundborg - fylder **80 år den 31. januar**.

Henry Lykov - Bygaden 11, 6780 Skærbæk - fylder **50 år den 3. februar**.

Peter Diksen - Vestergade 28/1./tv., 9300 Sæby - fylder **50 år den 8. februar**.

Gunvor Asbjørn Strøbæk - Frederiksgade 5/C/3./tv., 5000 Odense C - fylder **60 år den 20. februar**

Viola Sofie Nielsen - Egevej 13, 3782 Klemensker - fylder **80 år den 27. februar**.

Jørgen Geert Rasmussen - Gyden 9, 5970 Ærøskøbing - fylder **50 år den 1. marts**.

Elon Chr. Olesen - Kirkevej 11, Hornum - fylder **75 år den 1. marts**.

Rona Christa Jensen - Sigtevej 2, Østerlars, 3760 Gudhjem - fylder **60 år den 1. marts**.



Tusind tak for de 2 flotte skibsglas med DSRF-logo på, som jeg fik i anledning af mit 25 års jubilæum som medlem af foreningen.

Jeg er 4. generation af hovmestre i lige linie på min fars side; min far var således medlem nr. 950 i foreningen, men hvorvidt min farfar, der sejlede i redningsskibene på vestkysten, har været medlem, ved jeg ikke.

Min oldefar var helt sikkert ikke! Han sejlede i store træskibe, men det var før foreningen blev dannet.

*Ole B. Larsen
seniorpurser i BHT*

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed på min fødselsdag

Marian Kieffer Mortensen

Tak for to fine flasker vin og opmærksomheden ved min 50 års fødselsdag.

Niels Jørgen Skotvig

Kære forening,

Tak for udnævnelsen til æresmedlem og for den smukke lanterne, som lyser op i denne mørke tid.

Med venlig hilsen og alt godt for foreningen fremover.

Inger Schjeldal

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved Frede Horn Ravns bisættelse.

familien



Idet jeg sender et billede fra min fødselsdagsfest, vil jeg hermed sige mange tak til min gamle forening for opmærksomheden på denne for mig så store dag.

Jeg sender foreningen og alle dens medlemmer mange gode ønsker for tiden der kommer.

Hans Th. Marckmann.



JUBILÆUM i perioden 22/1 - 3/3

Alice Larsen har den 1/3 været medlem af foreningen i 25 år.

Gurli R.L. Lampon har den 1/3 været medlem af foreningen i 25 år.

Erna Pless Andreassen har den 1/3 været medlem af foreningen i 25 år.

Marie Olsen har den 1/3 været medlem af foreningen i 25 år.

Teddy Kim Sønder Enevoldsen har den 1/3 været medlem af foreningen i 25 år.

Finn Erik Lund har den 3/3 været medlem af foreningen i **40 år**, og bliver samtidig udnævnt til æresmedlem.



Vi mindes

Frede Horn Ravn, f. 7/8-1945, er afgang ved døden den 6. december 2000.

Valutaindtjeningen sætter ny rekord både i 1999 og 2000

Danmarks Statistik offentliggjorde i december 2000 de endelige valuta-indsejlingstal for 1999, hvor det fremgår, at de danske rederier havde indsejlet valuta til Danmark for 50,3 mia. kr. Rederiernes nettoindsejling er 10,1 mia. kr. Det sikrer skibsfarten en plads som

det 2. største eksporterhverv i Danmark kun overgået af den samlede industri-eksport.

Udviklingen for 2000 tegner endnu bedre, da året har været et markeds-mæssigt positivt vendepunkt for skibsfarten i forhold til de senere år.

..... (Kilde: Nyhedsbrevet Danmarks Rederiforening)

JULEHJÆLPEN

Tillader mig at rette henvendelse til foreningen, og dermed stof til fagbladet, vedrørende julehjælpen.

Kunne dette ikke gennem fagbladet været oplyst på et tidligere tidspunkt, fremfor ca. 10-12 dage før jul.

For alle der modtog var det jo en kærkommen gave og venlighed fra foreningens side overfor ældre medlemmer.

Jeg har pr. telefon talt med flere ældre kollegaer.

Et til fælles:

Generel skuffelse!

Jeg vil ønske alle på foreningens kontor en glædelig jul samt et godt nytår.
med venlig hilsen

Dennis Svensson

Tak for dit brev. Grundene til at der ikke på et tidligere tidspunkt er skrevet i bladet om julehjælpen skyldes flere omstændigheder :

- 1) At bestyrelsen ville afvente resultatet af urafstemningen.
- 2) At vi mente at det fremgik meget tydeligt af fagbladets nummer 7, da det af referatet fra medlemsmødet i Nyborg fremgår, at Hans Espersen spørger om julehjælpen og der bliver svaret, at dette vil blive afskaffet, hvis

vedtægtsændringen vedtages.

