



**Forside af foreningens fagblad for 50 år siden, hvor skyggen fra den sidste storkrig stadig hang tungt over Europa.  
Nu er verdenen blevet større!**



NR. 1 . JANUAR 1953 . 44. ÅRGANG

#### DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING

afholder ordinær generalforsamling i sidste halvdel af februar måned. Tid, sted og dagsorden vil blive bekendtgjort i februar-nummeret af bladet. Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må være bestyrelsen i hænde senest den 15. februar.

Bestyrelsen.

## 10 år

I disse dage er det 10 år siden foreningens sidste gang skiftede formand. Det skete i 1942 midt i den værste krigsperiode, vi havde herhjemme. Besættelsens tryk var streng, og eftersom tiden gik, blev det ikke bedre. Der var ikke muligheder for at udrette store ting organisatorisk set, men man kunne arbejde for medlemmerne indadtil og stabilisere foreningens indre anliggender, og det skete så godt som muligt.

Det var, om man kan bruge udtrykket, en stiltiende overenskomst, at der ikke blev forhandlet om nye overenskomster med rederne under hele krigen. Officielt vidste man ikke, hvor mange af de danske skibe der befandt sig uden for jerntæppet, der var tilbage efter den voldsomme søkrig, ej heller hvor mange af de danske søfolk, der endnu var i live, og

den skibsfart, der blev opretholdt herhjemme, var lige til det nødtørftige behov af kul og koks. Under disse forhold og for ikke at lægge op til unødvendige konflikter lod man årene gå og sejlede videre på de gamle betingelser fra 1938 —39. 1946 forsøgte vi så første gang efter krigen at få bedre betingelser indført. De internationale forbund havde lagt op til helt nye og storslåede rammer, inden for hvilke sømandstanden skulle virke. Men materialet — skibene — var udslidte og dårligt vedligeholdt, værfterne endnu ikke omstillet fra krigsmaskinen til den fredeligere handelsflådes behov. Så det tog sin tid, førend de første af de bestemmelser, der efter mange og lange konferencer var blevet knæsat som minimum for, hvad et redert kunne byde sine færende funktionærer, blev gennemført, men ved nybygninger er der taget hensyn. Lukkeforholdene er blevet de bedst mulige, opbevaringsrummene for pro-

## 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

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 forening: dsrf@dsrf.dk  
E-mail formand: formand@dsrf.dk  
E-mail faglig: faglig@dsrf.dk  
E-mail sekretær: sekretar@dsrf.dk  
E-mail kasserer: kasserer@dsrf.dk  
Internet: www.dsrf.dk

### Formand:

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. Endvidere  
rederier, færgeoverfarer, skibsproviante-  
ringshandlere, sømandskirker m.fl.

**For- og bagsidebilleder:** Klip fra foreningens fagblad for 50 år siden. Også teksten herunder, som **ikke** er en annonce, men lovprisning af den gamle „arbejder“-øl.

**Jeg vil heller, jeg vil heller, jeg vil meget meget heller ha' en Star.**

### Stjernens juleøl

Julehandelen indvarsles hvert år med Juleøllets komme, og i år er Stjernens Juleøl i handelen landet over fra den 30. november.

Gennem mange år har dette øl skabt sig en stor popularitet takket være dets fornemme kvalitet og fine velsmag. I alle kredse har Stjernen ry for at anvende de allerfineste råstoffer, og Juleøllet danner i denne henseende ingen undtagelse. Det fyldige og friske øl med den rette sødme er derfor velset overalt og fortjener også i år en betydelig salgsstigning.

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

### REDAKTIONEN

af dette nummer  
sluttet den 23. februar 2003.



### Stof

til april-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 3. april 2003.

### Næste nummer

udkommer ca. 23. april 2003.

### INDHOLD

Leder .....	3
Referat bestyrelsesseminar 14.-15. jan.....	4
Hemmeligheder og løgne.....	9
BHT - Nu og i fremtiden.....	13
Foreningens regnskab 2002.....	16
Ind/Ud Fødselsdage m.v.....	18
Svenskere ansat i DFDS og arbejdsløshed.	20
Faglige sager.....	24
Foreningen orienterer.....	29
Ædedolkenes årsmøde 2002.....	30
For 50 år siden.....	32

Det er blevet venstrefløjens nye ynglingsbeskæftigelse at "komme til fornuft", eller slippe af med "tossegodheden" i forholdet til de etniske minoriteter. Mange har pludselig set lyset og indset, at man da ikke skal finde sig i hvad som helst. Kåre Bluitgens bog "Til gavn for de sorte", er nu blevet en bibel for denne gruppe af omvendte venstrefløjfolk, som nu synes at det er blevet for meget med den gensidige tilpasning.

Katrine Damkjær udtrykker i Politiken (22/1) samme bekymring, når hun påstår at venstrefløjen er blevet usaglig, fordi den med kaffeklubsnaivitet alt for længe har været berøringsangst over for de etniske minoriteter. Damkjær har for eksempel selv mødt hele syv uforskammede indvandrerbørn. Det har overbevist hende om, at der er problemer med minoriteternes velvilje over for danskerne. Måske på grund af blødsødenhed som højrefløjen jo altid har sagt, - hvilket naturligvis må mane til selvransagelse hvad angår venstrefløjens integrationspolitik.

Man har dog på fornemmelsen at konklusionerne drages for hurtigt og med voldsomme konsekvenser. Hvorfor betyder det for eksempel at minoriteterne er blevet behandlet for blødsødent, hvis en eller anden idiot spytter efter en anden på gaden? Og kan man sige, at venstrefløjen har været for vag og for usaglig af den grund? Konklusionen giver i hvert fald kun mening, hvis man ukritisk overtager de fjendebilleder som højrefløjen med så stort succes har lanceret.

Damkjær forholder sig således ikke til den hun møder på gaden som et enkeltindivid, men ser i stedet vedkommende som en repræsentant for en stor gruppe, som sikkert er blevet behandlet for godt, siden en af dens "repræsentanter" opfører sig respektløst. Der er naturligvis ingen tvivl om at Damkjær er i sin gode ret til at være rasende på de folk som generer hende og hendes omgivelser. Men at lade en sådan hændelse projicere på en hel gruppe af trængte mennesker er lige galt, som når venstrefløjen fortsætter sit knæfald for højrefløjens umenneskelige integrationstænkning.

Højrefløjen bør ikke have hjælp i sin raid mod det humanistiske menneskesyn, men skal have modstand i form af venstrefløjens insisterende vilje til fordomsfrit at møde og kæmpe for hvert enkelt menneske på dets egne præmisser. Med de "omvendte" ved roret, sejler venstrefløjen dog desværre mod højre.

*Næstformand Jens Chr. Raassi Andersen*



# BESTYRELSESSEMINAR

14-15 januar 2003 på Højstrupgård

## Referat:

Ole Strandberg

## Tilstede:

Ole Philipsen (formand)

Jens Raassi Andersen - APM - (næstf.)

Hanne Jørgensen - DFDS (FU)

Helle Hermansen - BHT

Benny Svendsen - BHT

Jannik M. Madsen - DFDS

Kenneth „Cirkeline“ Petersen - DFDS

Barno Jensen - land

Liv Teigland (suppleant)

Ole Strandberg (kontor)

Vivi Puge (kontor)

Corlis Hansen (kontor)

## Forhindret:

Thomas Nielsen - Supply - (FU)

Carsten Pedersen - DFDS

Ole Nielsen - Torm

## Formanden orienterer

DANA og Maskinmestrene fører nu faglig voldgift mod DFDS vedr. ændring af tørnmønstret på kanalen fra 2:2 til 3 uger ude 3 uger hjemme. Efter en varsling på 3 måneder går alle nu den nye tørn, som er begrundet i rejse-besparelser, med undtagelse af vores medlemmer, for hvilke det overenskomstmæssigt er anerkendt, at tørnen ikke kan ændres. Hvis voldgiften går DANA imod må DSRF eventuelt overveje, om vi vil forhandle spørgsmålet på vegne af vores medlemmer.

Tværfaglighed i A-kasse regi. Vi har en anden opfattelse end de statslige organisationer (sygeplejersker etc). Vi er nu placeret i særligt udvalg som behandler spørgsmålet. FTF-A har åbnet op, men kun for selvstændige (begrænset til medlemmer fra medlemsorganisationerne som bliver selvstændige i samme fag).



BHT. Ny overskrift om 2 mindre natfærger til Køge og mere hurtigfærge, men ingen tvivl om at BHT vil blive en mindre størrelse i landskabet. Vi tror på BHT vinder den kommende licitation. Bloka- de- og happeningsaktioner ved trafikud- valgets seneste charme-rejse til Born- holm, hvor Kai Ikast bl.a. fik 3 flasker snaps foræret, og blev så glad, indtil han fik at vide, at de ikke måtte medbringes gennem Sverige.

Handelsflådens Velfærdsråd. AOP ind- stilles til at fortsætte som formand (er nu genvælt). TV-betjening nu igen realise- ret hvor pt 230 skibe tilmeldt.

Forbud mod eksklusivaftaler. Vi har stort set kun rammeaftaler og forsikringsdæk- kende aftaler som ikke vil blive berørt. Udkastet undtager de liberale erhverv – der sigtes direkte mod LO-familien.

Foreløbig økonomistatus 2002. Indtæg- ter på 4,725 millioner, hvilket svarer til +20%.

