

## Planlagt til næste nummer (man har en mening...!):

\* En historie om Ærø-færgerne, med særlig henblik på den planlagte forestående omlægning til egentligt kommunalt selskab.

\* Et interview med en mangeårig hovmester om kostens udvikling til søs.

\* En økonomisk analyse af skrift fra Danmarks Rederiforening, vedrørende erhvervs-klyngers betydning for samfundet (jvf. lederen i dette nummer).



*ITF-kongres i Mexico City 4/8-13/8.  
Se siderne 12-15 og 31.*

**MAX.  
DAGPENGE SATS  
2010  
752 KR.  
OM DAGEN  
5 DAGE OM UGEN**

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



## Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13  
2610 Rødovre

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16  
Fredag 9-15  
Tlf. tid: Mandag-fredag 9-15  
Fredag 10-15

Telefon: 36 36 55 85  
Fax: 36 36 55 80



## REDAKTIONEN



af dette nummer  
sluttet den 8. august 2010

### Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 15. oktober 2010  
- på nettet ([www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk)) d. 10. oktober.

Stof til oktober-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 24/9-2010, *eller efter aftale.*

## CO-Søfart

Formand Ole Philipsen 36365585  
Sekret.ch. John Ibsen 36365592  
Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589  
Fag. kons. Chr. Petersen 36365586  
Fag. kons. Kirsten Østergaard 36365583  
Bogholder Barno Jensen 36365590  
Kontorelev Mohni Bambara 36365593

E-mailadresser: Se hjemmeside  
Hjemmeside: [www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk)

### Søværnets Konstabelforening:

Formand Bjarne K.-Petersen 40753515  
Forretningsf. Bjarne M. Olsen 36365595  
Inform.medarb. Anja Poulsen 36365587

E-mailadresser:  
[bkp@maks.dk](mailto:bkp@maks.dk) - [bmo@maks.dk](mailto:bmo@maks.dk)  
[ap@maks.dk](mailto:ap@maks.dk)

## DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:  
Kontingent (Corlis) 36 36 55 88  
E-mail [kasserer@dsrf.dk](mailto:kasserer@dsrf.dk)  
Forening [dsrf@dsrf.dk](mailto:dsrf@dsrf.dk)  
Girokonto 9570-5424437  
Hjemmeside: [www.dsrf.dk](http://www.dsrf.dk)  
STA (A-kasse) 70 12 37 82

## Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000  
A-kasse Susanne Holmb. 33148436  
fax 33322755

Mail A-kasse: [0000suj@danskmetal.dk](mailto:0000suj@danskmetal.dk)

## INDHOLD

|  |    |
|--|----|
| Leder .....                                  | 3  |
| Faglige sager og noter .....                 | 4  |
| ITF-kongres i Mexico .....                   | 12 |
| Danske Skibslistor og Ulykkesstatistik ..... | 16 |
| MS-internt .....                             | 18 |
| Månedens foto .....                          | 20 |
| DSRF-internt .....                           | 22 |
| Sundbusserne .....                           | 24 |
| Mexico City .....                            | 31 |
| Mad skal være varieret og velsmagende .....  | 32 |
| Sømandskongens livret .....                  | 34 |
| Luksusbiksemad .....                         | 35 |
| Campingtilbud fra Hasle .....                | 36 |
| TJM-forsikringer .....                       | 37 |
| DSRF's sommerhus .....                       | 38 |
| Månedens citat og Albert Engström .....      | 39 |
| Bagsiden .....                               | 40 |

## Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.  
Ole Strandberg, red. + opsætning  
Chr. Petersen, red.  
Produktion: Special-Trykkeriet Viborg  
Oplag: 2.863 eks. kontrolleret FMK/DF  
ISSN: 1901-4570



# LEDER AGURKETID OG NYHEDER

Når ferietiden indhenter Danmark, starter også avisernes agurketid. Tiden hvor de tyndeste historier bliver overskriftstof som der brygges på i dagevis. Historier som på andre tidspunkter ville være hensat til side 15 i avisen og glemt efter en dag.

I år har to kvindelige politikeres mødeaktivitet og ægtefælles skatteforhold, reddet de store overskrifter for de ikke ferieramte journalister og holdt nyhedsstrømmen oven vande.

Agurketiden er også tidspunktet, hvor interessegrupper søsætter artikler og historier med det håb, at de vil blive mere omtalt og bragt i flere medier end de ellers ville være blevet, eller deres validitet berettiger til.

Danmarks Rederiforening udsendte 20. juli et arbejdspapir på 86 sider, med den videnskabelige titel "Economic Significance of Maritime Clusters". Samtidig fik en kontorchef fra rederiforeningen optaget et indlæg på side 2 i Børsen ("Synspunkt"), hvor i den første skynding 10% af alle erhvervsaktive var tilknyttet søfarten, direkte eller indirekte (senere ændret til at det var 10% af den danske produktionsværdi som var tilknyttet søfarten). Konklusionen kunne man finde længere nede i indlægget. Det er faktisk ligegyldigt om der er danske søfarende tilbage i den danske handelsflåde. Klyngeeffekten af hele erhvervet gør, at søfart er vidunderligt for Danmark, og de massive subsidier betaler sig lykkeligt hjem.

Vi er så nogle skeptikere som mener, at den danske maritime følgeindustri nok fortsat vil klare sig glimrende, uanset om de danske rederier lever videre på statens subsidie-krykker eller ej. Hvis DIS og tonnageskatteordningen skal retfærdiggøres, må det forudsætte et væsentligt element af dansk beskæftigelse i søfarten.

Rapporten fra rederiforeningen fik ikke gennemslagskraft i pressen udover "synspunkt" i Børsen, hvilket vi bl.a. kan takke de to politikere for. Men det "videnskabelige" dokument skal nok blive brugt i mange sammenhænge fremover.

En rigtig god nyhed i vores verden er det til gengæld, at de første hovmestre har gennemført omskolingen til styrmand, og at alle bestod sommerens eksamen. Enkelte stopper nu og søger job som styrmand, mens de fleste læser videre så de kan få skibsførerrettigheder.

En rigtig dårlig nyhed er det at disse hovmestre, sammen med mange kollegaer og skibsassistenter, vil blive tvunget til at finde arbejde på land eller tage en anden uddannelse - alene fordi de er danskere.



v/Ole  
Strandberg  
pr.  
8/8-2010

## Overenskomstsituationen

### Officersforhandlingerne

Der er intet sket siden sidste fagblad blev færdigredigeret. Næste møde om den fastlåste situation er nu aftalt til den **19. august**.

### Bilfærgerne

#### *DAS-aftalerne:*

Er nu endelig på vej til at blive trykt og udgivet.

#### *DIS-aftalerne:*

Der strides stadig om elementer i omregningssystemet. Grundlæggende set er aftalerne indgået, men der udestår stadig tekniske forhold som fortsat kan trække i langdrag. F.eks. blev der i 2007 indgået en aftale om omlægning af beregnings- og udbetalingsystemet for kostpenge, som Bilfærgernes Rederiforening først på nuværende tidspunkt har bragt ind i arbejdet med omregningen.

#### *Scandlines:*

Rederiet har udbetalt 5.000 kroner a conto i efterreguleringer for lønperioden efter 1. marts, i forbindelse med lønudbetalingen i juli.  
Scandlines har kun DIS-skibe.

## FAGLIGE SAGER OG NOTER

### Marts-overenskomster

En del særoverenskomster med udløb 1. marts er stadig ikke fornyede og oplagt på hjemmesiden. Baggrunden er i vid udstrækning ferietiden, småtteri og lignende. Vi håber snart de alle bliver bragt på plads.

