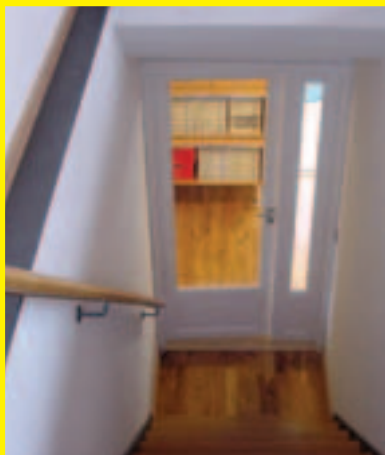
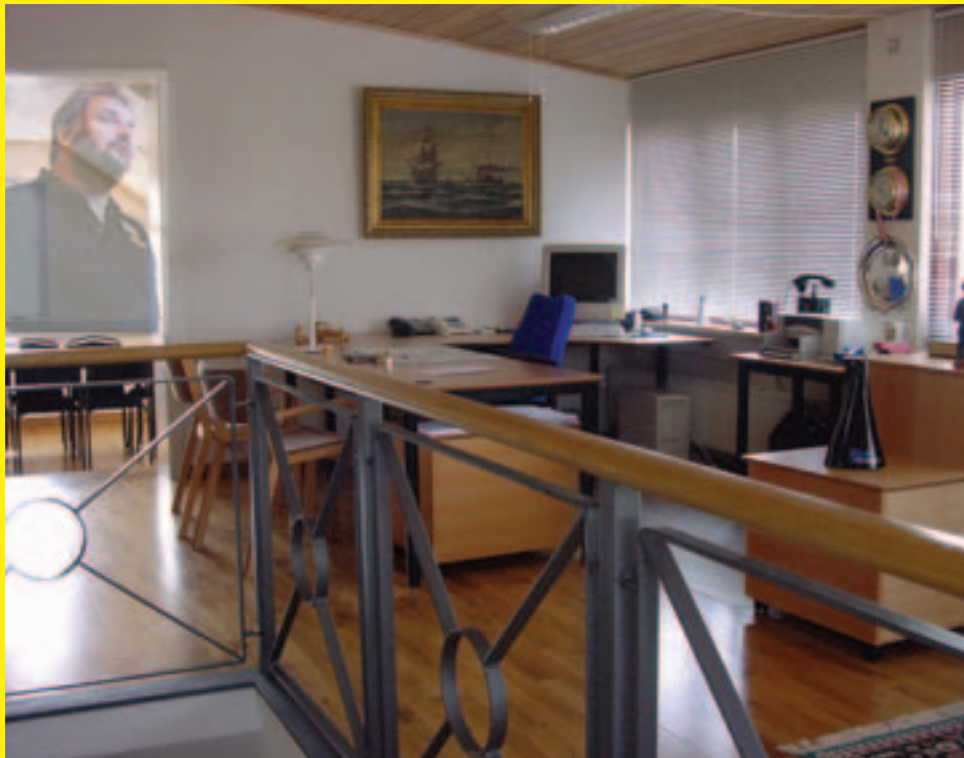




SØ-RESTAURATIONEN

Medlemsblad for Dansk Sø-Restaurations Forening - April 2002 - 93. årgang

3



Dansk Sø-Restaurations Forening

Kontor-og foreningslokaler

Mose Alle 13
2610 Rødovre

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16
Fredag 9-15

Telefon 36 36 55 85

Mandag - fredag 9-15

Faglig sekretær (Barno)	36 36 55 86
Sekretær (Vivi)	36 36 55 87
Kontingent (Corlis)	36 36 55 88
Faglig sekretær (Ole S.)	36 36 55 89

Fax:	36 36 55 80
Girokonto:	542-4437
E-mail:	dsrf@dsrf.dk
Internet:	www.dsrf.dk

Formand og forretningsfører:

Ole Philipsen
Privat telefon 26 37 12 35

Arbejdsløshedskasse

-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. Endvide-
re rederier, færgeoverfarter, skibsproviant-
ringshandlere, sømandskirker m.fl.

Forsidebillede:

Foreningens nye
adresse - InDesign.



**DSRF er partipolitisk uafhængig,
og må aldrig yde støtte til noget
politisk parti (vedtægterne § 2).**

REDAKTIONEN



af dette nummer
sluttet den 14. April 2002.

Stof

til Juni-nummeret skal være redaktionen i
hænde senest den 20. maj 2002.

Næste nummer

udkommer ca. 3. juni 2002.

INDHOLD

Leder	3
Mad gennem tiderne.....	4
Øl gennem tiderne.....	6
Nordisk Transport Føderation - kongres.	9
Fødselsdage m.v.	12
Dansk færgefart.....	14
Mønstringsstatistik.....	18
BHT - overenskomstforhandlinger.....	20
Faglige sager.....	23
Jobs - Trinity International, Nordsøen....	26
Temadag - Det psykiske arbejdsmiljø....	26
Generalforsamling - Jubilæum.....	28
Talsmand for hovmestergruppen.....	30
Det ulogiske sprog.....	31

LEDER

Kampen er vågnet!!!

Regeringens aktuelle planer om at sætte arbejdsmarkedets frie aftalesystem ud af drift og via lovgivningen tvinge deltid ned over hovedet på virksomheder og lønmodtagere vækker opsigt i fagbevægelsen.

Facts:

I regeringens forslag til en deltidslov er det især den centrale paragraf – F 4a, der har fået lønmodtagerne til at se rødt. Der står:

En lønmodtager og en arbejdsgiver har ret til at aftale, at lønmodtageren arbejder på deltid. Enhver direkte eller indirekte hindring eller begrænsning i denne ret, f.eks. i medfør af kollektiv overenskomst, sædvane eller praksis, er ugyldig. Krav om en timegrænse på ikke over 15 timer ugentligt kan dog opretholdes.

Med andre ord: De frivilligt indgåede overenskomster bliver sat ud af kraft - og dermed aftalesystemet og den tilkoblede fredspligt mellem arbejdsgivere og lønmodtagere. Problemet ligger omkring forståelsen af frivillighed mellem den enkelte arbejdstager og arbejdsgiveren. Hvis de ikke kan enes om færre arbejdstimer, kan arbejdstageren jo fyres af ved en passende lejlighed, og den som efterfølgende antages, nødsages til at være enig.

I 40 % af samtlige overenskomster er der fri adgang til deltid. I 54 % er der forskellige barrierer, der skal forhandles, før man kan gå på deltid. Kun i 6 % af overenskomsterne er der et decideret forbud mod deltid.

Regeringen lovede i valgkampen, at den ville arbejde for mere frihed til den enkelte, og deltidsloven er med i regeringsgrundlaget. Både direktører (på skrømt og i billig portvin) og lønmodtagere er rasende over, at regeringen blander sig i anliggender som parterne selv plejer at ordne i forbindelse med overenskomstforhandlingerne.



Hvad siger I ??

Er fagforbundenes rolle ved at være udspillet, og skal regeringen ordne paragrafferne?

Min personlige holdning er helt klart, at uden fagforbundene, er der ingen til at hjælpe "de små" i samfundet og på arbejdspladserne. Og regeringen er nu i gang med at koble fagforbundene af banen i gammelliberalistisk hellighed og tilhørende kærlighed til de frie markedskræfters spil.

2 skridt frem og et tilbage, kan blive overskriften på et sekels historiske formåen.

**Bestyrelsesmedlem
Jens Christian Raasi**

MAD GENNEM TIDERNE

Udviklingen i kosten til både fest og hverdag har igennem tiderne ændret sig voldsomt. Det kan for en læser af historiske bøger ind imellem undre lidt når man ser hvordan man skælder ud på nutidens festmåltider som usunde og ekstremt fedende. Dette især i lyset af at fantasien er ved at gå lidt fløjten i udvalget. Meget festeri i dag går op i rejecocktail, roast-

Forret :
Kandiseret Lærkebryster,
9 forskellige tærter med kandiseret frugt
Hovedret :
Fyldt bjørnehoved med finthakket kød æltet i honning, serveret med en sauce af flydende sukker med krakmandler.
Påfuglesteg med en sauce af sukker-syltede snegle.



beef (eller kalv stegt som vildt) og bearsaisesauce for at slutte med en eller anden form for isdessert.

I middelalderen havde man lykkeligvis ikke hørt om kolesterol, kulhydrater og andet der kunne dæmpe en sund appetit. I Thit Jensens berømte bog "Stykke Krumpen" er der en malerisk beskrivelse af Bisp Niels måltid til fest for landets gejstlige.

Ål i honningelé med karamelsauce

Dessert :
Og som afslutning på dette lette måltid serveres lammekød i sød kastanjebagelse med kandiseret fasanhjerne.

I sandhed et nærende måltid, som dog skal ses i kontrast til kosten for en simpel bonde, som dengang var grød seks gange om ugen.

Også inden for indtagelse af drikke til



søs med procenter er der sket en udvikling, der vil noget. Hvor den søfarende i dag enten er i et rederi med en nulalkohol-politik, eller med minimale promille-grænser, var vore forgængere til søs i den lige modsatte grøft.

I den engelske flådes forplejningsreglement af 1810 var dagsrationen af flydende varer fastsat som følger for den menige besætning: 2,6 l øl pr. dag og 0,25 l brandy til at blande i de 0,75 l drikkevand som man daglig modtog. Hvis man var i Middelhavet fik man yderligere 0,5 l hvidvin og i Vest Indien 0,25 l rom dagligt.

Dog var der strenge straffe for at virke beruset. Hvis man optrådte beruset var standard straffen 6 slag med den nihalede kat. Hvis ens berusede opførsel medførte ulykker var straffen fra 12 slag til hængning efter kaptajnen vurdering og afgørelse uden appelmulighed.

Det skal dog ikke glemmes at kosten i de dage til søs var ganske forfærdelig. Alt mad blev mere eller mindre kogt til grød i de store kokekar, som kokken havde. På et linieskib med ca. 750

mands besætning var der 4 kokke og 8 hjælpere til at lave mad ud af de rationer som besætningen fik efter reglementet. Kød og ærter kom i store kokekar og blev kogt til grød, som blev spist med beskøjter. Som det ses af nedenstående var det især beskøjter og øl, der fyldte op i proviantrummet.