- 3) Der har aldrig i oplægget til ændringerne til vedtægterne været lagt skjul på at jule- og begravelseshjælp ville ophøre under forudsætning af vedtagelse.

At ældre medlemmer er skuffet over at foreningen ikke har fortsat traditionen med at give en 500 kr.'s julegave til pensionisterne er forståelig. Men det skyldes meget enkelt at foreningen ikke med sit medlemstal kan vedblive med at opretholde alle gamle traditioner. I 1998 og 1999 gik 10% af medlemmernes kontingenter til skovture, julehjælp, begravelseshjælp og gaver til ældre medlemmers festdage. I samme periode er en stor del af de aktive medlemmers kontingent til A-kassen steget over 300 kr. pr. måned p.g.a. indførelsen af separat efterlønskongent.

Dansk Sø-Restaurations Forenings bestyrelse har som sit mål at holde kontingenterne på et fornuftigt leje og har derfor gennem hele 1999 og 2000 gennemført besparelser i hele foreningens drift.

Dette er noget som burde være sket på et langt tidligere tidspunkt. Foreningen havde i hele perioden 1995 til 1998 underskud på driften, et underskud som på få år ville slå foreningen ihjel, hvis denne udvikling fortsatte. En del af dette underskud skyldtes at foreningen skulle opretholde alt som det altid havde været.

På generalforsamlingen i 1998 foreslog den daværende bestyrelse at man ophørte med at give gaver på festdage. Det fik straks 9 medlemmer på talerstolen med krav om at man ikke måtte spare på sådanne ting. Det efterfølgende

Snakke- og debathjørne

punkt på dagorden om foreningens fremtid fik 0 medlemmer på talestolen. Og I 1998 have foreningen et underskud på 973.586 kr. men udbetalte alligevel 220.354 kr. i julehjælp, begravelseshjælp, skovture og gaver til festdage.

Bestyrelsen har bestemt at foreningen skal opretholde skovture og gaver til festdage, men at der simpelthen ikke er økonomiske muligheder for at opretholde jule – og begravelseshjælp.

Bestyrelsen

FORENINGEN ORIENTERER

Kontoret lukket

Kontoret holder lukket fredag den 19. januar på grund af bestyrelsesseminar.

TR-seminar

Foreningen vil afholde tillidsmands-seminar i perioden 23.-25. februar.

Uddannelsesfond

Civilretsdirektoratet har afslået foreningens ansøgning om at udvide uddannelsesfondens udbetalingsrettigheder til også at kunne dække i sociale tilfælde (ved social nød). Det betyder at uddannelsesfonden som hidtil kun kan hjælpe medlemmer under uddannelse/efteruddannelse.

MEDLEMSMØDE I NYBORG

Der vil blive afholdt et møde hvor alle er velkommen. Under mødet vil der blive debatteret: Planerne for 2001-2002, hvordan bliver vi mere synlige på skibene og blandt medlemmerne, fagbladet, tillidsmands- og talsmandssystemet og der vil være sædvanligt hyggeligt samvær hvor tanker og tale er fri, og kun fantasien sætter grænser.

ALLE MEDLEMMER ER VELKOMNE

MØDET AFHOLDES

FREDAG DEN 9. MARTS 2001 KL. 11.00

PÅ

KYSTGÅRDEN ØSTERØVEJ 119, NYBORG.

Foreningen refunderer rejseomkostninger svarende til pris for offentlig transport (men ikke kilometerpenge).

TILMELDNING SENEST DEN 1. MARTS 2001 TIL FORENINGENS KONTOR DER OGSÅ KAN GIVE YDERLIGERE OPLYSNINGER.

Tlf. 33 45 55 85

På forhåbentligt gensyn
bestyrelsen

Indmeldelser i perioden 29-11-2000 til 05-01-2001

IND DSRF	EFTERNAVN	FORNAVN	REDERI
01-11-00	Jensen	Chanette Brun	DFDS
01-11-00	Pedersen	Henrik Thaarup	DFDS
01-12-00	Andersen	Hanne	DFDS
01-12-00	Christensen	Lene Krogh	DFDS
01-12-00	Christensen	Mona Vestergård	DFDS
01-12-00	Nielsen	Heidi	DFDS
01-12-00	Ostenfeld	Kim	DFDS
01-12-00	Simonsen	Tina Grønning	DFDS
22-12-00	Madsen	Michael Dennis L	DFDS
01-01-01	Hunter	John Robert R.	DFDS
01-01-01	Kristensen	Kim Nymand	DFDS
01-12-00	Mohr	Kim Torbjørn	H. Folmer & Co.
18-12-00	Nielsen	Peter Månsen	Janus Andersen & Co.
01-01-01	Austfjord	Gunnar	Norsk rederi/fiskeri