*OleS*

### Danbor

To medlemmer tog efter ønske fra rederiet med på hjemsejladsen af en rig. De sejlede på individuelle kontrakter, som med en meget kort tidsfrist var aftalt med foreningen.

Efter hjemkomst fik medlemmerne ikke den hyre, som de efter den individuelle kontrakt havde krav på.

Efter foreningen havde forklaret sit syn på sagen, er Danbor enige i, at lønnen skal beregnes forfra.

*Jl*

### DFDS - DSRF

Et polsk medlem blev opsagt som uduelig. Medlemmet henvendte sig til foreningen, der overfor rederiet har gjort det klart at man ikke kan være uduelig, når man har arbejdet for rederiet gennem en længere årrække, og har modtaget gentagne forfremmelser.



Efter vores opfattelse, skyldes opsigelsen snarere et hold af ledere ombord, som efter vores erfaring har meget travlt med at vise ledelsen i land, at man kan "rydde op". At man så fyrer folk i et væk, og ganske uden saglige begrundelser, lader til at være et mindre onde, når bare man virker effektiv.

**Jl**

### **BHT - besætningsfastsættelse**

3F har klaget over en ny besætningsfastsættelse for "Povl Anker", og modsat traditionen, fik søfartsstyrelsen en "næse", idet 3F fik medhold i klagen. Vi har endnu ikke modtaget den skriftlige kendelse og vender tilbage med flere detaljer i næste nummer.

**Jl**



### **APMM - Metal Søfart**

Et medlem henvendte sig, efter anmodning om beregning af forkortsejlads, da en skibsassistent blev sygeafmønstret, og da hans afløser ikke dukkede op. Skibsledelsen var af den holdning, at da afløseren var ukrainer, var det alene dennes løn, som skulle deles.

Efter rådgivning herfra, kontaktede medlemmet rederiet, som straks erkendte, at det naturligvis var lønudgiften til en dansk skibsassistent der skulle deles.

**Jl**

## **Esvagt**

### *Metal Søfart*

Et medlem ansat i Esvagt rettede henvendelse til foreningen i forbindelse med afregning af ferie og fridøgn. Foreningen mener ikke at overenskomsten er overholdt i perioden det drejer sig om. På et efterfølgende positivt møde mellem rederi og forening, gav rederiet foreningen delvis medhold.



Der vil blive korrigeret fridøgn for medlemmet efter nærmere aftale mellem rederi og forening. Ligeledes vil ESVAGT overveje at ændre optjeningen på lønsedlerne til at inkludere ferie osv. i fremtiden, da der kommer stadig flere henvendelser om samme emne.

### *DSRF*

En række kokke ansat i Esvagt kontaktede foreningen, da de pludselig kun fik udbetalt 27 løndage af månedens 30 dage. Dette skyldes overgang fra Sømændenes Forbunds overenskomst til Dansk Sø-Restaurations Forenings overenskomst i 2009. Pga. overenskomstsiftet i 2009, og efterfølgende feriekortsafregning på daværende tidspunkt, har medlemmerne således ikke optjent ret til fuld løn, da ferie er inkluderet i tårnen og dermed i lønnen. Til dækning af de manglende løndage skal feriekortet indløses.

**KØJ**

## Fjordline

### *Personligt tillæg - opsigelse*

Et medlem har kontaktet foreningen, da et personligt tillæg var opsagt med en måneds varsel. Foreningen kontaktede rederiet og meddelte, at personlige tillæg skal opsiges med det personlige opsigelsesvarsel. Rederiet har efterfølgende opsagt tillægget med korrekt varsel.



### *Sygdom og afskedigelse - SML §16*

Et medlem, som har været sygemeldt i længere tid er blevet afskediget efter SML's §16. Rederiet skriver i afskedigelsen at medarbejderen har krav på 16 ugers sygehyre fra første sygedag at regne.

Det er SML's §29 som foreskriver hvor lang tids sygehyre der skal beregnes, under forudsætning af fortsat sygdom. I den konkrete situation havde rederiet antaget at en forventet kommende ændring til §29 allerede var trådt i kraft, hvorefter der skal beregnes sygehyre i 16 uger fra første sygedag at regne.

Det er imidlertid endnu ikke besluttet hvornår denne ændring træder i kraft, og som loven er i dag, skal der beregnes sygehyre i 2 måneder - efter fratrædelsen. Når §16 er anvendt er fratrædelsen samme dag som afsked meddeles (ophævelse af kontrakten på grund af langvarig sygdom).

**KØJ**

## DFDS - Metal Søfart

Et fastansat medlem, der er blevet overtagelig i forbindelse med skift til udenlandsk besætning på et DFDS-skib, er blevet tilbudt en afløserstilling på et andet skib.

Medarbejderen er siden sygemeldt, så sagen afventer medlemmets raskmelding.

**KØJ**

## Uskikket til udkig

I sidste nummer af fagbladet fortalte vi om et medlem der var blevet "uskikket til udkig", efter en øjenlægeundersøgelse i forbindelse med fornyelse af sundhedsbevis.

Det viste sig at medlemmet, som har sejlet siden 1971, har et "dovent" øje som aldrig har virket, men til trods herfor, har medlemmet fået fornyet sit sundhedsbevis utallige gange.

Da "uskikket til udkig" betyder at medlemmet ikke kan gå udkig på broen, og heller ikke må gå maskinvagt og dermed er truet på sit job, har foreningen anket sagen i Ankenævnet for Søfartsforhold.

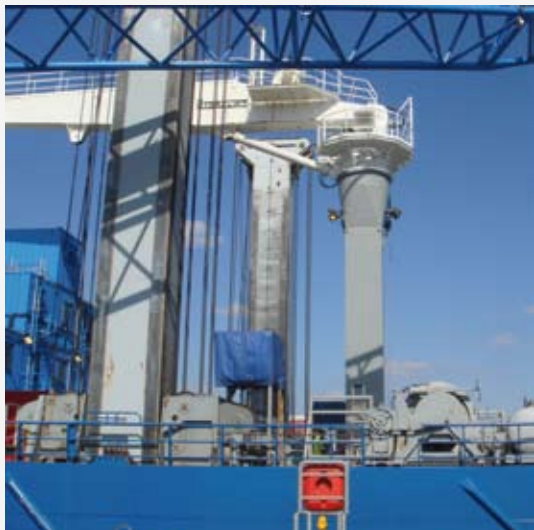
Foreningen kan nu oplyse, at medlemmet har fået dispensation til "udkig og maskintjeneste". Dispensationen er givet idet medlemmet opfylder kravene til synsstyrken på begge øjne samtidigt, samt det faktum, at medlemmet har haft sit mangeårige virke til søs.

Dispensationen vil dog blive ophævet såfremt medlemmets syn forringes i henhold til en nærmere fastsat værdi.

**KØJ**

## A2Sea - individuelle kontrakter

I sagen, hvor rederiet har udstedt individuelle kontrakter til ansatte under vores overenskomst, blev der den 11. juni afholdt organisationsmøde mellem Metal Søfart, A2Sea og Rederiforeningen for Mindre Skibe.



Da parterne ikke nåede til enighed endes man om at suspendere mødet indtil begge parter havde haft lejlighed til at indsamle yderligere dokumentation. Organisationsmødet blev herefter genoptaget den 8. juli, hvor det dog heller ikke lykkedes at nå til enighed.

Metal Søfart har taget forbehold for at videreføre sagen i det fagretlige system.