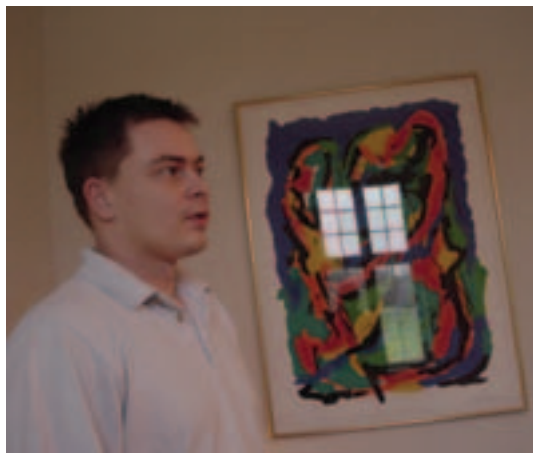
### **Bestyrelsen og foreningen i 2003/04 – visioner og planer.**

(det følgende er udvalgte citater i flæng fra debatten, og citeret uden "kildeangi- velse")

#### *Bestyrelsen og medlemmerne*

Funderet over hvad bestyrelsen kan gø- re for medlemmerne. Burde gøre noget mere for at profilere os selv, men hvor- dan?

For de unge er det ikke så vigtigt hvem bestyrelsen er, men hvad foreningen er og gør. Har ikke overskud til at besøge



andre skibe, når klokken endelig ringer for fri.

Ny hjemmeside bør kunne bruges inter- aktivt bestyrelsesmedlemmer imellem og mellem bestyrelsesmedlemmer og medlemmer.

Bestyrelsesmedlemmer bør være i kon- takt med egen valggruppe, sekundært med alle andre medlemmer – f.eks. gen- nem fagbladet. Man er valgt for en be- stemt gruppe.

Har mere tilfælles med andre DFDS'ere end med andre faglærte. Bestyrelses- valg siger ikke folk noget.

Man definerer selv sin rolle, og det er op til hver især at være "bestyrelse" på for- skellige niveauer.

#### *Tværfaglighed*

Vi er i dag den eneste selvstændige fag- forening indenfor "maritim catering" i he- le verdenen. Skal vi fortsætte vores lille afgrænsning eller måske en ny målsæt- ning om at kunne rumme al service og administration inden for søfart. Skal vi forsøge at brede os herudover med bag-

grund i omdømme?

Åbenlyst at booking-personale og regnskabsfolk fra rederierne har meget tilfælles med DFDS-personale.

Primært for folk med tilsvarende jobområder og som forlængelse af sø-ansættelse, hvor der ikke er overenskomstdækning i mindre landvirksomheder. Vi har pt en pæn gruppe midlertidigt landansatte som arbejder vidt forskelligt. Måske differentieret kontingent med rabat for manglende overenskomstdækning.

Rart for folk hvis vandring i nær-områder kan forblive i samme fagforening.

Økonomiske fordele ved vokseri, fordi mulighed for flere ansatte kan give mere økonomisk drift.

En hovedgade-afdeling og en sidegade-afdeling, men sidegaden må ikke æde hovedgaden. Vokseri stopper et sted når det gælder at blive bedre. Hvis vi blev 50.000 sker der nøjagtig det samme med os som med andre, og vi mister sær-energien.

#### GRUPPEARBEJDE:

Hvad skal DSRF være for en type forening: Stille, aggressiv, medieliderlig, altfavnende, ?  
Slogan?



#### GRUPPE 1

Ja til tværfaglighed.  
Være en seriøs og respekteret samarbejdspartner. Slogan: "Din personlige fagforening".



#### GRUPPE 2

Forskellighed som en styrke. Slogan: "Her skal du ikke sejle din egen sø"/"Du sejler (ikke i) rørte farvande".

#### GRUPPE 3

Favne så meget som muligt når det gælder personlig hjælp. Innovativ, fornyende forening. Slogan: "For et sjovt og retfærdigt arbejdsmarked – f... dagpengeloven"/DSRF = "Dristig, Slagfærdig, Retfærdig & Fordomsfri".

#### *Beslutningsrunde og konklusion:*

Optage når vi føler for det. Aktivt forholde os til logiske søfarts-grupper. Inspirere til søfartskartel med fællessekretariat og tilhørende selvstændigheder.

**Arbejdsgruppe** nedsat med deadline for arbejde d. 14. april.

#### *Oplysning og synlighed*

Det er besluttet at vi skal have ny hjemmeside og bruge penge på sagen. Hvad vil vi have? Hurtigtarbejdende udvalg

nedsat.

Folder trænger til oppudsning. Sat i udvalgsarbejde.

### *Internationalt arbejde:*

Får vi noget ud af det dyre rejseri? 80% er taler for talernes egen skyld, men der er også indflydelse at hente.

**Beslutning.** AOP afgør fra gang til gang. Prioritere NTF fremfor ITF.

### *Arbejde i diverse styrelser, nævn og andet:*

Vi har skiftet tradition således at AOP nu sidder i en række udvalg fremfor før bestyrelsesmedlemmer. Det giver bedre gennemslagskraft bl.a. fordi det er sammenhænge hvor "Tordenskjolds soldater" spadserer rundt. Der er imidlertid blevet tale om nok så mange styrelser, nævn osv.

### **Kontoret**

Det administrative fungerer upåklageligt men på det faglige område er vi i undertal. Samtidig skal vi forberede os på at OleS og Vivi forsvinder inden for de næste 2 til 5 år.

Forslag om ny fremtidig struktur med a) Faglig sekretær "lovgivning" og b) Faglig sekretær "Overenskomster".

**Konklusion:** AOP ser sig allerede nu omkring efter emner.

### **Overenskomstfornyelser.**

AOP-gennemgang af vilkår for marts og april overenskomster og forligsinstitutionens rolle. Forhandlingsstrategier forskellige fra gang til gang, med opmærk-

somhed omkring særlige handelsmuligheder.

### **BHT i 2003.**

Udviklingen løber næsten stærkere end vi kan følge med, men slutresultat at der på sigt fortsat vil forsvinde arbejdspladser.

Snak om fond-ide til at hjælpe dem som i fremtiden bliver struktur-arbejdsløse. F.eks. baseret på individuelle månedlige indbetalinger fra den enkelte som kan trække "renter" fra eventuelle bidrag "udefra". Penge som kan avle penge og som er konteret individuelt med udbetalingsforpligtelse/kriterier.

**Konklusion:** TR'er i BHT drøfter spørgsmålet.

### **Rammeaftale i APM 2000**

Ca. 80% af de ansatte hovmestre i APM er omfattet af aftalen og det er indtrykket at de fleste er glade for aftalen, om end mange gerne så bonus-systemet afskaffet og var fri for de individuelle forhandlinger. Man vil foretrække en slags sær-



aftale som DSRF forhandler. Der er 1500 seniorofficerer i APM og de kan ikke alle komme ind og forhandle løn, hvorfor konduitelister nu danner gennemsnitsgrundlag for lønudvikling.

Der er god intern kommunikation i gruppen og meget aktiv talsmand og suppleant for samme.

Der er meget psykologisk spil om konduitelisterne og de fleste ender i gennemsnitskasser. Det er vigtigt at kaptajnerne tager udfyldelsen af konduitelister alvorligt. Hovmestrene skal være mere arbejdsflexible.

### **DFDS 2004**

Forsøgsaftale (1:1) til urafstemning i år. Foreningen skal nu overveje hvorledes vi vil anbefale vores medlemmer at stemme, bl.a. på baggrund af erhvervet viden om overenskomstens økonomiske fordele for DFDS.

Forhandlinger 2004 vil fra rederiets side sikkert være præget af ønske om større flexibilitet mellem cat.ass'er og pass.-ass'er som forsvandt med den uafhængige nye overenskomst i 2000, og hvor rederiet fik en anelse igen i 2002. Vi har også en ønskeliste for 2004.

Hvis der skal forhandles flex skal det



være til sommer, og ikke i sidste øjeblik i 2004 med forligsen pusten de i nakken. Vi har et vekslende pres af problemer fra enkelte skibe omkring overholdelse af 2002-overenskomsten,

hvor der imellem er tilbøjelighed til "skære-skiver-teknik".

Et oplæg for fuld flexibilitet kunne være at alle blev passager-assistenten!

Arbejde i DFDS kan være ønskejob-fixeret, men det bør kun marginalt være et problem, af rationalistiske grunde i forhold til de enkelte jobroller med tilhørende kvalifikationer.

### **Faglige sager 2002**

1997-2002 stabilt svingende antal personlige sager i størrelsesorden 120-150 årligt. Svarer til at 10% af foreningens medlemmer hvert år får behandlet et problem i den fagretslige afdeling.

Af større principielle sager har vi i år 1 sag for højesteret og 3 sager for landsretten. 8 sager behandles i vores socialrådgiverordning og 4 sager behandles i arbejdsskadeordningen i FTF.

*Hvorefter eventuelt og evaluering afsluttede et koncentreret seminar.*



# HEMMELIGHEDER OG LØGNE

**Af: David Cockroft, generalsekretær for ITF (Internationale Transport Arbejder Føderation).**



## **Oversættelse: OleS**

Skibsfarten har igen scoret sig ind i medieverdenens top-ti - men hvor længe, og vil den pludselige store interesse nogensinde komme til at omfatte mere end olietilsølede strande, men også det vedvarende tab af menneskeliv på ikke oliefragtende skibe?

Glem for et øjeblik debatten om enkelt- eller dobbeltskrogede skibe (dobbelt-skrog er ikke nogen universalløsning, og har sit eget problem). "Prestige" er kun det seneste eksempel på et langt større

problem, som allerede før det seneste uønskede angreb på spaniens og frankrigs kystlinier, kun var alt for åbenbart.