Til et 2 måneders togt var standard provianteringen:

Varer	Vægt i tons
Vand	300
Øl	50
Vin	5
Brandy	3
Salted oksekød	25
Salted Svinekød	25
Tørrede ærter	15
Mel	10
Beskøjter	45
Smør	2
Ost	2

Skibets officerer levede væsentligt bedre. De havde mulighed for selv at medbringe privat proviant, som blev særligt tilberedt af kokkene til dem i officersmessen. Lige som de også havde store lagre af sherry og portvine med til eget forbrug.

AOP



ØL GENNEM TIDERNE

Inspireret af den kulinariske vækkelse fra de foregående tider, har vi tilladt os at sakse et lille afsnit fra den ikke mindre end fremragende bog "Paradiset smagen og fornuften - nydelsesmidlernes historie", skrevet af Wolfgang Schivelbusch og udgivet af "Politisk revy" i 1992.

"Før de ikke-alkoholiske varme drikke kaffe, te og chokolade indtog deres faste plads i den europæiske kostplan, spillede alkoholen en så central rolle, at vi i dag kun med besvær kan forestille os det. Den er nydelsesmiddel og næringsmiddel i et. Middelalderens mennesker beruser sig i vin og øl, især på de dengang endnu talrige festdage i året (i Paris bliver der så sent som 1660 endnu afholdt 103 festdage om året), ved markedsfester, bryllupper, dåbsgilder, begravelser, blå mandage osv. Og til hverdag nyder de øl og vin som en del af deres ernæring.

Før kartofflernes indførelse er øllet, ved siden af brødet, hovednæringsmidlet for den brede befolkning i Mellem- og Nordeuropa. „Mange lever mere af denne drik end af mad“, skriver Johann Brettschneider alias Placotomus i 1511 og mener dermed ikke ekstreme drukkenbolte, men gennemsnittet af befolkningen: „Begge køn og alle aldre, syge såvel som sunde, har brug for den.“ En engelsk familie i anden halvdel af det 17. århundrede, altså netop da kaffen begyndte at vinde udbredelse i bedre kredse, bruger omkring tre liter øl om dagen pro persona, børnene indbefattet.



"Grødspiseren" af Jacob Jordaens (1593-1678) er sikkert i virkeligheden en ølsuppe-spiser.....

De store tykke kroppe, der befolker det 17. århundredes nordeuropæiske maleri..... kan forklares ernæringsfysiologisk med det høje forbrug af øl og ølsuppe.

Ølbrygningen hører på denne tid - selv om der allerede eksisterer store bryggerier - stadig med til husholdningen ligesom brødbagning og slagtning. Det er noget, husmoderen har ansvaret for.

Hvor allerstedsnærværende øllet var helt ind i det 17. århundrede, ja tit helt ind i det 18., det kan man bedst gøre sig klart, når man husker på, at morgenmaden i reglen bestod af ølsuppe, en ret, der er glemt i dag. Så sent som i slutningen af det 18. århundrede blev der kogt ølsuppe i mere landlige egne af Tyskland. Fra denne tid stammer følgende opskrift, der ganske vist udmærker sig ved et betragteligt raffinement: „Man varmer øllet op i en potte ved ilden; derefter slår man et par æg ud i en anden potte, lægger en klat smør ved, pisker det med en smule koldt øl og hælder derefter øllet over æggene, salter

det lidt og pisker til sidst det hele godt sammen, så det ikke skiller. Endelig skærer man semler eller franskbrød eller andet godt brød ud og anretter suppen med dette. Man kan også søde den med sukker efter behag.“

De varme drikke måtte forekomme helt uvante for en smagssensibilitet, der hvilede på øllets allerstedsnærværelighed. Det får man et smukt og tydeligt indtryk af i et brev fra hertuginde Elisabeth Charlotte af Orléans. Hertuginde var af tysk herkomst og mere populært kendt som Liselotte af Pfalz, og hun beklager sig i brevet over smagen for de tre nye modedrikke ved hoffet i Versailles: „Te kommer mig for som hør og mæg, kaffe som sod og vikkebønner, og chokolade er mig for sødt, jeg kan altså ikke lide noget af det, og chokoladen giver mig mavepine. Men hvad jeg gerne ville spise, det er en god koldskål eller en god ølsuppe, det får jeg ikke ondt i maven af.“

Ved siden af næringsfunktionen er det ritualfunktionen, der betinger det i vores øjne så excessive alkoholforbrug i de førindustrielle samfund. Drikkeritualer lever stadig i dag i bedste velgående. At drikke hinanden til, at drikke på hinandens sundhed, forpligtelsen til at besvare en skål, at drikke dus, at drikke om kap osv. er stadig handlinger og forpligtelser, som man dårligt kan undslå sig for. Og de havde en langt stærkere forpligtelseskarakter i tidligere samfund. Den rus, de drikken glider ind i, er ikke bare en følge af alkoholen. Den anden kilde den øser af, er af psykisk natur: Man bliver ør af hele tiden at overbyde hinanden, når man drikker hinanden til.

Når et drikkelag først er begyndt, ender det som regel med, at deltagerne mister bevidstheden. Enhver afbrydelse inden da ville enten blive opfattet som en fornærmelse af de andre deltagere eller som en indrømmelse af svaghed hos den, der „kniber udenom“. Hvad den senromerske forfatter Venantius Fortunatus iagttager i det 6. århundrede under et germansk orgie, nemlig at de drikken de „drak om kap på hinandens sundhed som gale“, og at „man måtte prise sig lykkelig over at slippe fra det med livet i behold“, det gælder stort set også for middelalderen og for Tyskland helt op til det 16. århundrede. At drikke om kap til man er bevidstløs - noget man nu kun finder i nogle få sociale enklaver (bondebryllupper, visse studentergilder og de såkaldte „oktoberfester“ i München f.eks.) - det hører til de normale livsyttringer i den førindustrielle verden.

Hvor lidt det har forandret sig i de tusind år mellem det germanske samfund og det 16. århundredes Tyskland, kan man



se af en beretning om et sådant drikke-
lag i 1599: „Drukkenboltene lader sig
ikke mætte af den vin, de har stående
foran sig, men slås med hinanden på
drikkekar, som var det våben og spyd. Til
at begynde med indleder den fornemste
iblandt dem et angreb, han sætter en
rundskål igang. Kort efter sender han en
rundskål den anden vej rundt. Snart
begynder man på endnu andre skåler,
der skydes løs med bægre og glas fra
alle sider. Og så varer det ikke længe,
før gæsterne og svirebrødrene selv
kommer an, mand mod mand, to mod to;
så skal man drikke ud til hælften, til
bunds, til en slurk, til en tår, uden at
puste eller tørre skægget af... Og lige-
som to helte står sig mod hinanden,
sådan drikker disse om kap med hinan-
den. Og den, der sejrer og ikke lader sig
slå af marken, han vinder prisen. Til tider
bliver der endda også forordnet gaver og
gevinster til dem, der kan drikke mest.“

I det 16. århundrede kommer der dog
mere og mere kritik af disse drikkevaner.
Den netop citerede beretning, som er
forfattet af Johann Georg Sigwart, en
professor i Tübingen, er selv et udtryk for
den nye mådeholdsopfattelse, som
artikuleres i et hav af flyveskrifter, kari-
katurer, prædikener og bøger. Hvis man
skulle regne det billede, som denne
propagandalitteratur opridser, for virke-
lighed, så måtte man tro, at der pludselig
brød et fuldkommen umådeholdent
drikkeri og fylderi løs i Mellemeuropa i
det 16. århundrede. „Når byens porte
lukkes, og de folk, der bor i forstæderne,
går hjem, så tumler de fra den ene side
til den anden, snubler, falder om i sølet
og sætter benene så langt fra hinanden,
som om der skulle køre en vogn imellem
dem.“ Sådanne skildringer skal nydes

med forsigtighed. De indeholder ikke så
meget virkelighed som en mening, der
udgives som virkelighed. Med andre ord:
Det, der ændrer sig i det 16. århundrede,
er ikke det egentlige alkoholforbrug (det
var i forvejen så stort, så *mættet*, at det
næppe var muligt at sætte det i vejret),
men derimod opfattelsen af drikkeriet.

Den nye opfattelse udvikler sig på
reformationens tid. Dens vigtigste repræ-
sentanter og forfægtere er de førende
reformatorer, frem for alt Luther. Refor-
mationen, der bestemmer forholdet
mellem individet og Gud på en ny måde,
nemlig som et *personligt* forhold, repræ-
senterer samtidig den første ansats til
også at nyregulere menneskets forhold
til alkohol. På begge områder yder refor-
mationen et væsentligt fundamente-
ringsarbejde for den kapitalistiske udvik-
ling, der fulgte efter den.

Nogen holdbar succes kan reformations-
tidens mådeholdsbevægelse imidlertid
ikke opvise. De talrige skålforbud, ved
hjælp af hvilke man ville afskaffe kap-
drikkeriet, måtte hele tiden fornys, så de
havde åbenbart ikke den ønskede
virkning. Og mådeholdsapostlene selv
var endnu ikke de konsekvente purita-
nere, som den calvinistisk-reformerte
kirke frembringer i Holland og England
fra det 17. århundrede. Middelalderlig
livsglæde og protestantisk etik er stadig
uløseligt sammenknyttet i det 16. år-
hundrede i en figur som Luther, der ikke
bliver træt af at prædike mod „svire-
djæveln“ (det 16. århundredes beteg-
nelse for alkoholismen), og som samti-
dig prægede fyndordet om „vin, kvinder
og sang“, uden hvilke man er og bliver
en nar hele sit liv....."

Nordisk

Transport

Føderation

Kongres 2002 i Helsingør

v/Barno Jensen

NTF- KONGRES 2002 i Helsingør.

Dansk Sø-Restaurations Forening var repræsenteret ved formand Ole Philipson og faglig sekretær Barno Jensen på Nordisk Transport Federations (NTF) kongres 19+20/3-2002.

Der var en del spændende indslag og jeg vil her referere et udpluk af dem:

Doro Zinke ETF (**Europæisk Transport Føderation**): ETF blev grundlagt i 1939 som en pan-europæisk forening (ikke kun EU) og har i dag 192 fagforeninger fra 39 lande som medlemmer. ETF har haft svært ved at blive hørt i EU, primært p.g.a.

at ETF er af folk fra arbejdstagersiden. EU-kommissionerne håndplukker deres "ekspertudvalg" fra 4 arbejdsgiverorga-

nisationer!! Dette faktum giver ETF svære arbejdsbetingelser overfor indflydelsen på lovgivningen.