**CP**

## Skift af rederiforening

Et rederi er midt under nogle Metal Søfart medlemmers udmønstring i Det Indiske Ocean skiftet fra Danmarks Rederiforening til Rederiforeningen af 1895. Metal Søfart har overenskomst for maskinister med Danmarks Rederiforening, men ikke

med Rederiforeningen af 1895. I forbindelse med skiftet er vi ikke blevet informeret af rederiet, som blot i en kort mail har meddelt de ansatte at deres ansættelsesforhold ændres pga. skiftet.

Det kan de efter vores mening ikke gøre, da overenskomsten fra Danmarks Rederiforening gælder indtil udløb, hvilket først er i 2012. Udover spørgsmålet om overenskomstmæssigt tilhørsforhold, er der også uenighed om beregning af fridøgn og evt. kontanterstatning af disse.

**CP**

## Forlænget hjemme - askesky

I et større dansk rederi har de ansatte været ude for en væsentlig udvidet hjemmeperiode grundet den islandske askesky og visum-problemer.

Vi er i øjeblikket i dialog med rederiet om en form for kompensation, så de ansatte ikke selv skal "betale" for hjemmeperioden.

**CP**

## Opsigelse - Metal Søfart

Et Metal Søfart medlem er blevet opsagt af et rederi i offshore-branchen. Opsigelsen er sket pga. af manglende evner, hvilket medlemmet er uenig i.

Medlemmet har tidligere modtaget en advarsel for det samme. Også her var medlemmet uenig med rederiet og kontaktede også dengang CO-Søfart.

Vi prøver pt. at komme til bunds i sagen og er der tale om uberettiget opsigelse, vil sagen blive forfulgt fagretligt.

**CP**

## Egoisten konkurs?

Endnu et medlem er kommet i klemme i den danske restaurationsverden, som åbenbart har trange kår for tiden. Den-egang drejer det sig om den københavnske café Egoisten, som har opsagt en kok og efterfølgende undladt at betale løn i opsigelsesperioden.

Sagen kompliceres af, at restaurationen kort inden opsigelsen skiftede navn til Kongens, samt at der tilsyneladende ikke findes et korrekt cvr-nummer til restaurationen. Hvis vi skal erklære arbejdsgiveren konkurs, har vi brug for det korrekte cvr-nummer.

Vi har flere gange prøvet at kontakte ejeren, men indtil videre uden held.

**CP**

## Afsked ved sygdom

*Sømandslovens §16 - causeri om sømandsloven*

*Dom Sø- og Handelsretten 2. juli 2010*

### Terminologi

Sømandslovens skelner i ansættelsesretslig henseende mellem forskellige ansættelsesformer. Man kan have en tidsubestemt eller en tidsbestemt kontrakt, man kan være skibsansat eller rederiansat og det har også betydning om man er ansat som officer eller menig.

Groft sagt handler den første del af loven om menige søfarendes skibsansættelse, derefter kommer nogle paragraffer om rederiansættelse og endelig kommer særlige funktionærlignende bestemmelser for officerer. Der er dog ingen entydig

paragrafmæssig opdeling, og de regler som gælder for skibsansættelse gælder principielt alle, medmindre andet følger af paragrafferne om rederiansættelse eller officersansættelse. Lovens tekster skal altid læses i sammenhæng med overenskomstaftaler, som i en lang række henseender kan fravige eller supplere sømandslovens enkelte paragraffer.

Man kan mene at hele opbygningen af sømandsloven i mange henseender er forældet. For det første anvendes den klassiske ansættelsesform, ”skibsansættelse”, stort set ikke mere når det gælder danske søfarende, og for udenlandske søfarende er der for det meste tale om en hybrid mellem skibsansættelse og rederiansættelse.

Herudover er der megen fortidig tankegang involveret i den ansættelsesretslige sondring mellem officerer og menige. Endelig kan man påpege at sømandsloven aldrig har været særlig gennemskuelig i sin anvendelse når det gælder færgefart.

Den grundlæggende forskel på en skibsansættelse og en rederiansættelse er, at den skibsansatte principielt er ansat på et konkret skib på ubestemt tid, indtil han vælger at opsiges tjenesten efter lovens §5, §6 eller §7, eller han afskediges af mere odiose grunde. Den rederiansatte derimod sejler i et tønne-mønster hvor ansættelsesforholdet til rederiet også består i hjemmeperioder, og hvor vedkommende kan skiftes fra skib til skib i rederiets flåde.

### §16

Lovens §16 giver skibsføreren/rederiet adgang til at ophæve hyrekontrakten



(”bortvisning” med øjeblikkelig virkning), når sømanden på grund af sygdom eller legemsskade for længere tid er uskikket til at udføre sit arbejde.

Efter lovens §44 undtages skibsofficerer udtrykkeligt for at være omfattet af §16, og det følger af §44, at sygdom eller legemsskade er ”lovligt forfald”, med nogle helt ekstraordinære undtagelsestilfælde som er knyttet til svigssituationer. En skibsofficer kan i disse situationer alene opsiges med det varsel som følger af ansættelseskontrakten, eller med 3 måneders varsel efter SML’s §37 hvis ikke andet er aftalt.

Lovens §16 er i nyere tid ikke set anvendt for danske søfarende før på det allersejeste, hvor vi i CO-Søfart har oplevet to tilfælde. I det første tilfælde blev der indgået et konkret forlig - som ikke involverede gensidig fælles forståelse af at §16 kunne bringes i anvendelse.

Det har været foreningens klare opfattelse, at den pågældende paragraf kun kunne anvendes i forbindelse med en klassisk skibsansættelse under udmønstring, hvor skibsføreren var nødsaget til at ophæve hyrekontrakten for en menig, som iøvrigt var ansat på et bestemt skib normalt på ubestemt tid.

Det er også den opfattelse man bibringes af de kortfattede kommentarer i seneste kommenterede udgave af sømandsloven af Jesper Dyre Jespersen.

Nu har en meget beklagelig dom fra Sø- og Handelsretten imidlertid vendt op og ned på det hele.

## Sø- og Handelsrettens dom af 2. juli 2010

Den pågældende sag har været anlagt som civilt søgsmål af processuelle grunde, men reelt været ført af Sømandenes Forbund på vegne af et medlem. Modparten var Rederiforeningen for mindre Skibe.

Der er tale om en skibsassistent som rederiansættes i et rederi november 2000. Han udsættes for en arbejdsulykke 4. august 2007 og sygemeldes efterfølgende. Ifølge en lægeerklæring af 5. december 2007 vil han yderligere være sygemeldt i 3 måneder.

Rederiet vælger nu at afskedige assistenten med dags varsel efter SML §16, og med betaling af sygehyre i 2 efterfølgende måneder iht SML’s §29.

Sø- og Handelsretten giver utvetydigt rederiet medhold i retten til sådan afskedigelse og skriver i kendelsen:

*”På denne baggrund og under hensyn til den nære sammenhæng mellem sømandslovens §§ 16 og 29 må det således antages, at rederen kan afskedige også rederiansatte, når betingelserne i §16 er opfyldt, og uden hensyn til, om den ansattes uarbejdsdygtighed som følge af sygdom indtræder under tjeneste på et skib, eller dette ikke er tilfældet”.*

Baggrunden der henvises til er ordlyden af bestemmelserne i §§ 29 og 35, samt de lovmæssige forarbejder til §35.

Sø- og Handelsretten konstaterer afslutningsvis, at rederiet forud har givet sømanden medhold i et krav på forlængelse

af sygehyreperioden fra 2 til 3 måneder, på baggrund af en passus i overenskomsten med Sømændenes Forbund.