14

Slettet p.g.a. restance

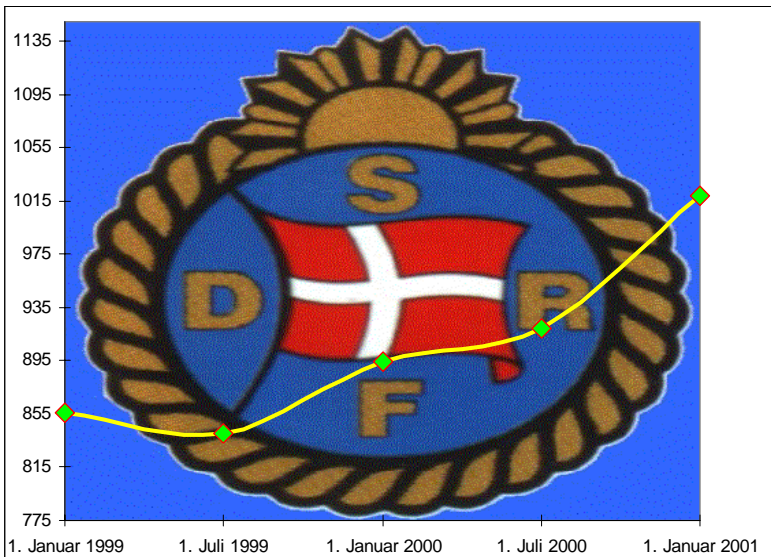
INGEN

Ind/ud december 2000

Ind	10
Ud	16

Netto	- 6
=====	

Aktive
medlemmer



RETSGLÆDE

en historie fra Læsø

fortalt af Ole Strandberg

Det følgende kan man læse som en rejseroman, nok så meget som en dokumentation om juridisk uhæderlighed. Snævert betragtet om advokaters gyldne paradys på bekostning af naive og uerfarne "klienter". Man kan finde skurke (i hvert fald een), men ingen helte - i denne bedrøvelige affære, som burde have fundet et nemt forlig efter et par breve og telefonkonsultationer.

I den foreliggende form er historien noget til-digtet, og enhver lighed med nulevende personer er selvfølgelig til-sigtet. Der er brugt fri hånd - og ikke Ugeskrift for Retsvæsen som kilde.

Den første del af historien blev oprindeligt skrevet i 1997, men kunne grundet redaktionelle divergerende opfattelser ikke finde vej til bladets spalter dengang. Nu bringes til gengæld *hele* historien som føljeton, meget passende fordi afsluttende kendelse fra Landsretten i Viborg forventes 25. januar 2001. Små 4 år efter og, et slag på tasken, nogle hundrede tusinde kroner i juridiske honorarer.

Når jeg har givet historien overskriften „retsglæde“, er det fordi en sådan historie må *glæde* retsvæsenets købmænd. I det mindste *dem*. Ellers er det da helt ad helvede til.

Torsdag den 10. juli 1997 blev et af vores medlemmer ved anbefalet skrivelse bortvist fra en lille arbejdsplads på Læsø (Restaurant og Pension Strand-

gården). Begrundelsen var ulovlig udeblivelse og så noget med at have hævet forskud fra kassen på eget initiativ som en bibemærkning, og som et slags sikkerhedsnet. Kunne det ene ikke holde, kunne det andet måske bidrage. Vores medlem var ansat på baggrund af en jobtræningsaftale med arbejdsformidlingen - og altså med løntilskud til arbejdsgiveren. Efter kontrakten var der ikke ret til frihed i højsæsonen mellem 1/4 og 10/8. Ansættelsen blev tiltrådt i marts. Foreningen rejste sagen ved domstolene, og en langstrakt skriftudveksling begyndte med sygdom og udsættelser og beklageligvis ikke nået

Fredag den 3. april 1998 var det første retsmøde berammet på Læsø.

Afsnit 1

2 københavnere på Læsø udenfor sæsonen

Vejret var også dårligt, da vi to københavnere, karriereadvokaten og fagforeningssekretæren, iført slips, flyvemaskine, Ávis-bil, brede mapper, og vigtigt sprog i rigsdansk, rejste til Læsø for at indlede en sag mod en formodet mindre fastlands-spekulant. Der skal en dagsrejse fra København til at nå frem til et hotel på Læsø om aftenen.