EU's politik om den fri bevægelse for arbejdskraft og goder har i høj grad betydet konkurrence på lønningerne og det er nu ikke kun et europæisk problem, men i høj grad et globalt problem, og her er selvtilstrækkelighed ikke vejen frem hvis man kigger ind i fremtiden. *Til slut inviterede Doro Zinke fagforeningerne til at lære noget ved at besøge ETF.*

Poul Nyrup Rasmussen



Der er som bekendt sket en højredrejning i Danmark efter valget, men også i Portugal, Norge, Holland og specielt i Rotterdam, og dette betyder at det nu er vigtigt at arbejderpartierne i de europæiske lande arbejder endnu tættere med fagbevægelsen i de respektive lande.

Socialdemokraterne har mistet deres flertal i EU. Der er sket en forskel.

EU står overfor en udvidelse mod øst under det danske formandskab i EU i anden halvdel af 2002 (fra 1. juli 2002). Disse forhandlinger startede i 1993 i København og slutter, sikkert, i København i december 2002. Berlinmurens fald var historisk. December i København bliver også historisk. Derfor vil Socialdemokraterne ikke gøre Danmarks formandskab i EU til oppositionens legeplads. Dertil vil der være alt for meget fokus på Danmark i denne tid.

Som bekendt er udvidelsen berammet til at omfatte 10 nye medlemslande og udvidelsen vil betyde at Østersøregionen bliver samlet i EU. Der bliver brug for at få defineret behovet og mulighederne i denne udvidelse. NTF bør bruge alle kræfter på at påvirke denne udvikling. "Baltic-link" med endestation i Sankt Petersborg og en Femernbroforbindelse bliver vital.

Harmonisering er nødvendig for at følge med tiden.

Man har regnet ud at transporthastigheden på et hvilket som helst stykke gods i bevægelse fra Danmark til eksempelvis Italien er 17 km/t!!, men hvis "bare" signalerne passede sammen ville denne hastighed kunne fordobles til 34 km/t!!! Landtransportnetværket er hårdt belastet i Europa, så skibstrafikken er "Highway 1", og på sigt bliver "Baltic-Link" "Highway 2", for at bruge de amerikanske begreber.

Update:

Danmark har fået en frygtelig regering. Den fundamentale ret til at forhandle arbejdsmarkedets vilkår har den nuværende regering bombet tilbage til 1899.

Det er dybt, dybt alvorligt, og kan få vidtrækkende konsekvenser for den politiske og faglige kamp. Den nye regering i Danmark har allerede siddet i alt for lang tid. På 100 dage har den bragt sig i alvorlige finanseringsproblemer. Der skal skæres 2 mia. hvert år i de offentlige udgifter i de næste 4 år, så et nyt valg ønskes snarest. *Slutteligt ønskede Poul Nyrup Rasmussen sin svenske kollega Göran Erikson et godt valg for socialdemokraterne i Sverige.*

Henrik Berlau (SID)



Siden bortfaldet af det toldfrie salg har det været svært for søfartsbranchen at fylde det hul op som dette indgreb efterlod. De faglige organisationer var ellers tæt på at få ændret denne beslutning i EU inden den blev vedtaget. Man havde bare ikke taget højde for en lille ubetydelig økonomiminister ved navn Marianne Jøved fra Danmark, så derfor ----- Arbejdspladserne er formentlig gået tabt.

Der foregår stadig en kamp mellem skibsregistre og regeringerne om skibsdriftsfinansiering. Der skal lyde en kritisk røst til styrelsen som arbejder alt for langsomt når det virkelig gælder. Sejladsen på Østersøen er ved at udvikle sig til et regulært "søslag" hvor nu også græske rederier melder sig på banen. NTF må og skal have indflydelse i en sådan kamp.

Steven Sampson (universitetet i Lund)

Jeg er en amerikaner der arbejder i Sverige, bor i Danmark, og har en norsk ko-



Peter Sand Mortensen, Claus Lindegaard og Henrik Berlau - alle SID.

East" har været på et eneste kursus!! Så NTF bør invitere en mafia-boss til at holde foredrag ved næste NTF-kongres for først da vil man få et indblik i hvad det er vi er på vej hen imod, nemlig Chi-

ne. Så kan det vist ikke blive mere internationalt i Norden.

cago 1933.

"Why are we here": Vi er her p.g.a. fælles målsætning og fælles forventninger der helst skal afspejle et sæt fælles værdier.

Med EU's udvidelse mod øst vil der ske en overførsel af disse fælles værdier. Og hvad er det så for nogle værdier vi står for i Norden? Vi er direkte, vi vil have lighed, folkelighed, og ansvar for eget liv, samt stræben efter et folkeligt populært demokrati.

Men en ting skal man gøre sig helt klart når man taler om "de tidligere østlande", de har, i den grad, haft en anderledes evolution end os i den "vestlige verden". "Time is money"-begrebet findes ikke, det skal først læres. "Learning by living", er en langsom men effektiv vej. Tænk engang: Det lykkes gang på gang disse østmennesker at smugle mennesker, narkotika og andre varer over 21 europæiske grænser uden om systemerne, endda uden at disse "Cowboys from

Hans Jensen LO



Der sker i et moderne samfund en transport af gods, men også af goder, serviceydelser og ikke mindst information. Derfor er der i høj grad brug for en fælles EU-transportpolitik sigtende mod en

effektivisering af jernbane og søtransporten primært, for på landjorden er det trængt med pladsen. Der sigtes mod en endelig politik til år 2005.

Den nye regering i Danmark har talt ned til folks fordomme, i stedet for op til folks forventninger. Hofteoperationer er blevet vigtigere end AIDS i Afrika. Men husk på at Danmark er et rigt land p.g.a. udhuling af økonomien i 3. verdenslande.

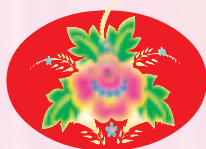
Anders Fogh Rasmussen synes at det amerikanske samfund er et godt samfund. Men tænk lige på hvis situationen opstår hvor en Falck-redder skal spørge efter sygesikringsbeviset for at kunne se hvilket hospital den tilskadekomne skal på.

Slutteligt bad Hans Jensen om hjælp til at få flyttet magtbalancen over til arbejderne igen.



Næste FTF-kongres blev henlagt til Finland i april 2006.

Per Østvold, føderationens tiltrædende ordfører - overrækker gave til den afdgående ordfører Hans Wahlström.



Runde fødselsdage i perioden 23/04/02 - 10/06/02

Flemming Tidemann Jensen - Mølle-gade 49, 3700 Rønne - fylder **50 år den 5. maj.**

Elo Borring - Hovedgaden 14, 4330 Hvalsø - fylder **70 år den 9. maj.**

Henry Feldbæk-Andersen - Rønvej 8, Strøby Egede, 4600 Køge - fylder **70 år den 15. maj.**

Inge Lise Nielsen - Klemenskervej 18, 3760 Gudhjem - fylder **60 år den 24. maj.**

Viggo Bollerup - L. V. Jensens Allé 9, 6705 Esbjerg Ø - fylder **85 år den 26. maj.**

Arne Bruun - Borgvold 27, Gårslev, 7080 Børkop - fylder **70 år den 26. maj.**



Vi mindes

Alice Hjort, f. 13/1-1940, er afdgået ved døden d. 18. februar 2002.

Peter Schnohr Kristensen, f. 21/3-1951, er afdgået ved døden d. 21. februar 2002.



JUBILÆUM i perioden 23/04/02 - 10/06/02

Rona Christa Jensen har den 1/5 været medlem af foreningen i 25 år.

Karin Törnell har den 1/5 været medlem af foreningen i 25 år.



Mange tak for opmærksomheden ved mit 25 års jubilæum. Med venlig hilsen til alle hos jer.

E.H. Jensen

Indmeldelser i perioden 14-03-2002 til 3-04-2002

IND	EFTERNAVN	FORNAVN	REDERI
DSRF			
01-04-02	Klausen	Palle	A. P. Møller
01-02-02	Hjerrild	Per	A. P. Møller
01-04-02	Albertsen	Pernille	A.P. Møller
25-03-02	Nygreen	Jan	Arctic Wolf APS
15-02-02	Jensen	Tim Bech	Bornholms Trafikken
16-02-02	Ipsen	Ib Clemens	Bornholms Trafikken
01-03-02	Kofoed	Richo	Bornholms Trafikken
07-03-02	Nielsen	Marianne	Danena A/S
04-02-02	Rasmussen	Sune Brændmose	DFDS
18-02-02	Knudsen	Jeppe Skjøde	DFDS
18-02-02	Riis	Bettina	DFDS
25-02-02	Petersen	Rasmus	DFDS
01-03-02	Bonde	Pia F.	DFDS
01-03-02	Hansen	Vicki Kirkeby	DFDS
01-03-02	Jensen	Linda	DFDS
01-03-02	Jensen	Rita Kirsten	DFDS
01-03-02	Johansen	Thomas	DFDS
01-03-02	Jørgensen	Heidi	DFDS
01-03-02	Mikkelsen	Jacob Aae	DFDS
01-03-02	Nielsen	Anders Hougaard	DFDS
01-03-02	Nørgaard	Per	DFDS
07-03-02	Thomsen	Linda Smith	DFDS
15-03-02	Sabinsky	Peter	DFDS
20-03-02	Bülow	Niels	DFDS
25-03-02	de Rosche	Pia Kleis	DFDS
26-03-02	Møller	Trine Fruergaard	DFDS
27-03-02	Kjellberg	Anna	DFDS
01-04-02	Khunburan	Venis	DFDS
01-04-02	Kristensen	Rene Boysen	DFDS
01-04-02	Torp	Birgitte	DFDS
03-04-02	Olesen	Rene B.	DFDS
19-02-02	Langborg-Hansen	Peter	Samsø Linien
01-03-02	Jensen	Jane Kjøller	Samsø Linien
25-02-02	Rask	Trine Albrecht	Scandlines
04-03-02	Reitz	Kasper	Scandlines

35

Slettet p.g.a. restance

Thora
Miguelito
Thomas

Olsen
Cuevas
Nielsen

DFDS

Ind/Ud februar 2002

Ind/Ud marts 2002

Ind	23
Ud	<u>16</u>
Netto	<u><u>7</u></u>

Ind	21
Ud	<u>11</u>
Netto	<u><u>10</u></u>



En Sommeraften på en af de danske øer

Dansk Ø-færgesfart

Af:

Jens Stephensen, styrelsesformand BornholmsTrafikken

Peter Berndt, bestyrelsesformand Samsø Linien

En sommeraften på en af de danske øer. Færgen er lige ankommet og et mylder af mennesker venter. Lastbiler med varer til brugsen, stykgods, levende grise i bure, fisk i kasser med is. Færgesfarten til de danske øer fungerer, men spiller også en stor rolle i ø-samfundenes hverdag. Øerne affolkes, bliver mere og mere afhængig af infrastrukturen på fastlandet, og ø-kommunerne bliver mere og mere afhængige af de jobs som færgesfarten repræsenterer. Samtidigt er der et stigende pres fra Ø-folkets lokalpolitikere som ikke forstår hvorfor det skal være så dyrt at sejle fra Sælvig til Hov, når det efterfølgende er gratis at transportere sig ad landevejen videre fra Hov til Århus.