### **A.O. Bache**

Når sømandsloven giver os hovedpine, hviler vi os ofte mod biblen på området. A.O. Baches "Sømandsloven af 1952" som blev udgivet i 1958. I Baches kommentarer til den pågældende tekst, som den fandtes i 52-loven (den nuværende stammer fra 1973), finder man ikke omtale af særlige forhold som gælder for rederiansatte.

Imidlertid er al tekst om ophævelse af kontrakten som følge af langvarig sygdom, rettet imod den situation at sømanden er ombord - eller på vej til at komme ombord. Der er ingen tekst som omhandler en rederiansat som afvikler ferie og frihed i en hjemmepriode.

Rederiansættelsesbegrebet fandtes heller ikke i 1952-loven, men blev først indført i 1973-loven. På Baches tid fandtes til gengæld rederiansættelse som overenskomst- eller aftalebegreb.

### **Overenskomster**

Det er vigtigt at være opmærksom på, at den enkelte overenskomst kan have bestemmelser som tilsidesætter den mulige brug af SML's §16.

Det er foreningens opfattelse at enhver bestemmelse som hjemler adgang til sygehyre, må tilsidesætte bestemmelsen, fordi en sygehyrebestemmelse må forudsætte at "sygdom er lovligt forfald" (jvf. SML's bestemmelser for officerer). Hver bestemmelse må dog vurderes konkret.

### **Sømandsloven ændres i de kommende år**

Det er også vigtigt at være opmærksom på, at sømandsloven på en række områder ændres i de kommende år, hvor den såkaldte superkonvention forventes implementeret i loven. Blandt de her involverede paragraffer som ændres er SML's §29, hvor de 2 måneder ændres til 16 uger, og hvor reglerne om fra hvilket tidspunkt sygehyren beregnes fra, samtidig ændres.

### **Afsluttende bemærkninger**

Retstilstanden er nu som beskrevet i dommen fra Sø- og Handelsretten, om vi kan lide det eller ej, og det er ganske ny fortolkning for os alle. Vi tvivler ikke på at der nu er mulighed for, at der vil gå inflation i anvendelsen af bestemmelsen, og hvert enkelt tilfælde hvor den anvendes, må bedømmes konkret.

På arbejdsmarkedet generelt antages det, at der findes en uskreven regel om at "sygdom er lovligt forfald". Men hvor langt det gælder i byretten hvis ikke det kan finde støtte i en aftaletekst eller områdelov vides ikke.

For søfarende gælder det tilsyneladende kun for officerer som en generel regel. Til gengæld har de søfarende en retsbeskyttelse på krav om sygehyre efter lovens §29, som ikke findes på det øvrige arbejdsmarked.

Dommen vil blive fintænkt med henblik på muligheden for at videreføre den ved Højesteret. Men det er muligvis en kamp som er Cervantes og Don Quixote værdig.

For fuldstændighedens skyld skal det bemærkes, at bestemmelsen i §16 allerede fandtes i Søloven i 1892 og blev indføjet i Sømandsloven af 1923 hvor de ansættelsesretslige bestemmelser fra Søloven blev overført til Sømandsloven. Det er en gammel knag som der altså pludselig er pustet nyt liv i.

**OleS**

## Dagpengeloven - karantæne

På det seneste har vi oplevet lidt af et boom i antal sager som vedrører dagpengelovens karantæne-regler.

Vi finder det derfor relevant at gentage en gylden regel i forbindelse med fratrædelse af et job. Kontakt CO-Søfart og forhør dig om du er i risiko for at få tildelt en dagpengekantantæne på 3 uger, på grund af regelsættet om såkaldt "selvforskyldt ledighed" - før du indleverer en opsigelse, eller hvis du er opsagt af arbejdsgiveren, før du indleverer papirer til a-kassen. En sådan henvendelse koster ikke noget, - den giver ingen garanti mod karantæne, men den kan være med til at sikre at du ikke på grund af ukendskab til reglerne, om man så må sige, vikler dig selv i en lovfælde.

Herunder gengives nogle hovedpunkter omkring "selvforskyldt ledighed":

### Egen opsigelse

\* Som udgangspunkt vil egen opsigelse altid medføre karantæne.

*Vigtige undtagelser er:*

\* En søfarende kan opsiges sit arbejde uden at få karantæne, hvis det sker med henvisning til sømandslovens §7. Det er

en særlig undtagelsesregel for søfarende som man ikke behøver at forstå nærmere. Det grundlæggende er, at man har en vis anciennitet i jobbet (12 eller 6 måneder), og at man opsiges sit arbejde med det varsel som overenskomsten foreskriver.

\* Hvis man af medicinske grunde er nød til at stoppe med arbejdet.

\* Herudover findes en række mere eller mindre komplicerede regler som er beskrevet i "Bekendtgørelse om selvforskyldt ledighed", kapitel 4, §14-36.

### Arbejdsgiverens opsigelse

Som udgangspunkt er det altid odøst og karantænegivende, hvis arbejdsgiveren ophæver ansættelsesforholdet ved opsigelse eller afsked/bortvisning. Medmindre grunden er angivet til at være mangel på arbejde, nedskæringer og lignende.

Hvis arbejdsgiveren angiver "samarbejdsvanskeligheder" - eller noget tilsvarende - som begrundelse, er der imidlertid altid gode muligheder for at undgå karantæne. Det gælder så længe det ikke kan dokumenteres at samarbejdsvanskeligheder "overvejende kan tillægges medlemmets adfærd". Samarbejde går jo begge veje, og såfremt der ikke fremlægges yderligere oplysninger i sagen, er det ikke godtgjort at det "overvejende er medlemmets egen skyld". Kontakt foreningen.

### Karantæne er udstedt

Også når en karantæne er udstedt uden forudgående kontakt til foreningen, kan der være grund til at drøfte beslutningen med foreningen, med henblik på en eventuel anke af karantænen. **OleS**

# ITF-KONGRES I MEXICO

4/8 - 13/8 2010

## The FOC-campaign .... off course

Den Internationale Transportarbejder Føderation (ITF) afholder i skrivende stund kongres i Mexico City. Kongressen afholdes hvert 4. år, og er stedet hvor ITF's 654 medlemsorganisationer fra 148 lande mødes. Her træffes de beslutninger og fastlægges de mål, som ITF skal arbejde for i de kommende 4 år. ITF repræsenterer via sine medlemsorganisationer mere end 4,6 millioner transportarbejdere world wide.

ITF dækker alle områder inden for transport og er opdelt i sektioner: jernbane, civile fly, landtransport, fiskeri, havnearbejdere, turisme, flodsejls og ikke mindst søfart.

Fra Danmark deltager der repræsentanter fra HK, 3F, Dansk Metal, Cabin Union Denmark, Maskinmestrenes Forening, Søfartens Ledere & Dansk Sø-Restauranters Forening/CO-Søfart.

For os som søfartsorganisationer er det nok vigtigste emne som skal behandles på denne kongres, gennemførelsen og vedtagelsen af den nye "Mexico-politik", som har været i støbeskeen siden sidste kongres.

### **Mexico-politikken fastsætter:**

*\* for skibe under bekvemmelighedsflag (FoC):*

Det fastslås at det er fagforeningerne i rederens hjemland der har overenskomstretten, men alle ITF-medlemsorganisationer er forpligtet til at arbejde for at overenskomstdække FoC-skibe. Hvis f.eks. en tysk fagforening opnår overenskomst for et FoC-skib, som ejes af en dansk reder, skal de tyske fagforeninger inden for et år overdrage overenskomsten til enten ITF, eller den relevante danske ITF-organisation.