"Prestige" - et lapperepareret 26 år gammelt skib - skulle ikke have besejlet Atlanterhavet i vinterperioden. Hvad der placerede "Prestige" det forkerte sted på den forkerte tid, var økonomiske spekulationer i billige vrag-priser og kommercielt hemmelighedskræmmeri, som tillader et system, hvor hæderlige skibsejere underbydes af dem som anvender forældede skibe som ikke lever op til god international standard.

"Prestige" havde græske officerer og philippinsk mandskab. Flagland Bahama, klassificering amerikansk, græsk ejet og befragtet - af et Athen-selskab registreret i Liberia og chartret af et russisk rederi med schweiziske interesser.

Men der er andre og værre eksempler på råddenskab i selve hjertet af skibsfarten - verdens første virkelig globale industri, som vi betingelsesløst stoler på som leverandør af næsten al den komfort og livsnødvendige artikler vi behøver i livet.

En bedragerisk og hemmelighedsfuld kultur blomstrer, som straffer de rederier som sikrer sikkerhed for besætning og omgivelser, og favoriserer dem som giver pokker i disse forhold. Dem som gambler med deres dødsfælder ved at undgå inspektioner, og som er parate til at undsige og efterlade besætningen hvis de stoppes af en inspektion, uden



*When the Cyprus FOC Dimitrakis arrived in Bremen last February from Indonesia, two unpaid crew were hospitalised because the ship had no heating.*  
(Kampagne 1996)

betaling, uden føde og tusinder af miles fra hjemmet - overladt til barmhjertighedsorganisationer og ITF som sidste mulighed for at samle sammen på stumperne. Mennesker som Panagis Zissimatos, som fraskrev sig 1000 søfolk fra mere end 100 gamle skibe, da hans skibsimperium kollapsede, medens han selv søgte ly i Schweiz. Kreditorerne - incl. hans strandede besætninger, tabte mellem 400 og 550 millioner US\$'s medens Zissimatos undgik fængselsstraf efter græsk lov, hvor dommen blev omgjort til en bøde. Han skulle fornylig have genoptaget sin shipping karriere.

Og opgivelse af ansvar er ikke det værste. Det indtil yderste revle velbevogtede slør af hemmelighedskræmmeri (som nogen nu må kæmpe for at bevare, som følge af USA's politik om at hemmeligheder ikke længere kun kan dække over narkotika, men nu også terrorister) betyder, at når et kriminelt farligt skib synker,

kan skibsejeren skjule sig bag en mesingplade der gør ethvert af hans skibe til sit eget selskab. På den vis kan et selskab erklæres konkurs (selvfølgelig efter at have scoret forsikringspengene), ofte uden besætning eller deres pårørende kan forlange erstatning, hvorefter redereren kan fortsætte sin handel med de øvrige skibe.

**Bekvemmelighedsflag (FOC).**

Der er et direkte link mellem skibsvrag og flaget som de involverede skibe har ført. Af de 25 mest berørte flag som MOU-Paris (inspektions-sammenslutning involverende 18 lande incl England, Frankrig og Spanien) har identificeret, er de 11 flaglande bekvemmelighedsflag med 3 af disse flag i førerposition blandt de 4 værste.

FOC's udgøres af lande fra "A til Å", fra Antigua til Vanuatu, hen af rækken involverende lande som Bahama, kystløse Bolivia og det kollapsede Liberia (en liste over alle 29 kan findes på adressen: [www.itf.org.uk](http://www.itf.org.uk)). De sælger deres navne billigt til fremmede skibsoperatører og holder deres omkostninger nede ved at undlade kontrol og inspektion af "deres" flåde; uagtet skibene tilhører deres nationale overhøjhed.

Efter international lov har flag-landet det ultimative ansvar for skibssikkerhed og de søfarendes liv. De flaglande som tager dette ansvar alvorligt risikerer imidlertid at miste forretningen til dem som er ligeglade. Endelig kan skibsejerne let undslippe ved at skifte flag, fordi der hele tiden findes endnu mere ryggesløse og grådige lande som kun er alt for villige til at vende det blinde øje til.

**Fortsættes side 12**

# VANUATU

*The South Pacific's Premiere Tax haven*

## KEY FEATURES

Location	Western South Pacific	Offshore Profit Taxes	None
Political Status	Independent Republic	Corporate Taxes	None
Political Stability	Good	Income Taxes	None
Legal System	British	Estate Duties	None
Privacy	Excellent	Gift Duties	None
Disclosure of owners	No	Capital Gains Tax	None
Migration of Domicile	Yes	Exchange Controls	None

## Highlights of a Vanuatu International Corporation

Disclosure of Beneficial Owner	No	Migration of Domicile Permitted	Yes
Tax on Offshore Profits	No Tax 20yr	Non-English Names Allowed	Yes
Minimum Number Shareholders	One	Minimum Number of Directors	One
Bearers Shares Allowed	Yes	Corporate Directors Permitted	Yes
Company Secretary Required	No	Authorised Share Capital	Not Required
Local Registered Agent Required	Yes	Local Officers	No
Local Meetings	No	Government Register of Directors	No
Government Register Shareholders	No	Annual Returns	None
Audit Requirements	None	Annual Government Reg. Fee	US\$ 300
Average cost of incorporation	US \$ 1.050	Annual Reg. Agent and Office Fee	Yes
Time required to incorporate	24 Hours	Nominee Shareholders & Directors	Available

## What is an international Company?

An Offshore, International Company is commonly set up in a tax haven like Vanuatu, where there are no corporate or personal income taxes, capital gains taxes, reporting requirements, or restrictions on company employment policies. The main restriction is that the company, being exempt from all local taxes and restrictions, may not conduct business within the tax haven itself.



All the signs pointed towards Antigua. The largest of the British Leeward Islands had warm, steady winds, a complex coastline of safe harbors, and a protective, nearly unbroken wall of coral reef. It would make a perfect place to hide a fleet. And so in 1784 the legendary Admiral Horatio Nelson sailed to Antigua and established Great Britain's most important Caribbean base. Little did he know that over 200 years later the same unique characteristics that attracted the Royal Navy would transform Antigua and Barbuda in one of the Caribbean's premier tourist destinations.

Sidste år gik 155 skibe tabt, et gennemsnit på 3 om ugen, med et officielt tab af menneskeliv på 306, uden at inkludere tab af menneskeliv ved ulykker ombord. Det er vanskeligt at gisne hvad de egentlige tal er, fordi mange – formentlig de fleste, dødsulykker til søs ikke rapporteres. Selv når detaljer fremsendes til flaglandet er det ikke sikkert der foretages videre undersøgelse, og de fleste lande opfatter ulykkes-rapporter som konfidentielle. FOC's er særligt rådne i disse henseender. Undersøgelser fra "Seafarers International Research Centre" ved Cardiff universitetet i Wales i 1997 viser, at der antageligt dør tilsammen mellem 1.393 og 2.354 søfarende om året på havene.

Ironisk nok er de værktøjer som skal bruges for at undgå misligholdelser og misbrug, stort set allerede på plads. Problemet er ikke mangel på regulativer men mangel på respekt for regulativerne. Forrige måned adresserede ITF, Greenpeace International og WWF et bønsskrift til FN's generalsekretær Kofi Anan om at tage vare på at alle "UN International Maritime Organisation's" 160 medlemslande blev gjort ansvarlige for at overholde de samme regler.

Vi fortalte Mr. Anan at "den eneste måde at takle situationen er ved at foretage hastige og fundamentale ændringer omkring den måde international skibsfart opereres og reguleres. Vi anmoder om

engageret handling for at eliminere substandarder i skibsfarten. Handlinger som sikrer at skibsfarten bliver mere gennemskuelig og pålidelig, at regulativer bliver fyldestgørende og tilfredsstillende og at særlig opmærksomhed vies til beskyttelse af sårbare kyst- og marineområder."

Der er ingen kvikke løsninger, men det er forventeligt at der sker noget allerede på kort sigt af dage og uger.

"Prestige" var en miljømæssig katastrofe som gav ekko og genlyd fra de menneskelige tragedier som finder sted, hver gang en rustbunke går til bunds i havene. Katastrofen var også så helt og aldeles mulig at forhindre.

Måske, hvis verdens TV-kameraer med samme lethed kunne blive vendt mod en skibsbesætning, hvis skib brækker tværs over med en sådan hastighed, at det med sit iskolde vand er på vej mod havbunden indenfor sekunder, som de samme TV-kameraer indfanger olietilhullede havfugle, måske ville de nødvendige tiltag så blive taget til at modvirke den ødelæggende miljømæssige belastning og forhindre de urimelige dødsfald.

*ITF er en verdensomfattende føderation som repræsenterer 604 faglige organisationer i 137 lande som inkluderer 656.750 søfarende.*



# BORNHOLMSTRAFIKKEN

## nu og i fremtiden

**Af: Benny Svendsen**

*Benny Svendsen har sejlet en årrække med BHT, nu som overkahytsjomfru, og er medlem af DSRF's bestyrelse.*



Nu samles skyerne endnu engang over vores fremtid i BHT. Man er gået i gang med endnu en rationaliseringsrunde. Denne gang er det dog ikke skibene som må holde for. Vores landfunktioner må lægge op til en runde, hvor man op-siger ca. 35 medarbejdere.

Hvad mon der går igennem hovederne på alle de berørte parter. Det er hverken morsomt for den som bliver fyret, som den der får lov til at blive. Det er naturligvis et meget stort problem for en forsørgende HK'er at blive sendt ud på arbejdsmarkedet på Bornholm, hvor der i forvejen er stor arbejdsløshed for de kontoruddannede.