Dansk Ø-færgesfart er en offentlig underskudsforretning. I år 2000 var prisen ca. 250 mio. kr. fordelt på en lang række forskellige tilskudsordninger fra stat, amter og kommuner. Hertil kommer billet og fragt-indtægter som pr definition altid er for høje

For folk med mere overordnet erfaring med færgedrift er det nærliggende at spørge om vi nu også får nok ud af alle de mange penge?

Næppe.

Ø-færgedrift (samt færgetrafik over fjorde og bæltter hvor der endnu ikke er klasket broer op) spænder vidt. Fra færgen Strynboen, Strynø-Rudkøbing med et tilskud på 1.3 mio. kr. årligt til BornholmsTrafikken med et tilskud på ca. 100 mio. kr. årligt.

De mange færgeselskaber administreres og får tilskud i et sindrigt mønster hvor driftsselskaber, tilskuds-administratorer og udbydere af de koncessionerede ruter meget ofte er sammenfaldende.

Er det nu et problem? Jo det er det, fordi man i EU længe har haft fastlagt nogle helt klare regler for de europæiske færgeruter, som enten har eneret eller får offentlige tilskud. Rederier på så-

danne ruter kan kun opnå eneret eller tilskud hvis man har vundet retten til ruten ved licitation.

Først i 1999 gennemførte Indenrigsminister Thorkild Simonsen en dansk lovgivning som reflekterede det som havde været et EU krav i en årrække.

Sigtet var godt nok. Der skulle skabes konkurrence så man fik sikkerhed for at de offentlige penge blev brugt bedst muligt. Der var blot en ting man havde glemt. Der var ingen reel konkurrence, og ruternes brugere, rederi og udbyder var som regel repræsenteret i en og samme myndighed. Ikke så mærkeligt at der ikke var stor entusiasme med at få gennemført licitationerne. Der blev lavet EU-licitationsmateriale for samtlige ruter og det er ikke helt billigt, men kom man og ønskede at blive shortlistet fik man klart at vide at man ikke var særlig velkommen. Der kom derfor ikke et alternativt bud på de ruter der blev udbudt som følge af Simonsens lov. Som følge af EU-reglerne blev det statsejede Scandlines to støttede ruter imidlertid udbudt allerede i 1997 på grundlag af frit valg af tonnage for byderne. Der var virkelig mulighed for at komme med bedre og billigere løsninger. Men her havde man også klogeligt sørget for at det var Færdselsstyrelsen som udbød, og Scandlines var kun en af flere bydere.

Når Ærø Kommuner nu udbyder egne ruter, som skal betjene kommunernes borgere så sker det på grundlag af et udbudsmateriale som betinger at byderne skal bruge kommunernes egne færges og ansatte på eksisterende vilkår. Den eneste frihedsgrad en byder har er, at man efter 6 måneder kan opsigte restaurationsforpagteren og erstatte

ham med en billigere! Man konkurrerer kort sagt på hvor store huller man kan have i den ost man serverer!

Det er ikke mærkværdigt at der ikke er den store interesse i at byde på den rute.

Tingene er gået i hårdknude, og det offentlige må finde sig i at betale fortsat uden at have vished om det ikke kunne gøres bedre. Men en anden grund til at tingene trækker i langdrag er netop at "det offentlige" er en svært definerbar størrelse.

For hvem betaler? Hold fast nu!

Lov om kommunal udligning. For de tre øer "med en eller flere kommuner" (minus Bornholm og Fanø) gives der et tilskud på 35 mio. kr. årligt fra Indenrigsministeriet med henblik på at afhjælpe generne ved at være en ø! En del af disse penge går til Ærø's kommunalt ejede færageselskab (som imidlertid også får lidt penge fra Fyns Amt!), samt de amtsejede færageselskaber ved Samsø og Læsø.

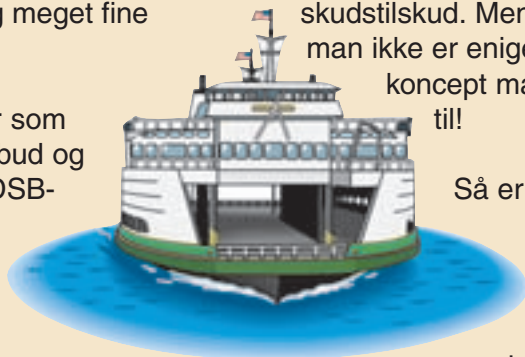
Så er der lov om trafikstøtte til de mindre øer, 27 stk., i 20 forskellige kommuner betjent af 24 færgeruter. Støtten gives af Indenrigsministeriet til kommunerne på betingelse af at amt og kommune hver giver tilsvarende støttebeløb. En kommune som driver en færgerute får således 2/3 af sine udgifter refunderet. Skal kommunen købe en ny færge er der i loven åbnet mulighed for at få støtte til betaling af lån til nye færges og lejer, igen sådan at kommunen kun kommer til at dække en 1/3. Driften af færgerne dækker altså ikke afskrivninger. Man køber en ny når den gamle er brugt op. Det er måske ikke helt det system man

havde tænkt sig da man lavede færge-loven i 1999. Men der var rigtig mange der nåede at få nye og meget fine færger lige inden da.

Færdselsstyrelsen har som nævnt ansvaret for udbud og betaling for to gamle DSB-ruter som nu har været i udbud. Hvem der egentlig beslutter hvorfor og hvordan disse ruter skal besejles,

er ikke helt klart. Helt mærkværdig er konstruktionen for ruten Kalundborg - Samsø, som i 1997 blev vundet af Samsølinien. Den får 17 mio. om året i tilskud og skal udbydes igen i år. Da Samsølinien har Færdselsstyrelsen som herre og mester på denne rute, og Århus Amt/Samsøkommune på de østgående ruter, må man ikke veksle frit mellem de tre færger man har til rådighed. Resultatet er at man i perioder må sejle med sin lille reservefærge til Hov og efterlade lange køer i Sælvig, mens man samtidig opretholder trafikken med en stor ny færge fra Kolbykås til Kalundborg med kun 30 passagerer. Der er to budgetter og jura til forskel og ingen mulighed for at finde en billigere løsning.

Da man lavede Storebæltsforliget fik man et politisk forlig, at der af sikkerhedsmæssige grunde skulle opretholdes en rute syd for broen, og en nord for broen. Skulle disse ruter give underskud skulle broen betale et sådant. Men man glemte at fortælle hvordan disse ruter skulle se ud. Gudskelov fik borgmestrene på Langeland og i Nakskov trafikministeren til at sanktionere en fartplan lige inden broen blev færdig, så Spodsbjerg Tårs ruten kunne bringes i



udbud på velordnede præmisser. Principielt burde Molslinien også have underskudstilskud. Men alle er enige om at man ikke er enige om hvilket færgekoncept man burde give tilskud til!

Så er der

BornholmsTrafikken. De har deres helt egen lov hvor Trafikministeriet pt. betaler et tilskud i størrelsen 100

mio. årligt via finansloven. Ruterne skal udbydes næste år, men ingen ved endnu helt hvordan eller hvorledes.

Har man mistet tråden? Kommunerne betaler, Amterne betaler, indenrigsministeriet betaler trafikministeriet betaler og Færdselsstyrelsen og Storebæltsbroen betaler, og de fleste af dem der bestemmer, får andre til at betale i et net af love, bekendtgørelser og hjemmelavede udbudsbestemmelser, samt manglende deling af opgaver og ansvar mellem brugere og tilskudsgivere og færge-serviceleverandører.

Noget kunne tyde på at en eller anden overordnet oprydning kunne skabe muligheder for billigere og bedre ø-færgetrafik. Spørgsmålet er om nogen magter eller tør begive sig ind i det store amts-kommunal-statslige skydetelt, hvor alle skyder til måls og efter hinanden!

Men der er måske en anden løsning som kunne appellere til de mere besindige. Forleden uge holdt borgmestrene fra Ærø, Samsø og Læsø møde på Samsø. Her blev



ideen forelagt om ikke man i enighed (og helt frivilligt!) kunne overveje at danne et fælles færageselskab. Rederiet, og lad os kalde det de forenede Ø-emirater (!) skulle være professionelt ledet og i princippet være moderat non profit. Kommunerne og amterne skulle indskyde hvad de havde af færger og lejer og andet, foruden de koncessioner de pt. var i besiddelse af. En simpel fælles standard for værdiansættelse skulle danne grundlag for aktieposternes størrelse i det nye selskab, som i øvrigt skulle udstyres med en aktionæroverenskomst som sikrer balance mellem ø-interesserne.

Selskabet skulle være åbent for nye ø-aktionærer med tonnage og koncession. Selskabet bør organiseres med to adskilte divisioner, en rederidivision som ejer og driver skibene optimalt og professionelt, og en kommerciel afdeling som tager sig af kontrakter, sejlplaner, salg af billetter, tilskud, kort sagt indtjening og kundepleje. Begge divisioner skal have klare regnskabsmæssige målsætninger, og rederiafdelingens budgetter skal indeholde afskrivninger så der spares penge op til at købe nye færger når den tid kommer.