Samtidig er de faglige organisationer i rederens hjemland, forpligtet til at oprette et samarbejde med den relevante ITF-fagforening i de søfarendes hjemland. Ingen overenskomster må indgå under de niveauer som er aftalt via ITF og den internationale rederorganisation IBF.

*\* for skibe i såkaldt "2. register" (f.eks. Dansk Internationalt Skibsregister DIS):*

Det fastslås at det altid er den nationale fagforening som har overenskomstretten for skibe registreret i 2. registre (DIS, NIS o.s.v.). Ingen må indgå overenskomster uden tilladelse fra de nationale fagforeninger. Dog opfordres de nationale

fagforeninger til, hvor det er muligt eller ønskværdigt, at indgå i et samarbejde med ITF-fagforeninger i de søfarendes hjemlande.

Når disse nye tiltag er vedtaget af kongressen, vil det være det grundlag som ITF's faglige organisationer i søfarten fremover skal operere efter. Alle de danske søfartsorganisationer har arbejdet sammen om, og støtter op om, den nye Mexico-politik.

Den hidtil gældende politik på området var vedtaget i Delhi i 1998 og blev kaldt "Oslo til Delhi-politikken". Denne politik havde som overordnet mål at FoC-skibe skulle tvinges tilbage til nationalflaget og 2.-registre som DIS skulle afskaffes. Herudover havde denne politik ikke nogen bestemmelser om, at fagforeninger fra de søfarendes hjemlande skulle inddrages. *(se iøvrigt ITF-kronologi på de følgende sider)*

## Fair Practice Committee

På kongressen skal der også vælges medlemmer til Fair Practice Committee (FPC), som er det organ som forestår ITF's søfartspolitikker, og imellem kongresserne har ansvaret for at alle organisationer overholder de vedtagne beslutninger, herunder om Mexico-politikken og FoC-kampagnen. Herudover kontrollerer FPC ITF's Velfærdsfond som dækker 70% af pengestrømmen i ITF. Denne komite har ialt 50 medlemmer fra søfart og 50 fra havnearbejderne, som vælges blandt alle involverede organisationer.

Danmark har 2 pladser i FPC, en for søfarten og en for havnearbejderne. Disse poster bestrides i skrivende stund af Jan Villadsen fra 3F og undertegnede fra DSRF. Det forventes at vi begge genvælges.

**Ole Philipsen**





## ITF og FoC-politikken

*Den følgende kronologi er særligt udarbejdet som et bilag til en oversættelse af et skrift af Malte Segersted, som blev præsenteret og diskuteret på et NTF-møde i København 2.-3. februar 2005.*

OleS

- 1896** ITF oprettes.
- 1922** Første udflagning af 2 amerikanske skibe.
- 1933** Første ILO-behandling af spørgsmålet om FoC.
- 1947** Årskonference. Udflagning centralt emne.
- 1948** **ITF kongres i Oslo.** Beslutninger om iværksættelse af FoC-kampagne. Beslutninger om aktioner mod Panama- og Hondurasflaget pr. 1/5-1949.
- 1949** Årskonference i Helsingfors. Officiel udtalelse stilet til ITF beklager at Panama-aktioner er sat i bero.
- 1950** ITF's søfartssektion mødes i Amsterdam. Irritationer over vedtagne Panama-aktioner ikke bliver til noget på grund af politisk fixfax. "Nu må der ske noget".
- 1951** Årskonference i Århus. ITF bør presse amerikanske organisationer til mere aktiv deltagelse. ITF-kongres hvor alle er enige om at aktionere.
- 1952** Politik-komiteen **FPC etableres** med deltagelse af såvel søfarende som havnearbejdere.
- 1958** ITF's verdens-boycot mod FoC. Fik ikke stor betydning. ILO anbefalinger 107 og 108, samt resolution 109 (øge søsikkerhed, forhindre søfarendes arbejde på bekvemmelighedsskibe, og regler om minimallønninger).
- 1963** Højesteretsdom USA kendte aktioner mod FoC-skibe ulovlige.
- 1969** Årskonference i Göteborg. Debat om vilkårsforskelle i forskellige lande.
- 1971** ITF's kongres i Wien. Ultimatum fra Sverige og Finland. Enten samarbejder alle berørte forbund, eller kampagnen afblæses. Arbejdet med at udarbejde Standard-aftalen indledes. ITF's velfærdsfond stiftes og de første inspektører ansættes.



- 1972** FPC godkender standard-aftale.
- 1976** 1. maj intensivering af den nordiske kampagne.
- 1983** ITF kongres i Madrid. Kampagnen skal ikke bare handle om tilbageflagning, men også om anstændige ansættelsesvilkår. Legitimering af TCC-aftaler.
- 1986** Isle of Man registeret oprettes.
- 1987** NIS oprettes.
- 1988** DIS oprettes.
- 1990** ITF kongres i Florens. Udtalelse som beklager at standardaftaler fortrænges af TCC-aftaler af indbyrdes ulige karakter.
- 1992** Finsk parallelregister oprettes, Ikke åbent og kun for udenrigsfart. Finske kollektivaftaler.
- 1994** NTF-konference i Stockholm hvor politik-dokument "Nordisk søfartspolitik vedrørende passagertrafik", vedtages.  
ITF kongres i Geneve.  
Athen-politikken vedtages på møde i Athen. Herunder om beskyttelse af Europa mod social dumping.
- 1997** FPC-møde i Miami hvor Athenpolitikken diskuteres. ITF's fortolkninger reviderer oprindelige beslutninger, således at politikken nu kun omfatter færgetrafik (senere igen revideret til atter at omfatte fragtskibe, dog ikke world-wide tankfart).
- 1998** **ITF kongres i Delhi.**  
Nugældende retningslinier for kampagnen. "Oslo to Delhi"-dokumentet. Punkt 227 i dokumentet: "ITF modsætter sig FoC-systemet", og "der bør findes en ægte forbindelse.....". Punkt 232: "ITF erkender medlemsforbundenes ret til ataktionere mod alle skibe uanset flag, for at etablere normer som kan godtages af ITF". Punkt 195: Kritisk udtalelse om medlemsforbundene som mister størrelse og ITF som vokser på baggrund af afgiftssystemet.
- 2002** FPC-møde. "Statement On Flags of Convenience". Kræver genoplivelse af Standardaftalen i forbindelse med aktioner.  
**Standard-aftalen** = Den "dyre". 1-årig aftale for et enkelt skib. Lønniveau er industrilandes.  
**TCC-aftale** = Total Crew Cost. Aftale på relativt lavt niveau for et helt rederi.



**DANMARKS SKIBSLISTER  
og  
SØULYKKESTATISTIKKER  
er  
digitaliserede  
og søgbare**



**Søfartens Bibliotek**

Blegdamsvej 114

2100 København Ø

Tlf.: 3542 2610

Fax: 3542 6650

E-mail: [sbib@sbib.dk](mailto:sbib@sbib.dk)

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

De danske biblioteker medvirker i disse år til at øge tilgængeligheden af mange væsentlige værker – både bøger og tidsskrifter - gennem digitalisering og publicering via internettet.

Søfartens Bibliotek deltager også i digitaliseringen, bl.a. ved at gøre det vigtigste værk indenfor det danske maritime område – Danmarks skibslister – tilgængeligt for alle.

Danmarks skibslister blev udgivet som årbog i perioden 1869-2002, og i bibliotekerne findes især de ældre årgange kun i ganske få tilgængelige eksemplarer, som mange har været nødt til at rejse langt for at få mulighed for at læse i.