Alt dette får mig til at tænke tilbage på, hvordan det har været at leve med dette rationaliseringsspørgelse i nu snart 5 år. Os på skibene har længe følt at det kun var skibene der skulle holde for i denne proces. Vi har dog hele tiden været klar over at "turen" også ville komme for landdelen af BHT.

På trods af alle de personlige tragedier der følger i farvandet på sådanne rationaliseringer, har vi jo nok inderst inde været klar over, at vi har været for mange til at løfte transportopgaven for øen. Man kan dog altid være uenige om at man har ramt det rette serviceniveau eller ej. Det er der i al fald mange på Bornholm som har en mening om. Ikke nok med at vi er under pres fra vores virksomhedsledelse for at løfte opgaven så rationelt som muligt, så er der snart én interessegruppe for hver anden bornholmer som forsøger at gøre sin indflydelse gældende. Dette bør naturligvis ikke påvirke os i hverdagen, men som øbo kan man ikke lade være med at lade sig påvirke.

Vores arbejdsplads er en stor del af



øens virke, en virksomhed der påvirker størstedelen af bornholmernes hverdag. Vi bliver dagligt bombarderet med meninger/løsninger i medierne på Bornholm, og ikke nok med det, så bliver vi også personligt involveret når vi i privatlivet fortæller hvor vi arbejder.

Som ansat i BHT har jeg fået læserbrevslede. Der er ikke en dag på øen hvor BHT ikke er i fokus i de lokale medier. Hver eneste detalje bliver gennemgået for åben skærm. Skal vi sejle til Køge, skal vi sejle til København, hvilken slags færger osv. osv.? Oveni alt dette bliver alle vores fejl samtidig analyseret/kritiseret, ikke altid særligt kildekritisk fra journalisternes side. Alt dette får man nok af på et tidspunkt. Vores hverdag har nu været i centrum i 5 år, og dette har gjort at jeg er en af dem der stiller mig det spørgsmål, om alt dette er besværet værd. Har vi i det hele taget nogen fremtid på øen?

Vi er i fuld gang med igen at miste arbejdspladser. Udsigten til nye er ikke alt for god. Manglende arbejdspladser vil uvægerligt føre til udvandring af kvalifi-

ceret arbejdskraft. Dette gør igen øen alt for attraktiv for "velhavende" tilflyttere fra andre dele af Danmark. Mange af disse tilflyttere er nået en alder, hvor man er overgået til en eller anden form for overførselsindkomst. Bornholm har i forvejen på grund af arbejdsløsheden mange på overførselsindkomst, der resulterer i et meget lavt skattegrundlag.

Regionskommunen på øen slås for øjeblikket med et meget højt serviceniveau, et levn fra de 5 kommuners tid. De gamle kommuner havde ikke noget særligt på kistebunden, til at tilføre den nye konstellation. Øens størrelse taget i betragtning har vi nok haft et alt for højt serviceniveau, men en meget god salgsvare for nye tilflyttere. Denne mangel på gode argumenter for at få nyt blod til øen. Vi har ligeledes en negativ befolkningstilvækst, deraf lavere skattegrundlag. Denne proces kommer til at udmunde i et lavere serviceniveau, som samtidig sender et dårligt signal til eventuelle nye tilflyttere. Dette mener jeg vil især gå ud over en tilvækst i antallet af børnefamilier. Igen igen starten på en nedadgående spiral.

Kulturen på Bornholm er mangfoldig som aldrig før. Men man er begyndt at få problemer med offentlige tilskud. Alt tyder på at vores nye kommune har fået sin sag for. Stordriftsfordele er absolut ikke slået igennem endnu. De gamle kommunekasser var som tidligere nævnt praktisk taget tomme ved sammenlægningen. Man lever ikke af brød alene, siger man. Mister vi store dele af vores alsidige kulturliv på øen, mister vi igen et af de gode argumenter for en flytning til Bornholm.

For ikke at glemme at trafikudvalget sammen med "hele" folketinget er i fuld gang med at forringe transportmulighederne til og fra øen. Det er naturligvis rigtigt at det 2. færgeforslag lægger op til en væsentlig forbedring på godsområdet. Men der ligger efter min mening en klar forringelse på passagersiden. Først og fremmest berører man bornholmerne størstedelen af passagerkapaciteten på den direkte rute mellem landsdelene. Man beskærer ligeledes på vores "sociale" rute til Ystad, som dækker hele turist-erhvervets behov for transport. Og for det tredje fjerner man muligheden for at samarbejde med Scandlines om tysklandsforbindelsen, endnu en forringelse for turisterhvervet. En af de mange konsekvenser bliver at BHT ikke kan servicere alle øens pendlere. Disse mennesker ligger i de høje indkomstgrupper og repræsenterer en høj skatteindtægt til Bornholm. Desuden forringer man de ældres rejsemuligheder ved at lægge trafikken om til eventuelt Køge. Mange af de passagerer vi betjener med Københavnsruten sejler med af den enkle grund, at det herfra er lettere at komme videre ud i Danmark.

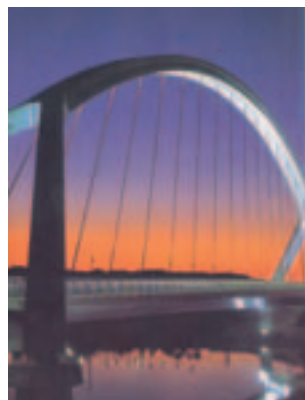
Mange af vore ældre er ligeledes ikke

særlig trykke i trafikken, og ser ikke frem til at rejse på en af de mest kriminelt belastede s-togslinier i Danmark, linien mellem Køge og Københavns Hovedbanegård.

Et lille lyspunkt forbundet med denne sag er dog at en af hovedpersonerne i den bornholmske trafikksag, en virksomheds-ejer, er i fuld gang med forsøg på at starte en helt ny produktion på Bornholm. Denne produktion vil kunne opsuge en del af den ufaglærte del af de arbejdsløse hvis den bliver en realitet. Men endnu engang har jeg svært ved at finde den positive tankegang frem, når man ser tilbage på hvordan man i den forgangne tid har forsøgt at løse arbejdsløshedsproblemet på øen. Jeg er tæt på at forlange facts på bordet før jeg tør tænke positivt.

Alle disse ting og meget andet farer dagligt rundt i mit hoved, når jeg sidder ned over en kop kaffe og tænker over min fremtid. Jeg tør slet ikke tænke på hvordan mine kolleger har det. Vi har næsten en slagt våbenstilstand på jobbet, for ikke at få det alt for dårligt når vi taler sammen. Man bliver som familieforsørger nødt til at overveje fremtiden. Er vi nødt til at overveje en "emigration"? Et overordentligt meget stort skridt for en som kun har boet på Bornholm.

For min og andres sjælefreds skyld håber jeg i det mindste at BHT vinder licitationen. Fordi en sidste pind i den ligkiste vil være endnu en Arriva-sag.



# Dansk Sø-Restaurations Forening

## Resultatopgørelse

### 1. januar - 31. december 2002

	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Bruttokontingentindtægter	10.243.278	9.412.478
Bidrag til A-kasse	-5.540.133	-5.373.766
Salg af bøger og artikler	6.491	9.845
Tilskud fra Rederiforeningen til dækning af administration af feriepenge	13.000	20.000
<b>Indtægter</b>	<b>4.722.636</b>	<b>4.068.557</b>
Faglige omkostninger	1.208.932	1.032.484
Personaleomkostninger	1.568.027	1.459.206
Lokaleomkostninger	25.812	148.711
Administrationsomkostninger	497.497	461.353
Diverse medlemsudgifter	160.996	303.763
Fagbladet	133.328	140.122
<b>Udgifter</b>	<b>3.594.592</b>	<b>3.545.639</b>
<b>Resultat før afskrivninger</b>	<b>1.128.044</b>	<b>522.918</b>
Afskrivninger	-386.444	-224.520
<b>Resultat før finansielle poster</b>	<b>741.600</b>	<b>298.398</b>
Finansielle indtægter	223.403	356.600
Finansielle udgifter	-666	-7.192
Kursreguleringer	123.962	71.357
<b>Resultat før ekstraord. poster og skat</b>	<b>1.088.299</b>	<b>719.163</b>
Godtgørelse ved forlig	48.749	25.000
Skat	3.021	-44.880
<b>Resultat før hensættelser</b>	<b>1.140.069</b>	<b>699.283</b>
Årets hensættelser	-744.000	-636.000
<b>Årets resultat</b>	<b>396.069</b>	<b>63.283</b>

der foreslås overført til kapitalkontoen



# BALANCE pr. 31. december 2002

<b>AKTIVER</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Ejendom	2.563.094	2.516.300
Driftsmateriel og inventar	799.288	847.394
<b>Materielle anlægsaktiver</b>	<b>3.362.382</b>	<b>3.363.694</b>
Obligationer	3.335.010	3.057.583
Aktier	677.570	618.816
Pantebreve	0	3.333
Deposita	2.419	41.240
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>	<b>4.014.999</b>	<b>3.720.972</b>
<b>Anlægsaktiver</b>	<b>7.377.381</b>	<b>7.084.666</b>
Mellemregning Uddannelsesfonden	121.714	51.904
Tilgodehavende skat	16.890	0
Diverse tilgodehavender	223.844	196.051
Periodeafgrænsningsposter	88.091	63.198
<b>Tilgodehavender</b>	<b>450.539</b>	<b>311.153</b>
<b>Likvide beholdninger</b>	<b>795.641</b>	<b>829.037</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>	<b>1.246.180</b>	<b>1.140.190</b>
<b>Aktiver i alt</b>	<b>8.623.561</b>	<b>8.224.856</b>
<b>PASSIVER</b>		
<b>Egenkapital</b>	<b>7.441.214</b>	<b>7.045.145</b>
Hensat til faglig virksomhed	200.000	252.000
Hensat til ombygning / fordedring / flytning	150.000	240.000
Hensat til opgradering af hjemmeside	100.000	0
Hensat til internationalt fagligt arbejde	100.000	0
Hensat til forbedring af medlemssystem	50.000	0
Hensat til vederlag i forlænget opsigelsesvarsel	288.000	144.000
<b>Hensættelser</b>	<b>888.000</b>	<b>636.000</b>
Selskabsskat	0	8.880
Feriepenge rederiforeningen	4.523	82.040
Anden gæld	289.824	452.791
<b>Kortfristet gæld</b>	<b>294.347</b>	<b>543.711</b>
<b>Gæld</b>	<b>294.347</b>	<b>543.711</b>
<b>Passiver i alt</b>	<b>8.623.561</b>	<b>8.224.856</b>