Hvad skulle så være fordelene ved den konstruktion. Jo man kan spare rigtig mange penge ved at sammenlægge de mange administrationer. Hvis Læsø-ruten, Samsø-ruten og Ærø-ruterne slog sig sammen kunne man spare i hvert fald en reserve færge. Man kunne mere end halvere administrationsomkostningerne og få mulighed for større indkøbsbesparelser og der ville kun være brug for et billet og reservationssystem. Erfaringerne for sådan en samkøring af offentligt ejede selskaber er virkelig

gode. Der kan spares rigtig mange penge og ydes bedre service (læs billigere transport).

Men den største fordel er, at et nyt professionelt ledet fælles ø-rederi ville være godt rustet til at takle de fremtidige vilkår for offentlige serviceopgaver, hvor brugere, udbydere (læs tilskudsgivere) og serviceleverandører vil skulle operere "arms lengths", og meget gerne i større enheder.

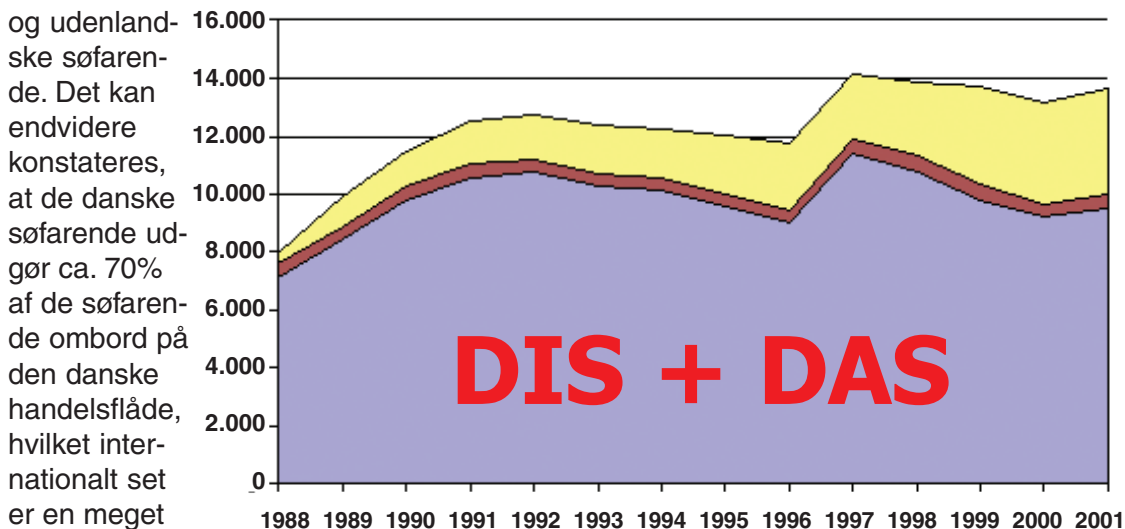
Det kommer selvfølgelig til at gøre ondt mange steder. Der vil være mange kommunale rederiimperier som vil synes at det her er et rigtig dårligt forslag. Lokal beskæftigelse og rederi-erfaring vil forsvinde, sammen med lokal selvbestemmelse over egne ruter. Vi har hørt det alt sammen før og ved at det er vægtige argumenter. Men de problemer kan løses hvis de bliver behandlet og forhandlet klogt og nænsomt. Det er gjort før af folk som stadig kan huske hvordan! Spørgsmålet er om man har modet til at begynde. Frivilligt. Tiden er til det



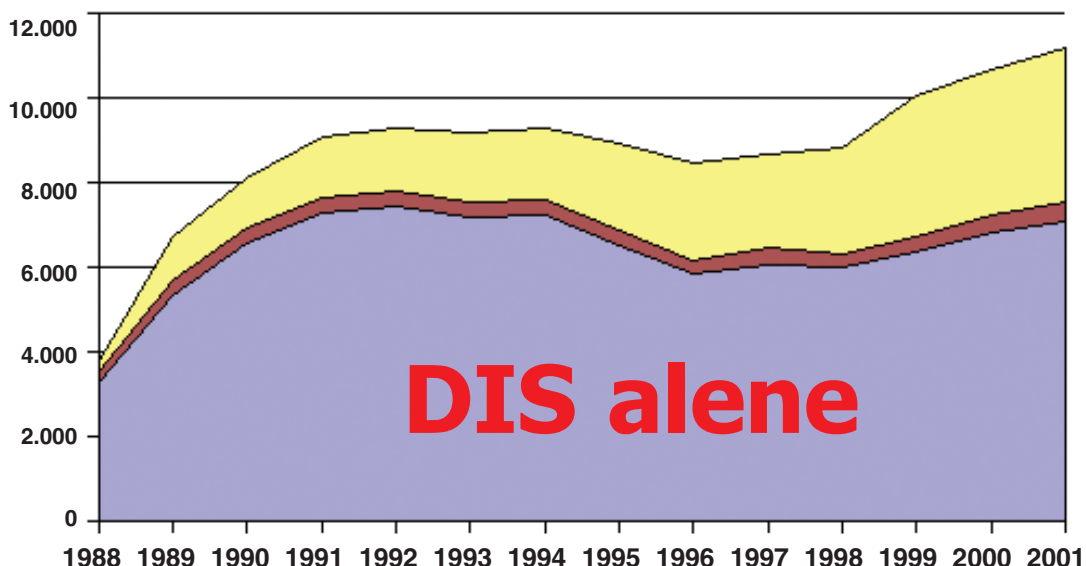
BESKÆFTIGELSEN AF SØFARENDE I HANDELSFLÅDEN

Nyt fra Danmarks Rederiforening

Baseret på søfartsstyrelsens mønstringstal har Rederiforeningen opgjort, at der i 2001 var 13.600 søfarende i den danske handelsflåde. Der er tale om en vækst på lidt over 3 procent sammenlignet med 2000. Væksten fordeler sig ligeligt på danske og udenlandske søfarende. Det kan endvidere konstateres, at de danske søfarende udgør ca. 70% af de søfarende ombord på den danske handelsflåde, hvilket internationalt set er en meget høj andel (siger altså DR).



- Andre udlændinge
- Skandinaver og EU borgere
- Danske



Statistikken på denne side er udarbejdet efter søfartsstyrelsens mønstringsstatus pr. 31. december 2001.

Færing er placeret under "Danske". I alt var 179 færing ansat i den danske handelsflåde på opgørelsestidspunktet.

Der er færrest beskæftigede omkring årsskiftet.

Kommentarer fra Søfartsstyrelsen:

"Statistikken er ikke en beskæftigelsesstatistik, men alene en opgørelse over antallet af søfarende, der på en given dato gør tjeneste i danske handelsskibe. I statistikken indgår således ikke søfarende på ferie, under afspadsring, under sygdom i land, på kursus eller lignende. Statistikken føres på grundlag af de af rederierne til styrelsen indsendte besætningseskemaer eller elektroniske indberetninger."



Telefon: 2605 - 2100 København Ø
E-mail: sfs@dms.dk



	Danske	Andre Lande	TOTAL
Navigationsofficerer	1787	225	2012
Dæksbesætning	1081	1058	2139
Maskinofficerer	915	196	1111
Maskinbesætning	194	253	447
Hovmester/Purser	153	46	199
Kok	57	180	237
Kabyspersonale	122	20	142
Steward/Stewardesse	24	164	188
Servicepersonale	781	616	1397
Andre	100	442	542
TOTAL	5214	3200	8414

DIS + DAS

	Danske	Andre Lande	TOTAL
Navigationsofficerer	1242	220	1462
Dæksbesætning	714	1053	1767
Maskinofficerer	756	196	952
Maskinbesætning	181	253	434
Hovmester/Purser	140	46	186
Kok	45	180	225
Kabyspersonale	100	19	119
Steward/Stewardesse	16	164	180
Servicepersonale	607	611	1218
Andre	87	441	528
TOTAL	3888	3183	7071

DIS alene



OVERENSKOMSTFORHANDLINGER MED NYE TAKTER.

Billeder er fra forhandlingsmøde i Rønne d. 4. april.

CFU

Ved brev af 14. februar 2000, meldte foreningen sig ud af „Overenskomstan-sattes Centralorganisation“ og dermed af det såkaldte CFU-forlig, med virkning fra 1. oktober 2000.

Det var et længe næret ønske blandt mange af foreningens bornholmske medlemmer som dermed, efter mange diskussioner internt, blev realiseret.

I vores udmeldelsesbrev skrev vi blandt andet:

„Samtidig har det igennem årene været stigende vanskeligt at formå særligt BornholmsTrafikkens ansatte til at forstå, at vores „overenskomstforhandlinger“ kun omfatter et mindre hjørne af CFU-forligets indhold (puljemidler), når de sideordnet ser sammenlignelige overenskomster (RBF og Sømændenes Forbund) blive afsluttet ved ordinære forhandlinger med direkte indbygget konfliktret.“

Sammenfattende kan man sige at udmeldelsen havde 3 grundhensyn:

- 1) Ønske om uafhængig konfliktret
- 2) Misfornøjelse med CFU-forligets overordnede omfattende hensyn til det statslige arbejdsmarkeds udviklingspræmisser.
- 3) Manglende medlemsforståelse for

puljemidlernes ringe vægt i helheden (regulering af et gruppertilæg hist og pist).



Torben Severinsen og Kaj Svendsen

Hvorfor holdt vi overhovedet fast så længe? Fordi vi til det sidste troede det ville være en fordel at bevare medlemsrettighederne i relation til annoncerede struktur-omlægninger i BHT. Det var - som med så meget andet statsligt - en and, men vi troede på at midler fra struktur-omlægningsfonde og lignende ville kunne gavne vores bornholmske medlemmer. Desværre har brug af sådanne midler altid som forudsætning, at man først og fremmest anvender penge til konsulenter, som på meget pænt papir skal fortælle hvad man ved i forvejen.

Staten

Nok er vi ved disse overenskomstforhandlinger ikke længere medlem af OC, og dermed ikke omfattet af CFU-forliget, men det ændrer ikke det fjerneste ved det faktum, at BHT stadig spiller klaver som Trafikministeriet dikterer. Og i år er udmeldingerne på de statslige områder henholdsvis en fornyelses-



O. B. Larsen

ramme på 7-9% over en overenskomstperiode, og „ny løn“. „Ny løn“ først og fremmest og som nummer eet på banen, for dem som ikke allerede er omfattet af dette efter statens menige geniale tiltag.