Søfartens Bibliotek har modtaget talrige henvendelser vedrørende lån af Danmarks Skibslister, men har ikke kunnet efterkomme ønsker om lån af de ældre årgange, da bibliotekets eksemplarer er blevet for slidte og skrøbelige.



Hermed opstod så ideen om at få samtlige årgange digitaliserede. Gennem en digitalisering og publicering på internettet af alle årgangene, kan man nu med en internetadgang frit hente, downloade og anvende de ønskede årgange fra Søfartens Biblioteks hjemmeside - [www.sbib.dk](http://www.sbib.dk) - ligegyldigt hvor i verden man befinder sig.

Projektet blev realiseret i et samarbejde med Det Kongelige Bibliotek, der har stor praktisk erfaring i digitalisering.

Hver enkelt årgang blev scannet og konverteret til en tekstfil i pdf-format – samtlige årgange indeholder ikke mindre end ca. 25.000 sider.

For udførelsen af dette arbejde har Det Kongelige Bibliotek beregnet sig et honorar på 370.000 kr. – en pris som Søfartens Bibliotek ikke selv ville kunne finansiere af sine driftsmidler. Midlerne blev dog skaffet til veje ved at det fulde beløb blev doneret af Den A.P. Møllerske Støttefond.

De digitaliserede skibslister er nemme at anvende. Årgangene er hver især lavet som en søgbar pdf-fil, dvs. at hvert eneste ord er søgbart, f.eks. skibenes kendingssignal, skibsnavne eller rederi. På den måde er det blevet meget enklere og hurtigere at finde de oplysninger man søger.



## SØULYKKESTATISTIKKERNE

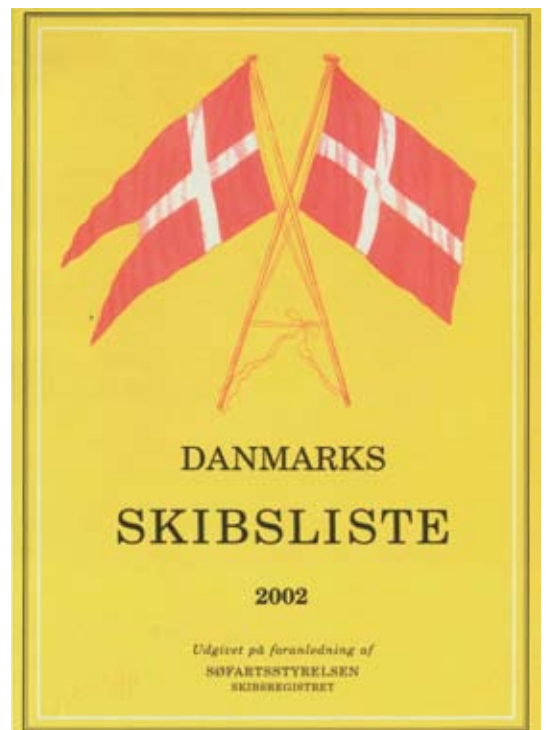
Søfartens Bibliotek har tidligere digitaliseret Dansk Søulykke-statistik for perioden 1893-1996, og ligeledes gjort alle årgange tilgængelige via bibliotekets hjemmeside. Dette projekt er også foregået i et samarbejde med Det Kongelige Bibliotek.

Fra hjemmesiden er der link til Søfartsstyrelsen, hvor alle årgange efter 1996 kan findes.

*Bibliotekar Lars Faarup*

Hele digitaliserings- og søgefunktionaliseringen er gennemført i de sidste år, og er netop nu fuldt afsluttet.

For tiden er der mere end 60 som dagligt søger på Danmarks Skibsliste og mere end 40 på ulykkestatistikkerne.





# MS-internt



**Hans C.  
Rossen**  
formand  
46 15 20 49  
rossen7@msn.com



**Metal Søfart**  
Region Hovedstaden  
Klub 8

**Tirsdag d. 24.  
august kl 13** mødes  
Klub 8-medlemmer

på restaurant "AD LIBITUM", til kam-  
meratligt samvær - en bid brød & et krus  
øl! Det er på Axeltorv, overfor Vesterport  
S-tog station, København.

**Onsdag d. 1. september** vil Klub 8 for-  
søge at holde et medlemstræf midt i regi-

onen (minus Bornholm), altså i Hillerød;  
det vil være ved anløbsbroen for færgerne  
M/F "Frederiksborg"/Slotssøen, få meter  
fra "gågaden", Slotsgade.

Tidspunktet er kl. 12 og så tar' vi den der-  
fra - et traktørsted burde vi kunne finde i  
nærheden. Helmut har mobilen med:  
21 44 94 34.

**Bestyrelsen**



**Erik Sørensen**  
formand  
31 21 19 55  
eriktoldboderne@  
gmail.com



**Metal Søfart**  
Region Sjælland  
Klub 6

På grund af ferie  
i PFA bliver vi de-  
sværre nødt til at  
rykke vores møde i august med PFA til  
starten af november måned.

Nærmere om dato og tid vil blive oplyst i  
næste nummer af CO SØFART (oktober  
nr.).

Vi i klubbestyrelsen vil opfordre medlem-  
merne til at komme med input til aktivite-

ter i klubregi. Det være sig fisketur med  
båd, besøg på søfartsmuseum, dyrepar-  
ker, motormuseum eller andre sociale ar-  
rangementer eventuelt med familie, - så  
smøg ærmerne op og kom med ideer.

Fra bestyrelsen vil vi ønske medlemmer-  
ne og deres familier en god eftersommer.

**På klub Sjællands vegne**  
**Erik Sørensen og Lars R. Lykkegaard**



## Runde fødselsdage i perioden 26-08-2010 til 27-10-2010

### Tillykke 50 år

Michael Petersen –  
fylder 50 år den 22. september 2010  
Tonny Brønnum Jensen –  
fylder 50 år den 24. september 2010  
Dan Kristensen –  
fylder 50 år den 27. september 2010  
Karsten Andersson Buranaphim –  
fylder 50 år den 29. september 2010  
Melvin Stagstrup –  
fylder 50 år den 12. oktober 2010  
Lars Reinhard Kieler –  
fylder 50 år den 14. oktober 2010

### Tillykke 60 år

Per Høj-Jørgensen –  
fylder 60 år den 19. september 2010  
Uffe Pontoppidan Hansen –  
fylder 60 år den 9. oktober 2010

### Tillykke 65 år

Jørgen Oluf Jørgensen –  
fylder 65 år den 13. september 2010  
Bjørn Håkan Palmqvist –  
fylder 65 år den 18. oktober 2010

### Tillykke 70 år

Finn Daugaard Knudsen –  
fylder 70 år den 25. august 2010  
Jens Christian Hansen –  
fylder 70 år den 4. oktober 2010  
Villy Klitgaard Kristiansen –  
fylder 70 år den 6. oktober 2010  
Jaime Del Carmen Hinojosa –  
fylder 70 år den 7. oktober 2010  
Luciano Zani –  
fylder 70 år den 22. oktober 2010

### Tillykke 75 år

Hans Knud Baasch –  
fylder 75 år den 12. oktober 2010  
Herman Theodorsen –  
fylder 75 år den 23. oktober 2010

### Tillykke 85 år

Jarl Anker Sæther –  
fylder 85 år den 22. september 2010

### Tillykke 90 år

Eugenio Telinhos dos Santos –  
fylder 90 år den 11. september 2010

## JUBILÆUM

Haudy Asger Hansen har 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 27. august 2010

## KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2010

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

|                           |                        |            |   |
|---------------------------|------------------------|------------|---|
| DIS-hyre                  | 12.429 kr. og derover  | Kr. 995,50 | Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge. |
| DIS-hyre                  | 12.428 kr. og derunder | Kr. 630,75 |   |
| DAS-hyre                  | 18.001 kr. og derover  | Kr. 995,50 |   |
| DAS-hyre                  | 18.000 kr. og derunder | Kr. 630,75 | Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.                               |
| Dagpengesats              | 617 kr. og derover     | Kr. 995,50 |   |
| Dagpengesats              | 616 kr. og derunder    | Kr. 630,75 |   |
| Lærlinge                  |                        | Kr. 192,25 |   |
| Efterlønsbidrag (pr. 5/1) |                        | Kr. 439,00 |   |

# MINORITETERNES GRUNDLOVSDAG CHRISTIANIA

LØRDAG D. 5. JUNI 2010 PÅ RIDEBANEN | GRÆSPLEJEN FORAN DEN GRÅ HAL |

KL. 14 - 18 TALER OG STAND UP - KL. 18 - 22 MUSIK M.M.