Et medlem havde været ansat i "jobtræning". Et af disse hængemappe-

begreber, som er en god hjælp til finansministeren, når han vil tilsløre rigets tilstand. Under en aftalt frihed fik han konstateret sygdom som krævede akut

urent mel i posen.

Det er et lovløst marked, som formentlig **skal** være der, fordi rigets regler ikke er animerende for de små forretninger



indlæggelse og operation. Straks arbejdsgiveren blev bekendt med situationen, erklærede han vores medlem bortvist med tilbagevirkende kraft. Historien indeholder den beklageligt (formodede) sædvanlige mængde løgnehistorier, rod, sjuks og blækspruttebedrageri mod myndigheder og ansatte.

Et fåtal af de "sager" som små-arbejdsmarkedet er tilfjortret med, finder vej til et retsopgør. Sagerne er indviklede, overordnet set små og gerne forkludrede. De ansatte er næsten altid svag part, og meget ofte ikke medlem af en fagforening. Der kan være tale om lunkne blandinger af f.eks. sort arbejde eller uskrevne regler mellem arbejdsgiver og ansat som binder parterne sammen i en sump, hvor den ansatte, når det går galt - og det sker formentlig kun altfor ofte, må trække sig skuffet væk med en rigelig klump problemer i ryksækken. Historien kan selvfølgelig gå begge veje. Den ansatte kan nødvendigvis også blive en urimelig pestilens for arbejdsgiveren på grund af den viden han har om

eksistensberettigelse. Og det er derfra kuglerne støbes til de mellemstore virksomheder, og ikke mindst udgør de det velsignende kaleidoskop af muligheder for forskellige tilbud som samlebåndsmarkedet ikke kan rumme.

I det aktuelle tilfælde gentog historien sig med stadig skiftende aktører af ansatte, garneret med nye og flere kulørte lamper.

Snakken begyndte at gå blandt øens få faste beboere. Hvad er der med den her vistnok usympatiske mand, som rejser rundt i en luksusbil med fjernsyn, og demonstrerer hospitalsartikler som han har patent-arvet fra sin afdøde far? Og som sideordnet har købt sig ind og leger hotelejer på lille Læsø med de mange årlige turister.

"Sagen" tog sin begyndelse i juli 1997. Og nu var vi altså pludselig på vej med færgen fra Frederikshavn til Vesterø Havn, en blæsende og kold aften først i april 98, for at føre sag ved Bitingstedet i

Byrum. Det har sin egen historie at sagen skulle indledes ved det lokale bitingsted.

Vi havde begæret den afholdt ved retten i Frederikshavn. Ingen af parterne var bosiddende på øen, heller ikke vidnerne. Vi så ingen grund til at belaste sagsomkostningerne med urimelige overnatninger og rejseomkostninger. Men det gjorde modparten - så sødt. Og sagsøgte har efter retsplejeloven ret til at få afviklet domsforhandling ved arbejdsstedets rettergangssted. Altså blev det Bitingstedet i Byrum!

På det tidspunkt burde vi nok have lugtet lunt, og indledt ny kontakt til arbejdsgiveren direkte.

En fagforeningssekretær fra gastronomerne i Ålborg havde tidligere på dagen fortalt mig, at "de" nok skulle vide hvem "vi" var, når vi gik ombord på færgen.

Vi mødte nu kun et par bedagede fiskere



som havde været på hummerjagt i en tre ugers tid, og som på det tidspunkt næppe vidste hvem de selv var. I øvrigt ualmindeligt sympatiske og fredelige. De

fortalte os en seks syv gange, at klokken omkring halvet nat, kunne vi møde op i Østerby Havn, og få verdens fineste små-hummere af jomfru-slagsen, til 22 kroner kiloet. Hvabehar! Om de fine herrer med deres mapper, kunne modstå det!

Vi havde bestilt værelser på Hotel Nygård. Et, mente vi, velrenommeret sted i Læsø-hovedstaden Byrum. På færgen havde vi forsynet os med sidste udgave af Læsø-Posten. Ugens historier var "Læsø Golfbane tæt på 18 huller" og "Barberen fra Byrum er fyldt 90". Nu vil jeg tro Læsø er på vej ind i år 2000, den kun godt 4000 år gamle ø. *Exit* barber og hans barberstole, som Dan Turèll så smukt berømmede i nogle af sine klummer i Politiken, med deres: Verdens bedste stole, duft, snak og frimureri. *Ind* med golfhullerne med deres slips og motordrevne caddy'er. Fra "Læsø-Postens Talerstol" har jeg sakset (i det håb jeg ikke besmudser ophavsretten):

**Svar på "importeret" arbejdskraft til
Læsø
Viggo Jensen
SID Læsø
På bestyrelsens vegne**

Der er ikke noget galt i at skabe arbejde, tværtimod er det herligt, når nogen får skabt noget arbejde på øen, især når det bliver til gavn for øens egne mange ledige hænder, det er det vi som lokal lønmodtagerorganisation er meget interesseret i at få sagt, og det kan selvfølgelig ikke

Læsø Golfbane tæt på 18 huller

Arbejdet skrider hurtigt frem, og forventes færdigt inden påske

Side 16 - Onsdag 1. April 1998

siges for tit.