**Runde  
fødselsdage i perioden 11/03/03 - 30/04/03**

**Klaus Aage Nielsen** - Kogtvedhøj 23,  
5700 Svendborg - fylder **50 år den 11.  
marts**

**Per Berg Andersen** - Buldregårdsvej 9,  
3700 Rønne - fylder **50 år den 16.  
marts**

**Jørn-Ole Smidt** - Gl. Stenderupvej 33,  
5672 Broby - fylder **50 år den 19. marts**

**Anny Marie Petersen** - Stærevej 17,  
4040 Jyllinge - fylder **70 år den 26.  
marts**

**Hans Jørgen Nielsen** - Emmasvej 20,  
1.th., 8220 Brabrand - fylder **50 år den  
4. april**

**Anitta Olesen** - Hedebovej 4, 3700  
Rønne - fylder **60 år den 6. april**

**Anna Clayton** - Christiansgade 53,  
1.th., 9000 Aalborg - fylder **60 år den 6.  
april**

**Agnethe Stange Toudahl** - Nexøvej 76,  
Skovtofte, 3720 Aakirkeby - fylder **60 år  
den 16. april**

**Birthe Jensen** - Møllegårdsvej 37, 6862  
Tistrup - fylder **60 år den 18. april**

**Henning Mikkelsen** - Rødovrevej 282  
A, 2610 Rødovre - fylder **60 år den 18.  
april**

**Stanislaw B. Padlo** - Præstebakken 2,  
9881 Bindslev - fylder **75 år den 20.  
april**



Tak for opmærksomheden ved mit 25  
års jubilæum med denne fremragende  
ide af en gave - TAK.

*Med venlig hilsen  
Uffe Walsted*

Mange tak for opmærksomheden ved  
mit 25 års jubilæum. Og mange tak for  
det flotte fyrskib.

*Torben Holm*

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed  
ved min 60 års dag.

*Lykke Pedersen*

Jeg vil hermed takke mange gange for  
den utrolig smukke fyrfadslygte „Fyrskib-  
Satin“, som I glædede mig meget med,  
ved min 25 års dag i foreningen.

*De aller bedste hilsner  
og mange tak  
Henrik Kjærulf*

Mange tak for opmærksomheden på min  
fødselsdag.

*Jens Bramsen Mortensen*



## Indmeldelser i perioden 07-01-2003 til 13-02-2003

IND

DSRF

EFTERNAVN

FORNAVN

REDERI

01-02-2003	Pedersen	Kim	A. P. Møller
01-02-2003	Lund	Morten	A.P. Møller
01-02-2003	Vistrup	Kim	Alcatel
31-12-2002	Thorsen	Jannie	Bornholms Trafikken
01-01-2003	Bjerregaard	Karin	DFDS
01-01-2003	Mark	Katrine	DFDS
03-01-2003	Misik	Malgorzata	DFDS
06-01-2003	Poulsen	Jesper Emil	DFDS
08-01-2003	Knudsen	Tina Hynkemejer	DFDS
14-01-2003	Jessen	Jesper Staal	DFDS
15-01-2003	Kongstad	Nikolaj	DFDS
27-01-2003	Jensen	Kenneth Furbo	DFDS
01-02-2003	Pedersen	Jens Drewes	DFDS
10-02-2003	Salazar	Joselyne	DFDS
01-03-2003	Falkenberg	Lena	DFDS
01-02-2003	Mortensen	Susanne	Herning Shipping A/S
01-02-2003	Nielsen	Jane Skousen	Samsø Linien
09-01-2003	Kristensen	Marianne	Samsø Linien A/S
01-01-2003	Valum	Heidi	Scandlines A/S
01-01-2003	Jensen	Benjamin	Scandlines A/S
01-02-2003	Majdecki	Steen	Tankskibsrederiet Herning A/S

21

## Slettet p.g.a. restance

Erik Højhus  
Jan

Jørgensen  
Tømmerholt

PEP Shipping  
DFDS

### Ind/Ud januar 2003

Ind	12
Ud	18
Netto	<u><u>-6</u></u>



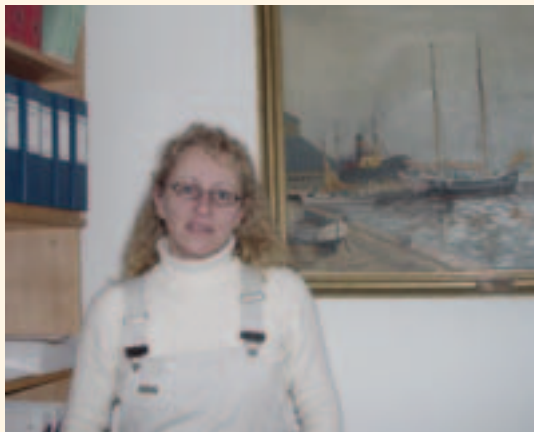
Vi mindes

Edith Kristensen, f. 21/9 1921, er afgangt ved døden d. 26. januar 2003

Aksel Jensen, f. 11/1-1933, er afgangt ved døden d. 19. januar 2003.

# SVENSKERE ansat i DFDS og Arbejdsløshedsforsikring

Af: Hanne Jørgensen, TR i DFDS



*Hanne Jørgensen har de seneste 3 uger været „løskøbt“ fra DFDS med henblik på at studere a-kasseregler på tværs af grænserne, særlig med henblik på svenskere i DFDS (Red.).*

Siden 1994, hvor et økonomisk samarbejde mellem EU's daværende medlemslande blev indgået, er landenes sociale sikringsordninger, og herunder regler om arbejdsløshedsforsikring, blevet forsøgt koordineret eller rettere tilnærmet hinandens regler. Du er som EU/EØS-statsborger i nogen grad underlagt de samme vilkår, hvad angår arbejdsløshedsforsikring og vurdering af, hvor du har ret til arbejdsløshedsforsikring. Samarbejdet har stor betydning for, om du skal være arbejdsløshedsforsikret i bopælslandet eller arbejdslandet, hvis du ønsker at bibeholde dine dagpengeretigheder ved eventuel arbejdsløshed.

Særligt interessant for dig, der er bosat i Sverige og ansat i DFDS's skibe, er de forhold der vedrører arbejdsløshedsfor-

sikring, erhvervelsen af dagpengeretten, og om du betragtes som grænsearbejder eller anden arbejdstager end grænsearbejder. (I det følgende benævnes for nemheds skyld "anden arbejdstager end grænsearbejder" som "uægte grænsearbejder").

Dansk Sø- Restaurations Forenings tillidsrepræsentanter vil i den nærmeste fremtid få udleveret pjecer til jer, der er berørt af nedennævnte situation. I næste nummer af vores fagblad "Sø-Restaurations", vender jeg tilbage med mere nyt i denne sammenhæng.

Hvis du rejser til Danmark, og stadig bor i Sverige og vil arbejde eller søge arbejde her, overgår du (hvis du tilmelder dig en a-kasse i Danmark) til den danske a-kasse, og skal dermed følge de danske regler for medlemskab og den danske lovgivning på området. Du kan kun være omfattet af den sociale lovgivning i ét EØS-land. Hvis du bor i Sverige og arbejder for en dansk arbejdsgiver i Danmark, er du således omfattet af dansk lovgivning og bør være arbejdsløshedsforsikret her.

I Danmark kan du tilmelde dig en a-kasse ved enten at kontakte Dansk Sø- Restaurations Forening på [www.dsrf.dk](http://www.dsrf.dk) eller henvende dig til din tillidsrepræsentant på skibet.

## Hvad er en grænsearbejder?

En grænsearbejder er en person, som er

**beskæftiget i et EØS-land** og har **bopæl i et andet EØS-land**. Den pågældende skal **vende hjem til bopælslandet mindst én eller flere gange om ugen** for at komme i betragtning som grænsearbejder.

Eks.: Hvis du arbejder i Danmark og bor i Sverige, og vender hjem til Sverige hver dag eller minimum en gang om ugen, betragtes du følgelig som **grænsearbejder**.

En grænsearbejder skal være arbejdsløshedsforsikret i det land, vedkommende arbejder i.

I ovennævnte eksempel, vil vedkommende skulle være arbejdsløshedsforsikret i Danmark.



### Helt arbejdsløs grænsearbejder

Hvis man er helt arbejdsløs grænsearbejder med bopæl i Sverige, kan man kun få udbetalt dagpenge i Sverige – uanset man har haft arbejde i Danmark eller i et andet EØS-land. (Man er fuldt arbejdsløs, hvis man absolut ingen tilknytning har til sin tidligere arbejdsgiver).