EFTER KL. 18 RYKKER VI LIDT BAGUD TIL PLADSEN BAG OPERABYGNINGEN

**EN GRUNDLOVSDAG, DER HANDLER OM GRUNDLOVEN**

- OM DEMOKRATI OG MENNESKERETTIGHEDER

- OM DE GRUPPER DET GÅR UD OVER, NÅR GRUNDLOVEN TILSIDESÆTTES

## MINORITETERNE ER MAJORITETEN

Arr.: LA, LANDSORGANISATIONEN AF ARBEJDSLEDIGE [www.ladk.dk](http://www.ladk.dk) og CHRISTIANIAS KULTURFORENING [www.christianiaskulturforening.dk](http://www.christianiaskulturforening.dk)





TERNES  
OVSDAG  
iania  
K. M. MAJORITY 113





# DSRF-internt



Runde fødselsdage  
i perioden  
26-08-2010 til 27-10-2010

**Jørgen Weitling Petersen** – Korskær-  
vej 96 st.th., 7000 Fredericia – fylder **60**  
år d. **7. September**

**Ruth Pedersen** – Hillerødgade 12 3.tv.,  
2200 København N – fylder **70 år d. 27.**  
**September**



Mange tak for den flotte gave til min 70  
års fødselsdag.

*Med venlig hilsen  
Grethe Bruhn*

Mange tak for gaven, som jeg modtog i  
anledningen af mit jubilæum.

*Med venlig hilsen  
Conrad Holgersen*

Tusind tak for opmærksomheden ved  
min 60 års fødselsdag og tak for det fine  
ostesæt.

*Med venlig hilsen  
Ib Ipsen*

Mange tak for gaven jeg modtog i anled-  
ning af min 60 års fødselsdag.

*Med venlig hilsen  
Kurt Børding*

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved  
min mand Leif Kristian Olsens bisæt-  
telse.

*Hanne Olsen*

Takker for gaven til min 65-års fødsels-  
dag.

*Johannes Eigil Jensen*

## DSRF

Henrik Mikkelsens rejsekaldender  
9/8 Kbh-Oslo med "Pearl"  
10/8 ombord "Pearl" i Oslo  
11/8 Oslo-Kbh med "Crown"  
12/8 Ombord "Crown" i Kbh



Jubilæer i perioden  
26-08-2010 til 27-10-2010

**Claus Madsen** har den 28/9 2010 væ-  
ret medlem af foreningen i 25 år.

**Heidi Elisabeth Hjelm** har d. 1/10 2010  
været medlem af foreningen i 25 år.

**Erik FR. Nielsen** har d. 13/10 2010 væ-  
ret medlem af foreningen i 60 år.

**Poul Bossen** har d. 20/10 2010 været  
medlem af foreningen i 50 år.

**DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING  
EKSTRAORDINÆR  
GENERALFORSAMLING**

**Tirsdag d. 31. august  
kl. 13.00**

Quality Hotel  
Høje Taastrup  
Carl Gustavs Gade 1

(hotellet kan ses fra Høje Taastrup station og der er kun få minutters gang)

Middag efter generalforsamlingen starter kl 17.00 og tilmelding til denne er nødvendig **senest d. 13. august** på tlf. 36 36 55 85. Ægtefæller/samleverer er velkomne til at deltage i middagen for et gebyr på 100 kroner.

Der vil være en let frokost til rådighed før generalforsamlingen fra kl. 12.00 - 13.00.

Tilmelding til generalforsamlingen er ikke nødvendig men kontingent for august måned skal være betalt.

Forslag til behandling på Dansk Sø-Restaurations Forenings ekstraordinære generalforsamling, som afholdes den 31. august 2010.

Bestyrelsen stiller under henvisning til vedtægternes § 20 stk. 3 & 5 følgende forslag til vedtagelse:

***Dansk Sø-Restaurations Forening og Dansk Metal gennemfører snarest muligt og senest med udgangen af kalenderåret 2011 en skattefri fusion, jf. den til medlemmerne i juli 2010 udsendte aftale.***

***Dansk Sø-Restaurations Forenings aktiver og passiver sammenlægges med Dansk Metals aktiver og passiver, som herefter er de fælles aktiver og passiver.***

***Bestyrelsen***

Se i øvrigt forrige nummer af fagbladet - side 25



**Vi mindes**

**Leif Kristian Olsen**, f. 18/5 1929, er afgang ved døden d. 24/6 2010

**Inger Nina Andersen**, f. 30/10 1926, er afgang ved døden d. 10/7 2010



# HELSINGØR - HELSINGBORG SUNDBUSSERNE



kom igen



## Fra 2 kroner til 48 kroner tur-retur Sverige

*Efter en periode med uro om den norske rute for gående passagerer mellem Helsingør og Helsingborg, blev det 4. januar i år oplyst at rederiet havde indsendt konkursbegæring og lukket og slukket.*

*Søndag d. 11. juli kunne et nyt dansk rederi kaste trosserne for den traditionsrige overfart mellem Helsingør og Helsingborg. Den korteste søvej mellem de to monarkier på omkring 2 sømil.*

*Konceptet er oplagt må man næsten sige. Det er en rute med små hyggebåde for gående passagerer, som skal ankomme og afgang så centralt som overhovedet muligt i de to havnebyer. Og det skal være muligt at få lidt hæderligt smørrebrød, en øl og en dram, på en overfart som varer ca. 20 minutter.*

## SUNDBUSSERNE I 1958-2007

Allerede fra 1957 forsøgte den norske tankskibsreder Ragnar Moltzau at starte ruten mellem de to toldbyer ved Øresund. Moltzau havde erfaringer med ruter på Oslo-fjorden, og involverede sig siden med en større ejerandel i det dansk-norske færgerederi GT-Linien mellem Gedser og Travemünde.

Ruten på Øresund lykkedes det Moltzau at få i drift 28. marts 1958, efter nogen



værftsforsinkelse for levering af de første to skibe til ruten. "Henrik" og "Pernille", med siddeplads til 100 passagerer, startede ruten op, og de fik i 1959 følgeskab af "Jeppé" med plads til 160 passagerer. Skibsnavnene blev hentet fra Holbergs komedier og skibene fik tilhørende gali-onsfigurer udført af billedhuggeren Erik Spjæt Christensen. Skibstypen var i forvejen kendt fra Oslo-fjorden og de kunne sejle med en fart af 12 knob.

I 1958 var prisen for en voksen-enkeltbillet 1 krone og 30 øre og for en returbillet 2 kroner. Et rabathæfte med 10 enkeltbiller kunne fås for 7 kroner og 50 øre.