Pragmatisk sagt har vi ikke forstand på „ny løn“, end ikke i fugleperspektivet. „Ny løn“ gør principielt op med de kollektive forhandlinger, og omsætter basisforhandlede grundlønninger, til de direkte parter (arbejdsgiver og ansat) daglige omsorg - med de faglige organisationer som medspillende argumentator, for at netop denne eller hin arbejdstager skal have 2 kroner mere i timen end kollegaen ved siden af.

Vi er mere end bare skeptiske. Men det viser sig at staten vil gå meget langt for at få knæsat principperne, så langt, at den enkelte statslige arbejdsgiver pludselig kan få selvstyrende rådighed over midler på denne konto til lønglidning - *også som kollektivt aftalte gruppetillæg*, og udenom de statsligt regulerede maksimale lønrammer for overenskomstforhandlingerne.

Vores politiske udgangspunkt for overenskomstfornyelse 2002.

Det er i år det skal ske, og kræfterne skal samles omkring en fornyelse som kan mærkes på en sådan måde, at vi ikke længere skal føle os som stedbørn ved overenskomstsammenligninger. Vi **kan ikke** finde fornuftige/rimelige grunde til at f.eks. en matros (skibsassistent) tjener 5.000 kr. mere om måneden til sammenligning med en kok. Og samtidig har færre arbejdstimer og flere fridage. De er begge faglærte og har begge 4 års læretid bag sig. Uanset hvor, hvordan og hvorfor forsyndelsen er begået, skal den rettes op.

Forhandlingsforløb.

18. december 2001

Foreningen opsiger gældende 3 overenskomster til fornyelse pr. 1. april 2002.

28. december 2001

BHT meddeler overenskomstkraft således som de er fremsendt af Trafikministeriet.

1) Nyt lønsystem.

2) Forenklede og flexible arbejdstidsregler. Overtidssats på max. 50%. Mulighed for individuelle arbejdstidsaftaler udover 37 timers uge.

14. januar 2002





**Anne-Grethe Rasmussen
og Hans Birger Munk**

Foreningen fremsender første udkast til fornyelse af overenskomsterne. Helt nyskrevet tekst som rummer alle 3 gældende overenskomster. Teksten er skrevet tilsvarende vores sammenlignelige overenskomster på det private overenskomstområde (DFDS, Danmarks Rederiforening). Vægten er lagt på mærkbare lønforhøjelser. Ingen henvisninger til statslige aftaler. Flexibilitet, opsigelsesvarsler, sygehyrerettigheder etc tilpasset der private arbejdsmarked.

16. + 17. januar 2002.

Barno Jensen mødes med tillidsrepræsentanter og talsmænd i Rønne.

21. januar 2002.

Foreningen rykker skriftligt for aftale om egentligt forhandlingsmøde med BHT.

29. + 30. januar 2002.

Medlemsmøder m.s. "Jens Kofoed" og m.s. "Villum Clausen" med deltagelse af Barno.

7. februar 2002.

BHT meddeler at de ikke kan finde forhandlingsdato før d. 25. februar.

25. februar 2002.

Indledende møde mellem BHT og DSRF (Barno Jensen) i Rønne. Der er langt mellem parterne, og der kan ikke opnås enighed om et forhandlingsprotokollat. Efterfølgende møde med

tillidsrepræsentanter og talsmænd.

Sidst på eftermiddagen fremsendes konfliktvarsel til BHT og Finansministeriet. I konfliktvarslet skriver vi bl.a.: "Det er ikke foreningens opfattelse at overenskomstkrav således som de tidligere er blevet fremsendt fra foreningen, er blevet opfattet som et seriøst udgangspunkt for forhandlinger...."

BHT fremsender samtidig mødereferat, hvori det meddeles at drøftelse skal ske med Finansministeriet hvorefter nyt møde ønskes.

Medio marts 2002.

På forskellig vis gør foreningen BHT opmærksomme på at konflikt forventes iværksat 1. april, medmindre der snart sker noget nyt forhandlingsmæssigt.

19. marts 2002.

Møde i Rødovre med deltagelse af repræsentant fra Trafikministeriet. "Ny løn" diskuteres fra nye vinkler. Det vil være muligt – hvis "ny løn" implementeres i overenskomsterne – at forhåndsaf tale

grupperelaterede tillæg (protokollat-tillæg), hvis BHT er enige – uden disse tillæg skal godkendes af finansministeriet som en del af overenskomstfornyelsen.

Med baggrund i konkrete statistikker over hvor mange der befinder sig i hvilke lønkategorier, findes fællesnævnerne for basislønninger gruppe for gruppe. Trafikministeriet ser gerne alt samles i en overenskomst, men BHT foretrækker minimum 2. En for ledere, og en for ikke-ledere.

Foreningen erklærer sig villige til at starte forfra og udarbejde 2 nye overenskomstforslag.

20. marts 2003.

På baggrund af åbningen i forhandlingerne tilbagekalder foreningen konfliktvarsel af 25. februar, med forbehold for genfremsættelse.

2. april 2003.

Foreningen fremsender 2 nye udkast til overenskomstfornyelse. "Ny løn" imple-

menteret. Grundprincipperne i vores første udkast er videreført. Vedhæftet udkast til protokollat med gruppe-tillæg iht overenskomstens (nye) bestemmelser om "ny løn".

4. april 2003.

BHT + DSRF. Møde i Rønne med deltagelse af Ole S. og Barno Jensen. Udkast realitetsdrøftes paragraf for paragraf. Nyt møde aftales til 15. april.

5. april 2003.

Revideret udkast fremsendes til BHT, tillidsrepræsentanter og talsmænd.

8. april 2003.

Barno Jensen mødes med tillidsrepræsentanter og talsmænd i Rønne for at drøfte de to udkast.

15. april 2003 – møde i Rønne BHT + DSRF (bladet er sendt til trykkeriet 14. april).



Faglige sager

**v/Ole Strandberg
pr. 13. april 2002**

DSRF versus DFDS



Sø- og Handelsretten
Afsked grundet cannabis-positiv urintest.
Domsforhandling 31/1.
Den annoncerede domsaf-

sigelse er blevet udsendt. Forventes nu 30/4, og den nok så spændende afslutning på denne principielle sag må altså afventes til næste nummer.

DFDS

Vores nye overenskomster har nu i praksis mere end 1 måned på bagen og der har i perioden været bemærkelsesværdig få diskussioner om fortolkninger etc. Problemer er ret umiddelbart blevet løst i

gensidig forståelse mellem rederi og forening.

Særlig kan det bemærkes:

a) *Anciennitet 9-12 måneder.*

Uagtet det ikke fremgår direkte af overenskomstteksterne hvorledes betydningen af 9 måneders anciennitet efter den gamle overenskomst skal forstås – er parterne enige om at den gensidige forhandlingsforståelse er således, at ved 9 måneders anciennitet som cat.ass., overgår vedkommende umiddelbart til 1:1-ordning.

b) *Pass.ass. der alternerer som cat.ass.*

Det er blevet fastslået overfor særlig et enkelt skib, at egentlig pålagt alternering (udenfor eget arbejdsområde), forudsætter en slags akuthedssituation (f.eks. forsinkelse til havn med passagerskift og meget kort opholdstid). Der er ikke nødvendigvis tale om et force majeure-krav, men der er slet ikke tale om daglig planmæssig drift.

c) *Valgfrihed om aflønningsform ved ekstra udedage.*

På et andet skib er ekstra udedage drilagtigt blevet gjort til et problem aflønningsmæssigt. Det er **altid** den ansatte som vælger fridage eller kontanterstatning. Der skal ikke fra ledernes side forhåndsspørges om nogetsomhelst aflønningsmæssigt i denne forbindelse.

Erstatningssag

I april nummeret af vores fagblad 2001, skrev vi om et medlem som efterfølgende en mindre ulykke på et norskejet skib i december 1998, blev opereret i Danmark, med fatale følger for helbred og førlighed.

Efterfølgende har medlem og forening



sammen presset såvel patientforsikringen som et privat forsikringselskab, for erstatningsbeløb som stod i rimeligt mål med invaliditetsgrad - som af kommunen nu er udmålt til 66% (2/3-dele).

Der er skrevet en fuld A-4 mappe med

breve frem og tilbage. Sagen har været kompliceret af arbejdsskadestyrelsens vurderinger om en relativ lav invaliditetsgrad. Den har været - og er - kompliceret af patientskadeforsikringens vedvarende påstande om vægten af forudbestående gigt i et knæ, forud for fejlbehandlingen på et hospital i Jylland (hvor der som følge af ekstrem lang åbnings-tid under operationen af knæet, gik stafylokokker i såret).

Nu endelig - mere end 3 år senere, hvor vores medlem har været tæt på at måtte gå fra hus og hjem - er den første reelle udbetaling kommet fra patientforsikringen. Ved brev af 22. marts 2002 udbetales en erhvervsevnetaberstatning på kr. 988.000 med begrundelse i en varig nedsat forringelse af erhvervsevnen på 35%, som følge af operationens omstændigheder.

Patientforsikringen har imidlertid lagt stor vægt på påstandene om den forudbestående lidelse i knæet (slidgigtsforandringer med betydelig bruskskade), på trods af lægelige udsagn som indikerer det modsatte.

Foreningen påklager den truffe afgørelse.



BMI

I fagbladene nr. 8/2001 og 1/2002 fortalte vi historien om hvorledes et af vores medlemmer mistede sin „blå bog“ som følge af for højt BMI, uagtet vedkommende af lægerne betegnedes som rask og rørig og ikke væsentligt generet af sin kropsvægt.

Samme medlem havde på tidspunktet aftale om et fler-måneders slankekursus ved „Ebeltoft kurcenter“ og medicinsk slankebehandling var indledt.

Det lykkedes ikke ved Helbredsrådet at opnå omgørelse af den lægelige beslutning om ikke-fornyelse af den „blå bog“, og medlemmet måtte søge orlov i utide fra sit rederi.

Foreningen stævnedes ved klageskrift af 13/12-2001 Helbredsrådet for Østre Landsret, på baggrund af den restriktive og uforståelige fortolkning af bekendtgørelsen om lægeundersøgelse af søfa-

rende.