Vi kan godt se, at Åsa Hiller fra Hotel Nygaard, prøver at give os besked om, at vi har en forkert opfattelse af tingenes tilstand, men når vi snakker sæsonen 1997 på Hotel Nygaard, så ved vi helt konkret, at der var ansat to svenske kokke og to unge studerende fra Island til servering m.m., og yderligere to unge svenske piger.

Det mener vi var det faste personale på Hotel Nygaard efter udsagn fra nogle af de ansatte, der tilfældigt var oppe ved os privat en aften i sæsonen.

Nå ja, så glemte vi lige de to mænd fra Polen, der i perioder gik og arbejdede med oprydning og vedligeholdelse af bygninger med maling m.m. på Hotel Nygaard, når de ikke var oppe ved Golf Hotellet.

Vi er på sporet af, at de er blevet underbetalt i forhold til det arbejde de udfører, vi er også meget spændt på ved en given lejlighed at få konstateret, om de har arbejds- og opholdstilladelse i Danmark, hvor Læsø hører under.

Vi havde også på et tids-

punkt fået en oplysning om, at der her i vinter var ved at blive foretaget ombygning af nogle af værelserne, udelukkende med svenske håndværkere. Det er vi heller ikke særligt glade for, hvis oplysningen er rigtig.

Til slut vil vi godt beklage, at svaret kommer lidt sent, det skyldes at baglandet skulle være i orden. Vi er ikke interesseret i en føljeton i Læsø-Posten. Vi håber for jer, at I må få en rigtig god sæson i 1998 med endnu flere lokale ansatte i virksomhederne.

Bare vi ikke, på vores vej til Bitingstedet via Hotel Nygaard, risikerer at lande i en myretue af tyrker-mafia, med ikke-raffineret heroin øverst på spisekortet. Dette være sagt i al sympati for ønsket om brug af "lokal" arbejdskraft. Det var et hyggeligt sted, med en sød og afslappet svensk pige som altnulig-stewardesse. Sku' der mere på pejsen, ku' vi bare sige til. Og vi stängda når vi stängda, og underforstået når vi ønskede at trække os til køjs.

Til morgenkaffen havde vi aftalt møde med SID-formanden. Bare goddavn goddavn, for hans halvdagssekretær var syg, og han var alene på skansen, så han ku' desværre ikke deltage som tilskuer til domsforhandlingen. Vi fik en sjat ø-sladder, særligt om vores spekulant, - og konstaterede at han (Viggo altså!), havde en del biordnede



Retslokalet bestod af et køkkenbord og 8 stole. Mere kunne næppe heller presses ind. Og det passede jo så fint til netop os, som var det bygget til denne dags retsmøde.

Dommeren havde sit eget ærinde. Han trippede rart sideværts ind på emnet.

stillinger som domsmand, formand for socialdemokratiet på øen - og ku' man forestille sig, lidt af hvert (vi fik faktisk strejftanker til: "Strisseren fra Samsø").

Klokken 0915 næste morgen mødte vi på Bitingstedet. Det var et lille hus med en blandet landhandel. Distrikts-sundhedssygeplejerske, læge, tandlæge, psykiater, ryge- og venterum, og altså retslokale. Tandlægepraksis'en fyldte ca. halvdelen af huset. Retslokalet var så langt det mindste, og psykiateren var blot en åben dør med ingen mennesker bagved, så man bare kunne gå ind og snakke med vinduet f.eks., når man havde behov for det. Alt i alt forekom det mig, ualmindeligt sympatisk. Klokken 0930 stak dommeren sit venlige hoved ud og meddelte, at nu var så notarialforretningerne afsluttede, og vi kunne "sætte" "retten".

For en 14 dages tid siden havde han skrevet til sagens to parter, og henledt deres opmærksomhed på en ny regel i retsplejeloven. Skrevet og besluttet anno 1997. Om de venligst i henhold til denne nye regel ville tilskrive ham deres *påstandsdokumenter* senest den og den dato.