HVIS du har været medlem af en dansk arbejdsløshedskasse sideløbende med dit arbejde i et dansk rederi, medregnes de forsikrings- og arbejdsperioder, du har haft her til opfyldelse af bopælslandets betingelser (her: de svenske regler) for retten til at få dagpenge.

### Hvad er en uægte grænsearbejder?

En uægte grænsearbejder er en person, som er **beskæftiget i ét EØS-land** og har **bopæl i et andet EØS-land**, men hvor man vender **sjældnere hjem end én gang om ugen**.

Eks.: Du arbejder i Danmark og bor i Sverige og vender hjem til Sverige én gang hver 14. dag eller hver 3. uge. Her vil du blive betragtet som **uægte grænsearbejder**.

En uægte grænsearbejder



skal være arbejdsløshedsforsikret i det land, vedkommende arbejder i. I ovennævnte tilfælde

vil vedkommende skulle være arbejdsløshedsforsikret i Danmark (nøjagtig de samme regler som for en grænsearbejder).

### Helt arbejdsløs uægte grænsearbejder

Hvis du ikke længere har arbejde i Danmark, men stadig bopæl i Sverige (som i eksemplet ovenfor) og er **uægte grænsearbejder** har du **frit valg**, om du ønsker at stille dig til rådighed for arbejdsmarkedet og modtage arbejdsløshedsdagpenge i Danmark eller Sverige/bopælslandet.

Hvis du vælger at modtage arbejdsløshedsdagpenge fra en a-kasse i Danmark, kan du for at opfylde betingelserne for at kunne modtage arbejdsløshedsdagpenge medregne forsikringspe-



rioder og eventuelt tidligere lønarbejde fra bopælslandet (fra perioden før status som uægte grænsearbejder er opnået). En lige så vigtig betingelse for opnåelsen af retten til arbejdsløshedsdagpenge er, at arbejdet fra Sverige skal kunne medregnes, som om det var blevet udført i Danmark.

### **Betingelser, du skal opfylde for at have ret til dagpenge i Danmark**

(Uddrag af Dansk Lov om Arbejdsløshedsforsikring, Kapitel 10, § 53)

Man opnår ret til dagpenge efter 1 års medlemskab af en anerkendt arbejdsløshedskasse. Man skal også være:

- \* *Fuldtidsforsikret*, dvs. have haft beskæftigelse som lønmodtager i en periode, som sammenlagt svarer til beskæftigelse i fagets fulde, sædvanlige arbejdstid i mindst 52 uger inden for de sidste 3 år

- \* Have haft 1924 timers lønarbejde in-

denfor de sidste 3 år

- \* Mellem 18 og 63 år (dog 65 år for personer født før den 1. juli 1939)

- \* Tilmeldt arbejdsformidlingen, dvs. man kan ikke modtage dagpenge før den første dag man er tilmeldt på arbejdsformidlingen

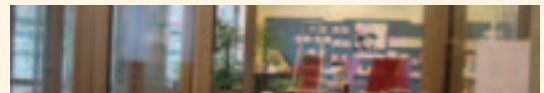
- \* Stå til fuld rådighed for arbejdsmarkedet, dvs. man skal være aktivt arbejdssøgende og tage imod tilbud om arbejde anvist af den arbejdsformidling, som man er tilmeldt.

(Time- og ugebetingelser vil være opfyldt efter 1 års arbejde i DFDS)

### **Beregning af dagpengene generelt**

Pr. 1. januar 2003 udgør de maksimale dagpengene Dkr. 3115,- om ugen i Danmark (623 kr. om dagen i 5 dage om ugen).

Efter mere end 3 måneders sejlads i DFDS, vil man være berettiget til maxi-



male dagpenge, hvis man opfylder medlemsbetingelserne.

### E-301 / EØS 4.0

*Sesam-luk-dig-op-blanketten.*

Hvis du som svensker, med bopæl i Sverige og arbejde i et dansk rederi bliver arbejdsledig, og ønsker at få dagpenge i dit bopælsland, skal du udfylde et oplysningsskema „EØS 4.0“.

Dette kan rekvireres hos A-kassen eller din tillidsrepræsentant ombord. Skemaet indsendes til A-kassen, der udfærdiger en attest „E-301“, som bekræfter dine arbejds- og forsikringsperioder i Danmark.

### Dagpengeydelse i Sverige

Til sammenligning med de danske forhold beskrives her ganske kortfattet de svenske regler og forhold.

Man har dagpengeret i Sverige i 300 dage, som eventuelt kan forlænges med yderligere 300 dage

I Sverige eksisterer der en **grundforsikring** som alle er omfattet af („Gruppe 1“). Hvis man bliver ledig og kun er „Gruppe-1“-dækket, vil man kunne få 1.600 SEK om ugen i understøttelse.

Ud over grundforsikringen, kan man frivilligt indmelde sig i en indkomstrelateret forsikringsgruppe („Gruppe 2“). Hvis man bliver ledig og er „Gruppe-2“-dækket, er det maximale beløb de første 100 ledighedsdage 3.650 SEK pr. uge og 3.400 SEK de efterfølgende 200 dage.

Den normale pris for at være omfattet af „Gruppe-2“ dækningen er 90-100 SEK

om måneden og der forudsættes 12 måneders medlemskab.

Man skal selvfølgelig opfylde et arbejdsvilkår for at få udbetalt dagpenge i forhold til begge forsikringsgrupper: „Arbejdsvilkåret“ er:

\* Mindst 6 måneders erhvervsarbejde indenfor 12 måneder, og have haft mindst 70 timer pr. kalendermåned.

**eller**

\* Have haft erhvervsarbejde i mindst 450 timer i en sammenhængende periode på 6 kalendermåneder, og have haft mindst 45 timer i hver enkelt af disse måneder.

### STATUS

For øjeblikket bliver I, der bor i Sverige og arbejder på et dansk skib, betragtet som *grænsearbejdere*. Imidlertid er I efter loven „Uægte grænsearbejdere“, med ret til at vælge i hvilket land, I vil stå til rådighed for arbejdsmarkedet, og modtage dagpenge fra, ved eventuel arbejdsløshed.

Foreningen hjælper gerne medlemmer med at søge dagpenge i Danmark, hvis betingelserne er opfyldt.

**Blå + gul = EØS-landene = EF + Norge + Island + Liechtenstein.**

**(EØS = Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)**



v/Ole Strandberg  
pr. 23. februar 2003.

## FAGLIGE SAGER



**Mette  
Olsvig  
kort livs-  
CV**

*Født 29. maj 1944 Christianshåb, Grønland*

*Ud af skolen efter 7. klasse  
Arbejde 2 år i børnehave*

*Rejste til Danmark som 17-årig*

*Ansæt i åndsvageforsorgen 1 år (børnehjem). Skulle egentlig være 18 år, men "snød" med alderen.*

*Højskole 1 års tid*

*Omsorgselev 2 år*

*Gift som 20-årig og fik 3 børn, sprang fra uddannelsen*

*Hjemmegående 12 år med børn- og familiepleje*

*Som 32-årig ansat på fabrik som syerske – 4 år*

*Forskellige børnehjem, fritidshjem, adfærdsvanskelige børn (29/7-1979 – 31/3-1989 medlem KAD/PMF)*

### Efterløns-svigt

5. december 2002 dumpede et brev fra FTF-A ind af vores medlem, Mette Olsvig's, brevkasse. Bumpet i korridoren indeholdt et chock, som lagde mange års planlægning i ruiner.

"Vi har gennemgået vore oplysninger om dit medlemsskab af en a-kasse og din indbetaling til efterlønskontingent. Vi må desværre oplyse dig om, at du ikke opfylder betingelserne for at få efterløn, inden du fylder 65 år og derfor er helt afskåret fra efterløn. Det skyldes, at du ikke har været medlem af en a-kasse uafbrudt siden 31. marts 1992.

..... Du har været medlem af en a-kasse i disse perioder: Fra den 19.08.1994 medlem i FTF-A.

.... Du skal ikke længere betale efterlønskontingent og kan få det allerede indbetalte beløb tilbage. Umiddelbart efter klagefristens udløb sender vi beløbet til dig".

Mette klagede over afgørelsen, og gjorde opmærksom på, at hun havde været medlem af Kvindeligt Arbejder Forbund og Pædagogmedhjælpernes Forbund (næsten 10 år) før hun i 1989 udmeldte sig i forbindelse med arbejde i Grønland som varede til 19. august 1994, hvor hun blev indmeldt i FTF-A i forbindelse med tilbagevenden til Danmark og arbejde som stewardesse.

14. januar skriver FTF-A igen efter at have undersøgt de forudgående medlemsperioder i andre A-kasser. Betingelserne er stadig ikke opfyldt fordi et kriterie om 20 års medlemsskab inden for 25 år, ikke kan opfyldes, fordi Grønlands-fraværet har været en anelse mere end 5 år.