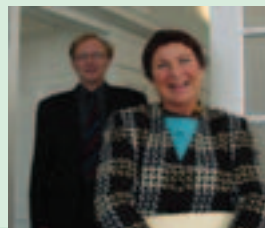
18. marts (godt og vel efter 3 måneders ventetid) afsendte kammeradvokaten på vegne af Helbredsrådet sit svarskrift. I svarskriftet anmodede kammeradvokaten om henvisning af sagen til Sø- og Handelsretten og **intet andet**. Afslutningsvis bekendtgjorde advokaten at et egentligt svarskrift formentlig ville komme på et ubestemt tidspunkt i fremtiden (”Jeg forbeholder mig derfor i et supplerende svarskrift nærmere at redegøre for den nedlagte frifindelsepåstand”). Det er godt nok frækt efter vores ”borgerlige” overbevisning, og rendyrket foragt for retssystemet

Tilbagebetaling af uretmæssigt modtaget

Et medlem som pt arbejder i parfumebranchen har fået pålagt tilbagebetaling af uretmæssigt modtaget ca. 17.000 kroner i bonus.

Medlemmet kan dokumentere en forvirrende strøm af indbetalinger gennem sidste år som følge af mærkevareskift, skiftende bonus-ordning, navneskift og afregningskift – på baggrund af hvilket foreningen forhandler med firmaet med påstand om ”condictio indebeti”, hvilket på dansk og i praksis betyder noget i retning af: Den som i god tro har modtaget en ydelse (f.eks. penge) og forbrugt den i den daglige livsførelse, er ikke tilbagebetalingspligtig, uagtet ydelsen er fejlagtigt leveret og kræves tilbagebetalt af leverandøren (arbejdsgiveren).

Foreningens advokat Kirsten Maxen ved advokatfirmaet Christian Harlang.





Søger danske medarbejdere til udenlandske boreplatforme i Nordsøen.

Foreningen har sammen med RBF overenskomst med Trinity International.

Der arbejdes 2 uger ude efterfulgt af 3 uger hjemme, med en arbejdstid på 12 timer i døgnnet.

Besætningen er international og rimelige engelsk kundskaber er en forudsætning for ansættelse.

Kontakt til Trinity kan ske gennem foreningen.

Lønningerne er brutto.

Oldfructillæg:

Tillægget udbetales til en af medhjælperne pr. skift. Oldfructillægget udgør kr. 850,00 pr. måned.

Medhjælper:		Pr. 1.1.2002	Pr. 1.1.2003
Ved tiltrædelse	kr. 18.000,00	19.500,00	21.000,00
Efter 1 år + 140,00 =	kr. 18.140,00	19.640,00	21.140,00
Efter 3 år + 279,00 =	kr. 18.279,00	18.779,00	21.279,00
Efter 5 år + 418,00 =	kr. 18.418,00	19.918,00	21.418,00
Efter 8 år + 718,00 =	kr. 18.718,00	20.218,00	21.718,00
Gastronom/bager/servicemedarbejder:		Pr. 1.1.2002	Pr. 1.1.2003
Ved tiltrædelse	kr. 21.800,00	22.122,00	22.443,00
Efter 1 år + 140,00 =	kr. 21.940,00	22.262,00	22.583,00
Efter 3 år + 279,00 =	kr. 22.079,00	22.401,00	22.722,00
Efter 5 år + 418,00 =	kr. 22.218,00	22.540,00	22.861,00
Efter 8 år + 718,00 =	kr. 22.518,00	22.840,00	23.161,00
Forplejningschef:		Pr. 1.1.2002	Pr. 1.1.2003
Ved tiltrædelse	kr. 24.929,00	25.251,00	25.572,00
Efter 1 år	kr. 25.496,00	25.817,00	26.138,00
Efter 3 år	kr. 26.030,00	26.352,00	26.673,00
Efter 5 år	kr. 26.546,00	26.868,00	27.189,00
Efter 8 år	kr. 26.846,00	27.168,00	27.489,00



Temadag om psykisk arbejdsmiljø til søs 22-03-2002

Fredag d. 22 marts var der temadag arrangeret af Søfartens Arbejdsmiljøråd. Emnet var psykisk arbejdsmiljø til søs. Fra DSRF deltog Ole Phillipson & Barno Jensen.

Sekretariatschef Morten Vinter fra Søfartens Arbejdsmiljøråd, formand for Rådet Jørgen Hilstrøm, personalechef Hans Christian Orloff Petersen, maritimt per-

sonale A.P.Møller, mandskabschef Henrik Andersen, D/S Torm A/S, projektleder Hans Froholdt, DFDS Seaways (skibsdrift 2000), erhvervspsykolog Kim Bisgaard, BST Århus ApS, business manager Poul Volquartzén, PLS Rambøll Management A/S, personalekonsulent Niels Erik Hulgaard Larsen, NEL ApS - kom med hvert sit spændende indlæg til debatten

i det bredt sammensatte forum fra søfarten.

Alt i alt blev det en oplysende og lærerig dag, hvor deltagerne fik en masse med sig hjem.

Personligt vil jeg sige, at problemet med begrebet psykisk arbejdsmiljø, er i høj grad selve ordet "psykisk" som er indhyllet i en masse fordomme, og som følge heraf, er tabu i mange kredse.

Ordet får folk til at tænke på "Sankt Hans", "Risskov", og "Spændetrøjer".

Men så snart man benytter sig af ord som "Trivsel", "Personlighed", og "Følelser", går samtalen straks nemmere.

Trivselsundersøgelser er så småt begyndt at opnå en central plads i firmaernes personalestrategi, og siden 1992 hvor en flok danske badegæster blev Europamestre i fodbold, har virksomhederne fået øjnene op for, at det ikke hjælper at have ansat verdens mest kvalificerede medarbejdere, hvis disse ikke trives i hinandens selskab. Der er i stigende grad blevet fokus på at trivsel kan være nøglen til et godt resultat, også nok så væsentligt, på bundlinien af rederiregnskaberne.

Dette faktum gør, at de fleste rederier ikke længere ser Trivselsundersøgelser som et angreb på virksomheden, men som et redskab til profitmaksimering til glæde for, forhåbentlig, både ledelse og ansatte. At "de bløde værdier" nu kan måles på økonomien skulle jo, alt andet lige, kunne danne grobund - for nu at bruge et forårsudtryk - for at opnå nogle gode arbejdsforhold for søens folk, som jo er beskæftiget i et historisk traditionelt konservativt erhverv, m.h.t nytænkning.

Med disse betragtninger vil jeg slutte af med at takke Søfartens Arbejdsmiljøråd for et fremragende initiativ med denne temadag som har givet stof til eftertanke

i mange kredse.

Der var deltagelse fra:

D/S Torm A/S, Sømandskoneforeningen af 1976, Skagens Skipperskole, M/F Hamlet Scandlines, Søfartsstyrelsen, DFDS A/S, Svendborg Søfartsskole, BST i Århus, Bladet "Søfart", Dansk Navigatørforening, Scandlines Danmark A/S, Dansk Maritimt Institut, D/S Norden A/S, Tschudi & Eitzen International A/S, Marstal Navigationsskole, A.P. Møller, Lauritzen Kosan A/S, Dansk Toksikologi Center, Fabricius & Co. A/S, Mols Linien A/S, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Fredericia Maskinmesterskole, RBF, Tegneriet ApS, Metal Søfart, BR Shipmanagement A/S, Maskinmestrenes Forening, A/S EM Z. Svitser, Green-Jacobsen, Esvagt, Sydfynske A/S, BornholmsTrafikken, MPH, Royal Artic Line A/S, Maersk Contractors, I.C. Weilbach & Co., Sejerø Færgen, Søfartsskolen Martec Frederikshavn, Wonsild & Søn, Danmarks Rederiforening, Hardehøj-Ballebro Færgefart, Lauritzen Reefers A/S, PPR, Simac Svendborg, J.Poulsen Shipping A/S, Svendborgs Internationale Akademi, Aalborg-Nørresundby SøfartsService, Hou-Tunø Færgefart, Sveriges Fartygsbefæld Føring, Sømændenes Forbund, UNI-Tankers, og selvfølgelig Dansk Sø-Restaurations Forening.

BJ.



Morten Vinter - Sekretariatschef Søfartens Arbejdsmiljøråd siden 1/12-1993

GENERALFORSAMLING 95. ÅRS JUBILÆUMSFEST



Foreningen afholder generalforsamling og efterfølgende jubilæumsfest d. 28. august 2002.

Det hele løber af stabeln på "Koldingfjord Hotel" i Kolding, og der er planlagt følgende forløb:

- 28. august	kl. 14.00 – 17.00: Generalforsamling
	kl. 18.00 – 01.00: Jubilæumsfest

Deltagelse i generalforsamlingen kræver ingen tilmelding og er kun for medlemmer.

Ønsker man at deltage i jubilæumsfesten skal vi have tilmelding senest d. 31. maj 2002. Her kan ægtefælle/samlever også deltage.

Der er mulighed for bustransport fra henholdsvis København (med opsamling i Korsør og Odense) og Ålborg (med opsamling i Århus).

Overnatning finder sted på "Koldingfjord Hotel". Her skal man påregne at dele værelser 2 og 2.

Prisen for deltagelse i jubilæumsfesten (og evt. overnatning) er kr. 100,00 pr. deltager.

Da foreningen kun råder over 120 sengepladser foregår tilmelding til overnatning efter først til mølle princippet.

Tilmelding kan ske ved at benytte blanketten på næste side, maile på sekretaer@dsrf.dk eller ringe på tf.: 36 36 55 85

Jævnfør § 9 stk. 11 i vedtægterne, skal forslag der ønskes behandlet på den ordinære generalforsamling, være foreningen i hænde senest den 10. maj

Antal personer _____

Ønsker transport Ja Fra _____
Nej

Ønsker overnatning Ja Navn _____
Nej Medlemsnummer= _____
Fødselsdato _____

Evt. diabetiker (antal) _____

Denne blanket skal være foreningen i hænde senest fredag d. 31. maj 2002

OPSTILLING TIL BESTYRELSEN DSRF

Meddelelse om kandidat-opstilling skal være foreningen i hænde senest 10. maj i år.

Foreningen skal opfordre *alle medlemmer* til at overveje interesse og engagement i eventuel opstilling (flere af de nuværende ønsker *ikke* at genopstille).