Det havde ingen af sagens parter gjort. Det var jo da ikke denneher slags sager, **den** regel var møntet på. Det var de uoverskuelige metertykke sager ved lands- og højesteret, som for domstolen skulle dokument-afsluttes med et rent *påstandsdokument*, uden slidder og slækker omkring.

Begge parter i vores sag havde *sendt* deres *påstandsdokumenter* - men for sent.

I forvejen var der sendt stævninger og stuvninger og proces og duplikker, og hvem ejer hvad og hvorfor og hvordan.

Bare hos mig fyldte denne småtings-sag sine fem centimeter a-4 ark på fremmødetidspunktet.

Alt var beredt, og det var vi, med vidner fra fastlandet og hele karusellen.

Men modpartens advokat - en type advokat som man ikke burde møde uden blinkende sirener og røde advarselsskilt - havde - uagtet han selv havde indsendt påstandsdokument for sent - tilfældigvis og meget passende nået at få nedlagt påstand om afvisning af sagen, fordi disse *påstandsdokumenter* var indleveret for sent.

Og nu sad så dommeren med sin Karnov, hørte på advokaternes indlæg om afvisnings-påstanden, noterede og talte i diktafon - og meddelte 20 minutters udsættelse, så ville han afgive sin kendelse.

Tilbage igen indlæste han sin kendelse i dikatafonen. Stille men en kende markant. *Sagen afvist eller bortvist eller hævet*, eller hvad nu det rette udtryk er i denne verden. Man måtte nok mene....., og på den anden side var der vel en hensigt med denne lov, f.eks. at den skulle overholdes!

Men han så da frem til at vi ville anke denne kendelse, sagde han med et forhåbningsfuldt glimt i hele ansigtet, til vores advokat. Landsretten i Viborg ikk' sandt! En sjælden lejlighed til at få sit navn på dagsordenen, om en vigtig fortolkning af retsplejeloven. Hvorefter en genoptagelse af sagen, den sag som var færdig forberedt (for længst!), og for hvilken sag vi rejste til Læsø, måske teknisk set måtte udsættes for genoptagelse, indtil landsretten i Viborg havde udtalt om afvisnings-kendelsen var forkert eller rigtig - og nogen havde fået deres navn i Juridisk Ugeskrift for læger.

Næhhh tak! Så lad os hurtigst muligt få en ny dato. Forfra simpelthen!

Vi og vores mapper var noget slukøjede, da vi indledte en træt hjemrejse.

Den næste mulighed for at rejse til Læsø, dennegang formentlig med 8 centimeter a-4 ark, bliver i slutningen af juni. Så kommer vi til gengæld i klump med 80.000 turister, og ska' bestille færge- og hotelbillet en måned i forvejen.

Vores formodede spekulant spekulerer videre. Nye aktieselskaber opstår med uigennemskuelige ejerskaber. Gamle nedlægges og går konkurs. Der er nye jern i ilden, og der bliver lagt afstand til fortiden.

Hukommelsen om juli 1997 er svundet yderligere ind i glemsel, og vidner hakker og stammer med røde ansigter, fordi de kun kan "huske" en aftalt forklaring. Hvis dommen går spekulanten imod, anker han selvfølgelig til landsretten. Vi er formentlig næppe midtvejs.

fortsættelse følger i næste nummer.

Illustrationer til dette indlæg er hentet fra en turistbrochure om Læsø.



Formanden for Landsorganisationen af Arbejdsledige - Erling Frederiksen - er blevet bortvist fra sin aktivering i Svinninge Kommune på grund af nedenstående brev til kommunalrødderne.

Erling var også formand for Socialdemokratiet i Svinninge - men de skyndte sig at indkalde til ekstraordinær generalforsamling og afsætte ham som formand, på samme baggrund.

Kære

Som led i den kommunale tvangsaktivering uden ret til feriepenge, uden optjening af dagpengeret, uden pensionsopsparing, uden tillidsrepræsentanter, uden ret til ekstra indkomst (al ekstra indkomst reduceres til 10,85 i timen før skat), uden forhandlingsret og uden formål, har man i desperation efter at finde et formål med aktiveringen, besluttet at der skal produceres en slags plakater med billeder af de personer som sidder eller har siddet i Svinninge Kommunalbestyrelse.

De undertrykte skal producere billeder af undertrykkerne.



Disse plakater skal produceres af tvangsaktiverede bistandsklienter på Svinninge Produktionsskoles udstyr. "Lønningen" er kroner 10,85 i timen.