*Rejste til Grønland 1989 (ud af dansk a-kasse).*

*½ år arbejde kiosk Christianshåb*

*(Ville rejse retur Danmark, men venner mente at nu burde Mette lære Grønland bedre at kende)*

*Ansæt kystpassagerskibene "Kununguaq" og "Disko"*

*1990-94 som stewardesse. Søgte ind Royal Arctic Line i 1994 og rejste retur til Danmark.*

*(medlem FTF-A siden 19/8-1994)*

*Siden 1994 og stadig ansat som stewardesse Royal Arctic Line på ruten mellem Ålborg og Grønlandske vestkyst-havne.*

---

**Jyllandsposten** havde den 16. februar en overskrift som lød:

**4000 går glip af efterløn  
Papirerne for alle 1,5  
mio. indbetalere af efter-  
lønsbidrag undersøgt -  
flere tusinde får deres  
bidrag tilbage kontant  
og kan aldrig få efterløn**

*...har nu fået den triste besked, at de aldrig vil være berettiget til efterløn.*

*Resultatet viser foreløbig, at 3573 ikke kan komme i betragtning til efterløn. Endnu mangler A-kasserne at gennemgå ca. 23.000 sager for*

Mette Olsvig er faldet i en fælde, eller rettere flere fælder. Hun er faldet i en politisk sammensnøret fælde i forbindelse med væsentlige ændringer af betingelserne for efterløn i 1991, hvor en 10-års regel ændres til en 20-års regel, på et tidspunkt hvor hun ikke havde mulighed for at forholde sig til ændringerne eller for den sags skyld reagere på dem. Hun var nemlig lovgivningsbestemt forhindret i at genindmelde sig i A-kassen i 1991 på grund af arbejde i Grønland, således at et 20-års-kriterie kunne blive opfyldt når hun fylder 60 i 2004, eller et kriterie om uafbrudt medlemsskab siden 31. marts 1992, - samtidig med at hendes mulige planlægning om 10 års medlemsskab fra 1994 til 2004 var visket ud af dagpengelovens muligheder.



Der er imidlertid en anden fælde som handler om system-tiltro og som må antages at have spillet en langt større rolle for Mette's planlægning af arbejdsliv og pensionering. En efterløns-pensionering som hun har hårdt brug for at kunne tro på, fordi hun netop tilhører målgruppen af fysisk hårdt arbejdende med typisk nedslidning til følge. Dem for hvem efterlønsordningen var beregnet, indtil klammere og koldere vinde lagde sig over kongeriget. Det har imidlertid aldrig været meningen, at dem som i god tro har betalt til ordningen, skulle fratages muligheden - ej engang Nyrup's i hans forkløkkede 99-reform af ordningen.

System-tiltro! Mette vender tilbage til "Syd-Danmark"

*personer, der i årenes løb har skiftet mellem flere A-kasser.*

18. februar skrev FTF-A's hovedledelse som svar på vores klage, „Vi er enige med regionskontoret i, at Mette Olsvig ikke har ret til efterløn, da hun ikke opfylder de krav, der stilles til længden af den periode, hvor man skal have været medlem af en dansk a-kasse.“

....“Da Mette Olsvig meldte sig til efterlønsordningen i 1999, var medlemmet vidende om, at hun kun havde været medlem fra 1994 efter en længere fraværperiode. Medlemmet er således den nærmeste til at have kendskab til sin situation og dermed også den nærmeste til at undersøge, hvorvidt den relative korte medlemsperiode evt. afskar hende fra at gå på efterløn.“

Var medlemmet, efter sammenlagt 15 års medlemskab, den nærmeste til at vide at regler, som blev markant omgjort i en periode hun var bortrejst fra Danmark, betød, at hun aldrig ville blive efterlønsberettiget, og ville medlemmet virkelig uførtrods i 4 samfulde år, betale et ikke ubetydende ekstrakontingent, vel vidende at betalingen aldrig ville blive modsvaret af en efterlønsret?

i 1994 med et søfartsjob på hånden og genindmelder sig straks i tilhørende fagforening og A-kasse. Ingen kerer sig om at oplyse Mette om nogle politiske realiteter siden hun sidst var medlem i 1989, som betyder at hun principielt aldrig vil kunne få ret til efterløn. Hun betaler og hun arbejder. I 1999 er hele ordningen på alles læber efter at være slæbt igennem en fler-måneders medie- og folkestorm. A-kasserne spørger hvert enkelt medlem om de vil fortsætte med at betale til ordningen med et selvstændigt højt ekstra-kontingent, og Mette sætter kryds i rubrikken "JA til efterløn".

Herefter går der 4 år medens Mette nærmer sig skels år og alder og betaler og arbejder, før en lakonisk meddelelse oplyser at hun (desværre) alligevel ikke har ret til efterløn.

Foreningen har anket afgørelsen, vel vidende at det er en politisk anke, og at reglerne siger, at Mette ikke har ret til efterløn. Vi mener imidlertid at A-kassen må have et selvstændigt oplysningsansvar i forbindelse med afkrydsningerne i 1999, og at der juridisk er tale om bristede forventninger eftersom "Mette Olsvig med rette burde kunne stole på sin efterlønsret, og indrette sig herefter, hvilket hun også har gjort".

En ting er, at regeringens reform-show i 1999 pålagde A-kasserne en voldsom administrationsbyrde i den umiddelbare startfase, - det retfærdiggør ikke at der går 4 år før en intern revision begynder at afsløre, hvem der eventuelt har betalt efterlønskontingent uden nogen som helst rettigheder i den forbindelse.



**Foreningen viderefører denne sag**

## Poul Anton Jensen

I blad 8/2002 (julenummeret) opdaterede vi historien om "EN FATAL SNUBLEN". Kort fortalt drejer sagen sig om et erstatningskrav efter operativt indgreb med fatale konsekvenser for Poul Antons ene ben.

Efter mere end 3 års intenst tovtrækkeri, kunne vi heldigvis fortælle at der nu endelig var udbetalt et betydende erstatningsbeløb på næsten 1 million kroner i foråret 2002, men at sagen stadig blev videreført med erstatningskrav på grund af uenighed om vurderet erhvervsevnetab og mén-grad.

Vi kan nu igen glæde os over at kunne meddele, at Patientskadeankenævnet ved skrivelse af 19. februar 2003, har tildelt Poul Anton yderligere 847.000 kroner.

I afgørelsen hedder det:

"Patientskadeankenævnet finder, at Poul Anton Jensens erhvervsevne som følge af patientskaden er nedsat med 65%. Nævnet har lagt vægt på, at Poul Anton Jensen er tilkendt mellemste førtidspension ved Hirtshals Kommunes afgørelse af 3. oktober 2001. Det fremgår af afgørelsen, at Poul Anton Jensens erhvervsevne anses for at være nedsat med 2/3 i ethvert erhverv. Det er nævnets vurdering, at Poul Anton Jensen kun havde få gener som følge af sin grundlidelse før patientskadens indtræden. Det er også nævnets vurdering, at hans nuværende gener med overvejende sandsynlighed skyldes patient-skaden, og at der ved infektionen skete en betydelig forværring af Poul Anton Jensens knæes tilstand."

Ankenævnet har med denne afgørelse tilsidesat patientforsikringens tidligere af-

gørelse om erhvervsevnetab med 30%.

Sagen er ikke hermed afsluttet, og der verserer stadig et spørgsmål om udbetaling fra en privat tegnet forsikring i AP-pension, samt en stævning ved Østre Landsret om bl.a. mén-erstatningens størrelse.

Det er imidlertid rystende bekymrende at der har skulle mobiliseres kilometervis af dyrt advokat-papir, før ret er begyndt at gøre sig gældende i denne sag. Poul Anton har, som han beskrev i forrige nummer af bladet, været tæt på at smide alt fra sig og gå fra hus og hjem i 1999-2000.

Hvad med alle dem som ikke har en organisation med de rigtige advokater, til lidenskabsløst at forfølge en sag for retfærdighedens skyld? Det har i denne sag været soleklart allerede i år 2000, at Poul Antons erhvervsevnetab var næsten totalt, og at den oprindelige arbejdsskade og forudgående lidelser var ubetydelige i forhold til konsekvenserne af det operative indgreb. Alligevel kæmpes der fra de erstatningsansvarlige med betydelige ressourcer og langsommelighed, på at køre modparten træt og opgivende.

### Vigtige sager som afgøres i 2003

Højesteret 22. april  
(Ret til erstatning uanset anciennitet)

Østre Landsret 12. maj  
(A-kassen har i udgangspunktet taget arbejdsgiverens standpunkt)

Vestre Landsret 11. juni  
(Afvisning af at udstede Blå Bog med tidsbegrænsning på grund af for højt BMI)

## Arbejdsrettsdom 28. okt. 2002

FTF/Helle B. Hjort for Finansforbundet, har vundet en sag i Arbejdsretten mod Totalkredit A/S, med påstand om organisationsfjendtlig virksomhed.

En tillidsrepræsentant udviste stort engagement i at beskæftige sig med den retvise styring af en pensionsreguleringsfond, og fik i denne forbindelse en skriftlig advarsel for illoyal adfærd.

Retten konkluderede, at nok kunne en henvendelse til den faglige organisation kritiseres, men at TR'en havde handlet i sin egenskab af TR, - og virksomheden blev dømt for ikke-

bodspådragende „organisationsfjendtlig handling“, ligesom den skriftlige advarsel skulle trækkes tilbage.

### Pensionsanke

Lisbeth Snedker, FTF's socialrådgiverordning, har på vegne af et af vore medlemmer anket en pensionsafgørelse med påstand om højeste førtidspension.

Vores medlem som har sejlet som hovmester i en årrække, har en svær og invaliderende leddegigt. Kommunen har nu forlangt arbejdsprøvelse!



## EFTERLYSNING - SKIBSAVISER

I 1950'erne, 60'erne og 70'erne blev der fremstillet i snesevis af skibsaviser på danske skibe - nogle gennem lang tid, andre i kortere perioder. De fortæller meget om livet ombord. Er nogen af disse skibsaviser bevaret? Har du nogen? Må vi låne dem til brug for arbejdet med Søværnets Forbunds historie?