Opstilling sker ved at indsende meddelelse til foreningen, f.eks. sammen med foto samt en kort beskrivelse af begrundelse for opstilling.

For at bestyrelsen skal være et repræsentativt udsnit af foreningens medlemmer, sammensættes bestyrelsen af følgende valggrupper.



Hovmestre	: 2 personer
Faglærte	: 2 personer
Cateringassistent	: 3 personer
Passagerassistent	: 1 person
Supervisor/oldfrue	: 1 person
Øvrige søfarende	: 2 personer
Øvrige	: 1 person



OBS:

I skrivende stund er kun ganske få tilmeldt som opstillere. Det skyldes måske at medlemmerne synes det hele går så godt, at man ikke vil blande sig.

Den gamle bestyrelse var imidlertid overrepræsenteret af hovmestre, og de fleste synes at deres tid i bestyrelsen er gået.

FOR FREMTIDENS SKYLD SKAL DER NYE KRÆFTER TIL.

Opstilling som talsmand for hovmester-gruppen på rammeaftale i APM



Svend Aage Wolf Larsen

Fra hjemmefronten erfarer jeg at der er ved at være oplæg til talsmand i A.P. Møller. Det undrer mig lidt at vi ikke har hørt noget om det ude i skibene. Man kunne jo bruge navnyt til at orientere lidt om emnet som andre foreninger gør.

Da undertegnede fra flere kollegaers side er blevet opfordret til at stille op som talsmand, vil jeg til en orientering skrive lidt om mig selv:

47 år. Startede som aspirant i APM i 1971. Har i perioder været ansat på land og prøvet at være selvstændig

restauratør.

Siden 1984 sejlet fast i APM som hovmester. Jeg var med fra starten i pro-skib, og har hele tiden været overbevist om at dette var vejen frem på en og anden måde, hvilket selvsagt giver at jeg kender systemet på godt og ondt.

Er nu fast på "Jeppesen Mærsk".

Som talsmand vil jeg arbejde for at vi stadig opretholder en god hyre og ordnede arbejdsforhold. At vi opretholder en 1:1-ordning og ikke får forringet vores arbejdsforhold og velfærd.

Dette kan kun gøres ved at I kære kollegaer giver opbakning og kommer ud af busken med jeres meninger og ønsker.

Det er ikke hvad jeg ønsker, men hvad I ønsker jeg vil arbejde for, og det gøres kun ved samspil.

Jeg ønsker alle med- og modkandidater et godt valg.

Foreningen modtager i perioden frem til 15. maj forslag til andre kandidater. Offentliggørelse i fagbladet 4/2002 som udkommer 3/6, - i forbindelse med udskrivelse af valg.

I forrige nummer stillede Kai Tarp op.

Det ulogiske sprog

Vi har fået lov til at viderebringe dette søde lille causeri over det danske sprogs gebrækkeligheder fra "Odd Fellow Bladet".

Skrevet af: **Thomas Berntsen**

Gennem mit arbejde med udlændinge har jeg fået mange eksempler på, hvor svært det danske sprog er.

Vi har mange udtryk, som ikke skal tages alvorligt. Hvis man er langsom i opfattelsen, *skal man have sine skolepenge igen*. Kan man ikke følge med, er man *tabt bag af en vogn*. Skal man tænke sig godt om, *skal hovedet lægges i blød*, og er man sur på hinanden, da kan man høre opfordringen, *du kan rende mig...*

Anatomisk set må vi være særdeles elastiske. Vi kan nemlig *løbe med benene på nakken, hoppe på tungen, have sommerfugle i maven og sluge kameler*.

Ønsker man at afbryde forbindelsen til en person, kan man *slå hånden af ham eller gøre kål på ham*.

Det er svært at forstå, at man om en person som ikke er ædru siger, *at han ikke er helt appelsinfri*. Der findes ikke alkoholiske drikke lavet på denne frugt. Helt ulogisk bliver det, når man taler om modsætninger, som for eksempel *ro* kontra *uro*. Men *krudt* er ikke det modsatte af *ukrudt*, og *noder* har ikke noget med *unoder* at gøre.

En kvindelig *tjenestemand* er ikke det samme som en *tjenestepige*. At være *kørt over* er ikke det samme som at være *overkørt*. Og et *trin op* er ikke det samme som et *optrin*.

Hvis en person er *lunefuld*, betyder det ikke, at vedkommende er *fuld af lune*, og siger man, at en person er *intetsigende*, behøver det ikke at betyde, at personen *ikke siger noget*.

Hugget sukker er ikke noget man stjæler.

Man taler også om *mundhuggeri*.

Hvad tænker udlændinge mon, når vi synger: I Danmark er jeg født, der har jeg *rod*. Rod kan man have i et skab, og man kan tale om at skabe. Der findes endda *ægteskab, videnskab, svangerskab, selskab og lidenskab*. Dog skal man passe på *ikke at skabe sig*. I julen synger vi om *en rose*, som kan *skyde*.

Hvis vi *skuffer* en person, så er det ikke det samme som at *skuffe sin* have. Man kan have en *spids blyant*, men det er ikke det samme som at have en *spids pen*. Man kan *se spids ud, gå op i en spids*, og endelig kan man *få sig en spids!*

Hvis en dame ønsker at trave en *tur på heden*, skal man ikke ønske hende en god *hedetur*.

Mange ord har med *drage* at gøre; f.eks. forhistoriske uhyrer, og de drager som børn sætter op i luften. *Man kan drage en konklusion eller drage afsted*. Der er også *foredrag*, som man ikke kan *fordrage*.

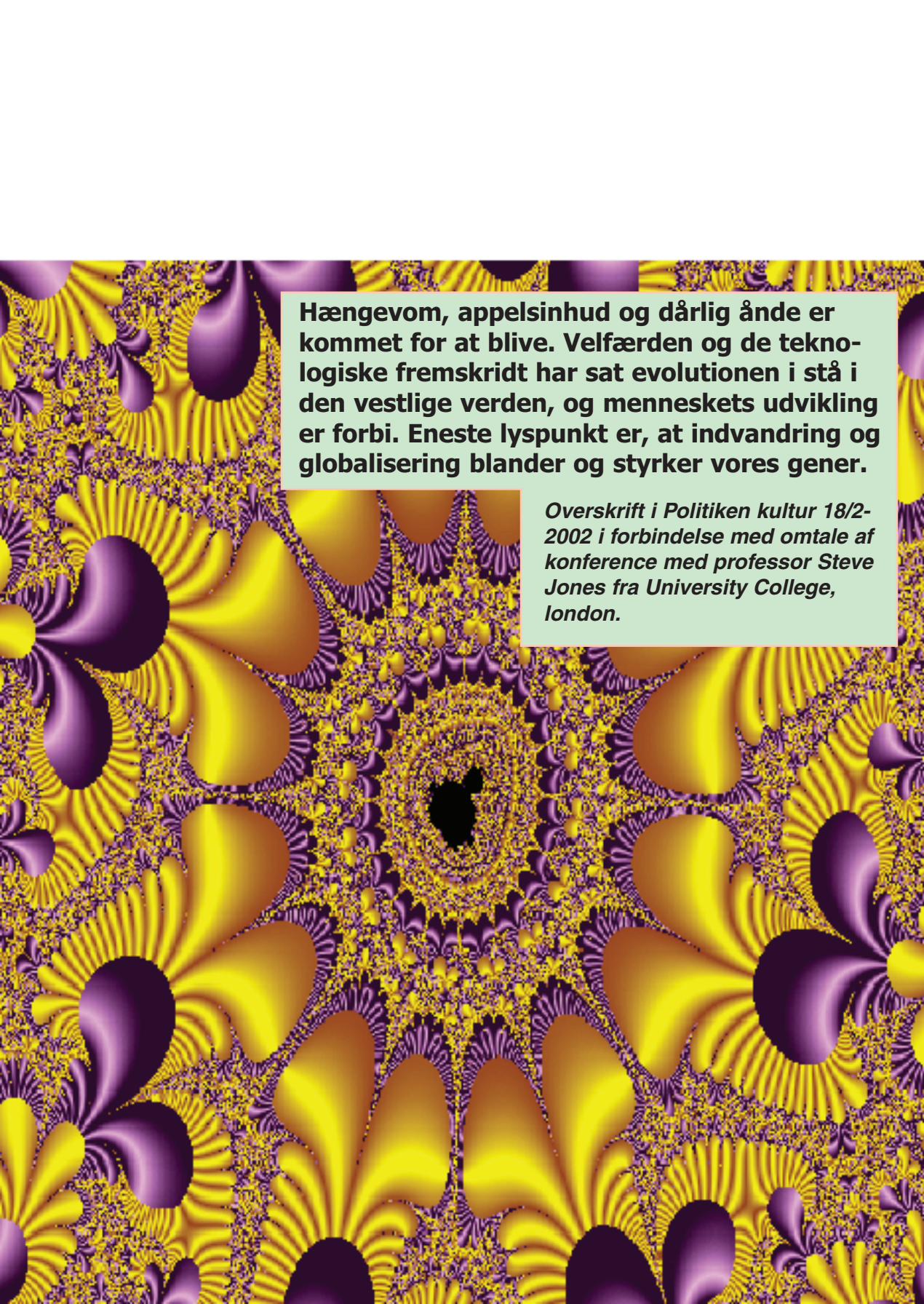
Har man lært remsen: „Gammel, ældre, ældst“ og finder ud af, at en *ældre* mand faktisk er *yngre* end en *gammel* mand, og en *yngre* mand *ældre* end en *ung* mand, da kan man ikke se logikken.

Et *større* firma er i virkeligheden mindre end et *stort* firma.

På dansk betegner man ofte små dyr med endelsen „*ling*“, som *gæsling, ælling* osv., men hvorfor er en *musling* så ikke en *lille mus*?

Det danske sprog er en god en. Det tales med besvær også af de indfødte.





Hængevov, appelsinhud og dårlig ånde er kommet for at blive. Velfærden og de teknologiske fremskridt har sat evolutionen i stå i den vestlige verden, og menneskets udvikling er forbi. Eneste lyspunkt er, at indvandring og globalisering blander og styrker vores gener.

Overskrift i Politiken kultur 18/2-2002 i forbindelse med omtale af konference med professor Steve Jones fra University College, London.