Vi mangler billeder af jer. Vil I være venlige at kontakte Torben Sørensen, hvis adresse vi ikke har. Billederne fra 1998 og fremefter bør være i farver. Billederne fra tidligere må gerne være sort/hvide.

Vi leder desuden efter billeder af Thorvald Bøje Petersen, Flemming Hansen og Jørgen Thue Jensen samt billeder af diverse kommunale byggerier fra 1970 til 1993 - f.eks. Rådhuset, Myretuen, Biblioteket, Rådhuset og Ældrecentret.

I behøver ikke at skynde jer med at sende billederne, for her på tvangsarbejdsanstalten "arbejder" vi i samme tempo som kommunaldirektør Carsten Iversen.

Venlig hilsen
Erling Frederiksen, tvangspassiveret

NORDISK DOBBELTBESKATNING 2001

Vi har fået tilladelse til at bringe dette redigerede indlæg fra navigatørernes fagblad, om nye regler for det fællesnordiske beskatningsområde, med stor relevans for søfarende med bopæl i et land, og sejlene for en anden flagstat.

Artiklen er skrevet af sekretariatschef *Fritz Ganzhorn*

Den 1. januar 2001 er stadig datoen hvor principperne for beskatning af sømænd, som sejler under andet nordisk flag, vil blive ændret. Og så alligevel ikke helt i Sverige.

I artiklen "Så er der kun et år tilbage" (NAVIGATØR nr. 1/2000) gjorde vi opmærksom på, at "skattebegünstigede" indkomster optjent under NIS og DIS fra og med indkomståret 2001 vil kunne beskattes i andre nordiske lande hvor man har bopæl eller ophold.

Dette er konsekvensen af, at undtagelsesreglen i § 31, stk. 3 i den nordiske dobbeltbeskatningsoverenskomst (lov nr. 190 af 12. marts 1997) ophører med udgangen af 2000 og såvel flagstat som bopælsland derefter kan beskatte løn og vederlag optjent på et nordisk skib i international fart.

IKKE EN BESKATNINGSPLIGT

Ændringen af reglerne giver de nordiske landes skattemyndigheder ret til, at fastsætte nationale regler for beskatning. Der er imidlertid ikke tale om en beskatningspligt, så det enkelte lands skattemyndigheder kan i princippet frit vælge alt lige fra ikke at beskatte til fuld indkomstskat af hyre optjent under andet nordisk flag.

BOPÆL I DANMARK OG ARBEJDE UNDER ANDET NORDISK FLAG.

I NAVIGATØR nr. 1 omtales lov nr. 861 af 30. november 1999, hvorefter personer som har bopæl i Danmark og som er socialt sikret i Danmark nu i princippet er fuldt skattepligtige af den i udlandet erhvervede arbejdsindkomst og vil blive beskattes efter det såkaldte "credit princip". De af vore medlemmer som bor Danmark og sejler i NIS, hvor der betales en lempet skat, vil derfor som udgangspunkt skulle betale skat efter de danske sømandskatteregler med fradrag af den faktiske skat betalt i Norge.

ER DU SOCIALT SIKRET I NORGE

Som en konsekvens af ovenstående opfordrede vi i NAVIGATØR nr. 1 særligt vore medlemmer som arbejder i NIS-skibe og har bopæl i Dan-

mark til at tage højde for den danske beskatning af indkomsten ved indgåelse og genforhandling af kontraktsforhold.

I henhold til EU Forordning nr. 1408/71 er søfolk imidlertid som udgangspunkt omfattet af flagstatens lovgivning om social sikring. Dette bevirker at hvis man i NIS betaler fuldt socialt bidrag, modtager lønindkomst fra virksomhed med hjemsted i Norge og *ikke* sideløbende har løn- eller anden erhvervsindkomst i Danmark er man undtaget dansk beskatning efter det nye "credit princip" og vil fortsætte som hidtil på den såkaldte "eksempionlempelse".

Det samme gælder for indkomst optjent under andre nordiske flag.

ARBEJDE I DIS OG BOPÆL I ET ANDET NORDISK LAND

Problemet med DIS er at den i de øvrige nordiske lande ikke umiddelbart anerkendes som en "beskattet" nettoløn. Dette har særligt været et problem for de af vore medlemmer som har bopæl og familie i Sverige, idet de svenske skattemyndigheder og kommuner netop har valgt at opfatte en beskatningsret som en beskatningspligt.

I januar 2000 var der ikke politisk vilje til at ændre tingenes tilstand. Særligt fra svensk side var der ikke lyst til, at løse de særlige søfartsmæssige problemstillinger.

Dansk Navigatørforening har sammen med vore broderforeninger i Nordisk Navigatørkongres forsøgt, at klarlægge og påvirke de enkelte landes synspunkter.