*Christian Tortzen*



## Kokkestilling

**Fiskeriskolen i Thyborøn søger skibskok.**

**Der er bopælspligt i området. Skolen er evt. behjælpelig med bolig.**

**Kontakt foreningen for nærmere oplysninger**

# FORENINGEN ORIENTERER

## Ny tillidsrepræsentant „Villum Clausen“

Efter flere års slid på posten, er Susanne Vedel nu flyttet til andet skib. Susanne har med særlig stort engagement forfulgt miljøspørgsmål i relation til den omdiskuterede hurtigfærge. Foreningen takker for indsatsen.

Som ny TR er Elsemari (Trunte) nu valgt.



Hun skriver i den forbindelse:

*Ifølge min dåbsattest er jeg 34 år, og til maj har jeg brugt noget af tiden de sidste 4 år, med at arbejde for Bornholms-Trafikken. Jeg bor sammen med Bent, og sammen har vi været så heldige at få 2 skønne døtre. Faktisk er jeg lige vendt tilbage som receptionist på Villum Clausen efter et års barsel, og blev kort efter opfordret af mine kolleger til at stille op som TR, og det tager jeg som et klap på skulderen. Efter et „kampvalg“ blev jeg*

*så valgt (jeg var den eneste kandidat), og var så heldig at blive godkendt af både fagforeningen og BHT's ledelse. Jeg har ikke tidligere beskæftiget mig med TR-arbejde, men har nogle erfarne TR-kolleger på de 2 andre skibe, som har lovet at jeg til hver en tid kan komme til dem. Jeg ser denne opgave som en kæmpe udfordring, som jeg glæder mig til at gå i krig med. Og jeg vil gøre mit bedste for at leve op til den tillid der er blevet vist mig.*

## Ny tillidsrepræsentant „Jens Kofoed“

Jesper Hjort Pedersen er ikke „ny“ i den forstand. Jesper har været tillidsrepræsentant omkring 9 år tidligere på „Jens Kofoed“, hvor han nu har indvilget i at indtræde som suppleant for Per Jørgensen, efter Helle Hermansen har nedlagt sit hverv (Helle er stadig medlem af DSRF's bestyrelse - og hermed siges tak for lang tids indsats som TR).



Jesper fylder 40 år til sommer, og har sejlet som kok i BHT siden 1983.

*Sagen udgør derved - endnu en påmindelse om, at det arbejdsretslige system nu er gået så meget ud af facon, at dets konturer ikke mere kan overskues selv af dets egne aktører.*

**Prf. Ole Hasselbalch**  
**UfR 2003/68**

# ÆDEDOLKENES EKSOTISKE ÅRSMØDE

8. februar var der store spisegilde for medlemmerne af den berømte "Ædedolkens Klub". Denne gang fandt spiserieset sted i Næstved på den kendte restaurant "Thomsen & Larsen".

Menuen var på 33 retter, som blev skyllet ned med 8 slags vine og et ikke ubetydeligt antal snaps, som skulle tage det fede ud af maden.

I år var der adskillige "eksotiske" retter, som virkelig krævede kampgejst for at nedsvælge, og en enkelt ædedolk, måtte også ofre til guderne efter at have indtaget ret nr. 21, som var Kinesisk grisemave med citrongræs og ingefær.

Vinderen blev en målbevidst hr. Kørvel alias Per Kongsted, som endog spiste ryg knoglerne fra kaninstegen. Vinderen findes ved at man efter at have indtaget de 35 retter, vejer den affaldsspand som hvert medlem har, og hvor alle levninger fra ens tallerken



Menuen var som følger, hvis nogen skulle ønske at genskabe en lignende fest:

**Eksotiske insekter (græshopper, sommerfuglelarver, humlebier, biller)**

**Butterdej med æblesalat og lakserogn**

**Frisk pasta i creme med urter**

**Ravioli med ricotta og spinat**

**Blomkåls cremesuppe med trøffelskum**

**Røgen torskerogn med sauce Verte**

**Gratineret østers**

**Dampede muslinger**

**Bagt torsketunge med lun Vinaigrette**

**Røget Hellefisk på fransk salat og crouton**

**Agurk rellish med vanillie-creme**

**Mini blæksprutter i blæk**

**Rokkevinger i glaskål og sauce Nage**

**Stegt fjæsing på linser og løgcreme**

**Ristet havtaskelever på brioché brød**

**Foie gras tallerken med lækkerier**

**Braiseret kanin med estragon**

**Stegte brisler med linser og persille**

**Cassolet af svinekæber, bulgur og ventreche**

**Stegt foie gras med glaseret æble**

**Kinesisk svinemave med citrongræs og ingefær**

**Farseret vagtel med poche-ret hønseæg og skovsvampe**

**Sprængt and på skorzone-rødder og grov senneps creme**

**Steg af lam med bønnecas-soleet og lammemousse**

**Steg af antilope**

**Braiseret oksebryst med chéu crote**

**Rødvinsporcheret oksebrød med savojkål og foie gras**

**Gedeost med chutney af peber**

**Stegt talligio med fennikel og estragonsorbet**

**Bagt blåskimmelost med monbazzillac gelé**

**Vodka Sorpino**

**Sveske sorbet med mascaponecreme**

**Tiramisu**

**Årstedens dessert**

**Thomsen & Larsen Grand Chokolade dessert**



Efter en sådan menu kan man vel kun citere den gamle statsminister Knud Kristensens berømte ord på folketingets talerstol i 1947: A sejer welbekomm.

**AOP**



bliver skrabet ned i.

Medlemmet som måtte returnere grise-maven blev årets svækling, med flest levninger.

Middagen blev indtaget over 10 timer under den fornemme klubs motto: Mav-ven ! Sjælen ! Æden !.



**Vinderen eller taberen?**

# DRIKKEVARER

Ja, det er sikkert et problem, som vil berøre mange af mine kolleger, og jeg tror selv, en hel del af dem vil give mig ret. Vi har her haft en del vrøvl med fyrboderne angående øl og sodavand. Fra dæksbesætningens side har jeg aldrig hørt et ord, tværtimod, mere flinke og forstående mennesker har jeg i de 48 år, jeg har sejlet, næppe truffet.

Hvorfor er det altid fra fyrbodernes side der skal laves vrøvl?

Nu har en enkelt mand været oppe og klage til forbundet over, at de ikke kunne få de sodavand, de ville have. Ja, mon vi så ikke kommer ind på noget, der ikke er helt rigtigt. Vi har her i DFDS en skrivelse som siger, at besætningen kan købe indtil 2 pålæner om dagen, medens vin, akvavit og lign. kun bør udgives efter kaptajnens bestemmelse. Er vi så ikke nået dertil, hvor vi skal?

For at holde fred om bord har vi udleveret langt mere og ofte på tider, der ligger langt uden for de officielle, og resultatet er, at vi til tak er blevet udskældt for det værste og mest gemene, medens ens hustru har siddet og burt på det. Mon ikke der her var noget, Richard Jensen og forbundet skulle tage sig af?

Hvor mange sodavand har en mand ret til at købe hver dag foruden øl?

Pladsen i proviantrummet er dog begrænset. Vedkommende klager fik en kasse citronvand, som han efter andres udsagn bragte på et døgn, så skulle der efter dette forbrug pr. mand pr. dag adskillige kasser til, ja, her melder jeg pas!

Vi har først ulejligheden med at få øl og sodavand om bord, og så en evig kamp for at få de tomme flasker tilbage (det vidner mine tomme kasser om). Mon DFDS tjener så meget på salget, så det kan dække flasketabet, jeg tror det næppe, og for hovmesterens vedkommende kan jeg forsikre, at det betyder et dundrende underskud hver måned, som han må betale af sin egen lomme, for selskabet tillader ikke sine hovmestre at tjene på

salget — ikke en eneste øre (hvad i øvrigt ingen mennesker vil tro er rigtigt). Der forlanges bon af hvert salg. Det ser så godt ud på papiret, men hvem skal skrive bon på alt, hvad d'herrer toldere, lodser, stevedore, folk fra kontor i udlandet, konsulater, formænd, arbejdere fra virksomheder, der ligger langt fra byen? Ja, det skal enten kaptajnen eller hovmesteren. Jeg var engang ude for en konsul, som jeg bad om at skrive en bon. Nej tak, svarede han, så kan jeg få i Lauritzens skibe.

Dette er kun en lille del af, hvad der sker. Ofte har vi ikke fået en tiendedel af det, vi har skrevet; det er sørgeligt, men desværre sandt, der er blot ingen, der vil se det.

Desværre ser det ud til, at selskabet tager mere hensyn til en mand, der ikke kan få øl, hvad han vil have. Mon ikke Richard Jensen burde have taget om bord og talt med kaptajnen, det havde været ulige pøner fra hans side på denne måde at undersøge, hvad der var i vejen; det har Richard Jensen da altid gjort før i tiden; men måske har forholdene forandret sig også for hans vedkommende. Man skal ikke slå alarm for en storm i et glas vand med opringninger til både proviantafdelingen og skibsinspektionen. Kaptajnen og jeg er til enhver tid til Richard Jensens rådighed, hvis han ønsker det, med oplysning om salg af øl, spiritus og sodavand. Måske kunne det ikke betale sig at få sandheden at vide om ølet og spiritus — sodavand gik det ulige bedre med, det så da finere ud.

Men tal nu hellere selv med kaptajnen næste gang, inden du går til selskabet og klager, så bliver resultatet måske lidt anderledes. Kaptajnen i skibet er dog også et slags meneske, der skal regnes med, selv om han fra visse sider ikke er ønsket.

Venlig hilsen.

Georg Knudsen,  
s/s Georgia.

Læserbrev i fagbladet for 50 år siden. Historien gentager sig, se forsiden!