ENDNU ET ÅR I SVERIGE

Udvidelsen af DIS til at omfatte alle færger i fart mellem Danmark og udlandet fik sat gang i debatten i Sverige. For det første var det sandsynligt af en del svenske arbejdspladser ville blive flaget om til DIS – og det med svensk beskatning af en nettohyre, og for det andet kom der et øget pres på lovgiverne fra rederside for at få skabt et internationalt register i Sverige.

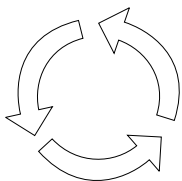
Dette har øjensynligt bevirket, at de svenske myndigheder har givet yderligere udsættelse på et år inden man vil beskatte indkomst optjent under andet nordisk flag – herunder DIS.

Der hersker dog stadig en del tvivl omkring rækkevidden af udsættelsen. Specielt er der endnu usikkerhed omkring den særlige dansk/svenske aftale om beskatning af tog- og færgepersonale.

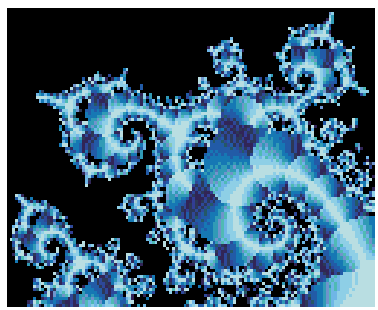
Med hensyn til Norge ser det indtil videre ud til at en nettohyre optjent i DIS vil blive beskattet under en eller anden form.

KONTAKT DIN LOKALE SKATTEMYNDIGHED

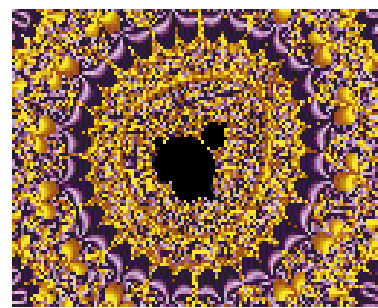
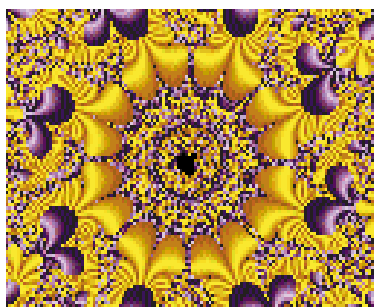
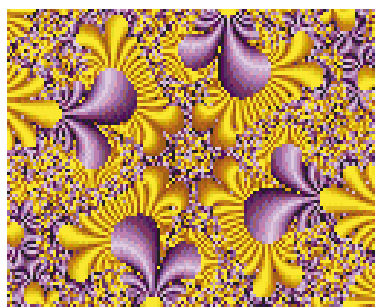
Da reglerne kan virke forvirrende og den enkeltes hyre- og bopælsforhold kan være vidt forskellige, skal vi fra foreningen endnu en gang opfordre til at man i god tid søger sine kommende skatteforhold afklaret inden det bliver 1. januar 2001.



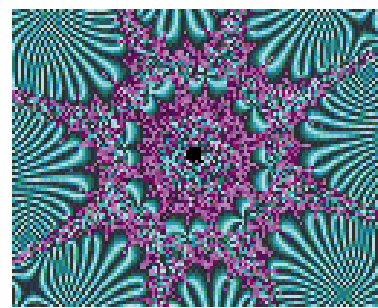
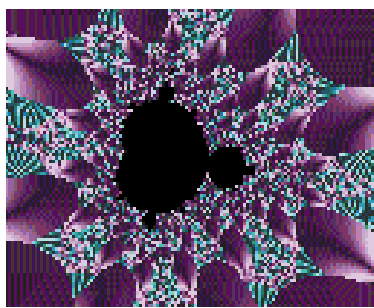
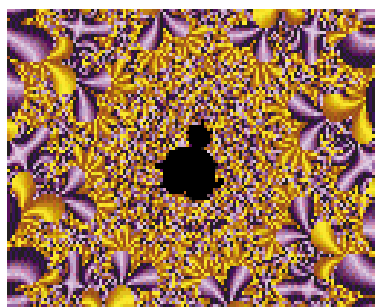
Postbefordret blad
8245 ARC



Det moderne menneske er ved at blive kvalt i tidens hurtige informationsstrøm. Derfor er der



brug for, at der er nogen, der tør kæmpe for værdier som mangel på information og langsomhed



skriver den norske socialantropolog Thomas Hylland Eriksen (*overskrift i Politiken 30/12*)