Passagertallet steg fra år til år og nybygninger blev hurtigt indsat til afløsning eller supplement med anden fart involveret. Med tre både kunne der sejles i 20-minutters drift, og på den største dag i Sundbussernes historie blev der sejlet 96 enkeltture og serviceret mere end 18.000 passagerer.

Tre generationer af familien Moltzau har stået bag Sundbusserne. Ragnar Moltzau senior, Ragnar Moltzau junior og endelig barnebarnet Nicolai Moltzau, som faderen indsatte som direktør for ruten. Sidstnævnte omtales som noget af en spradebasse med hang til store biler og brede armbevægelser.

Sundbusserne har været tæt på de lokale og i både Helsingør og Helsingborg har man opfattet ruten som sin egen, uagtet det har været norske rederiinteresser som stod bag helt frem til 2010.

Gennem hele perioden har ti sundbusser været opkaldt efter Holberg-figurer. I firserne sejlede for det meste fire skibe samtidig og passagerallet lå på omkring 2,4 millioner årligt. I 2006 var passagerallet halveret.

### ***Særlige relaterede mærkedatoer:***

1. januar 1953:

Pas-tvungen mellem de nordiske lande ophører og trafikken over sundet stiger eksplosivt.

1993

Ny terminal indvies i Helsingør.

1. juli 1999:

EU-regler betyder afskaffelse af det

toldfri salg af alkohol og tobak på internationale ruter mellem medlemslandene. Herefter var det kun tilladt at købe alkohol og tobak i toldfri form til nydelse ombord. Bestemmelserne fik stor indflydelse på økonomien i færgeruterne mellem Danmark, Sverige og Tyskland. Traditionen med pensionistudflugter, hvor der blev trukket i den enarmede og købt tobak og alkohol til billige penge, fik et alvorligt knæk.

Det var op til de enkelte lande at vurdere om der var tid til at nyde en pakke cigaretter under en overfart. For sundruterens vedkommende sagde den danske minister Marianne Jelved nej, mens den svenske minister sagde ja.

Det resulterede i besynderlige tidslommer for handel over Sundet. For svenskere og nordmænds vedkommende var det imidlertid stadig en fordel at rejse til Danmark og handle tobak og alkohol, på grund af de store skandinaviske prisforskelle.

1. juli 2000:

Øresundsbroen indvies og en stigende andel af trafikken mellem Sverige og Danmark ledes nu over den faste forbindelse.



{MELLEMSPIIL 1}

## CIGARETBANDEN

Den 6. november 2005 kunne boulevard-bladet BT berette at: "Ansatte på Sundbusserne, der sejler mellem Helsingør og Helsingborg, har modtaget store bestikkelsessummer fra en organiseret gruppe tobakksmuglere."

Nicolai Moltzau skulle allerede sommeren 2005 have ansat en privatdetektiv til at undersøge hvad der foregik på færgerne. En gruppe kriminelle var under mistanke for at bestikke sig til indkøb af store mængder billige cigaretter som blev videresolgt i Norge.

Systemet skulle være baseret på at langt fra alle køber deres ene pakke cigaretter ombord, hvor prisen er 28 kroner pr. pakke. Det overskydende antal pakker blev videresolgt af de ansatte for 30 kroner pakken, og forhandlet i Norge til 60 kroner. BT citerer Svenske Kvällsposten for at de involverede ansatte har hevet en tusse skattefrit med hjem efter hver vagt. Ifølge BT er to ansatte foreløbig fyret.

Den 15. januar 2007 kunne Helsingør Dagblad fortælle at toldvæsenet, både på den ene og den anden side af sundet, nu slog til mod Moltzau-rederiet for ulovligt cigaretsalg i perioden 1999-2005.

Helsingør Dagblad fulgte op i en længere artikel den 23. oktober 2008, hvorefter hele sagen nu skulle stå foran sin afslutning med et anseeligt millionkrav mod Moltzau i afgifter og bøder. Vi har forsøgt at finde ud af hvordan

sagen endte. Ifølge journalisten fra Helsingør Dagblad, løb hele historien ud i sandet.

En toldchef fra Told & Skat oplyser imidlertid, at sagen på et tidspunkt blev overført til det svenske toldvæsen i sin helhed, fordi skibene var svensk indregistrerede og fordi toldsvindlen foregik i Helsingborg. Og her endte også vores research.

## ACE LINK 2007-2010

Den norske shippingkoncern Eitzen Holding overtog ruten og ændrede navnet efter forbogstaverne til skibsrederen Axel Camillo Eitzen.

Moltzau havde længe haft to nye og større skibe til ruten i ordre, som var blevet kraftigt forsinket af rederiets økonomiske problemer.

Det første, "Simara Ace", bliver nu indsat medio december 2007, og det næste, "Siluna Ace", følger efter nytåret 2007/2008. Passagerkapaciteten på de nye skibe er på 386 og krydsfarten 14 sømil. Skibene har et mere modernistisk look som ligner fart mere end hygge. Forvokset luksusyacht mere end familiebåd.

*"Simara" og "Siluna" ligger stadig uvirksomme ved terminalen i Helsingborg.*



De nye skibsnavne bryder med traditionen for Holberg-navne, og det gamle selvindlysende rutenavn er kasseret. Men langt værre er det at kapacitetstanken bag de nye skibe er overoptimistisk tænkt. I hvert fald til en periode hvor den verdensomspændende økonomiske recession sætter ind i 2008.

Økonomien i ruten kom aldrig til at hænge sammen for Eitzen-konceptet, som var organiseret i et selvstændigt selskab. "Simara Ace" tages i december 2008 ud af drift. Der erklæres betalingsstandsning 20. september 2009 hvor kreditorerne giver rederiet en frist til medio januar 2010, og de omkring 70 tilbageværende medarbejdere opsiges.

Den 4. januar 2010 erklæres selskabet i konkurs hvormed overfarten lukkes for første gang siden 1958.

Blog-kommentar på "lokalavisen.dk" d. 5/1-2010 efter konkurs-meddelelsen 4/1:

*hmmm  
havde ellers håbet på at Scandlines gik konkurs istedet for ACE-link. Scandlines har nogle ekstremt uheldige kundebetjenere. Godt nok nogle idioter hos Scandlines.*

**"Pernille" klargøres 1/7-2010**



**Sundbussernes shop, terminalen i Helsingør.**

{MELLEMSPIIL 2}

## **EITZEN og MOLTZAU**

Ved overtagelsen af Sundbusserne i 2007 erklærer Axel Camillo Eitzen, at rederiet allerede havde skudt så mange penge i de to nybygninger gennem lån og garantier til Moltzau, at rederiet nærmest var betalt på forhånd.

Efterfølgende har Eitzen fortsat så mange penge tilgode fra familien Moltzau, at familien, som tidligere har hørt til Norges rigeste, i slutningen af 2009 er på vej mod personlig konkurs. Eitzen har samtidig med Sundbusserne overtaget tankskibsrederiet og får ved domstolene medhold i at to boliger og en sejl-båd kan sættes på tvangsauktion.





## SUNDBUSSERNE II 2010-

Efter ACE Link konkursen januar 2010 er ruten lukket, samtidig med at der verserer fortsatte rygter om en genoplivning af Sundbusserne i den ene eller den anden form. De to nybygninger og sundbussen "Pernille" ligger oplagte i Helsingborg.

Helsingborg Dagblad kan den 22. februar citeres for udtalelser fra den administrerende direktør i Helsingborg Havn, at tre rederier arbejder på at kunne overtage ruten og dermed de to terminaler i Helsingør og Helsingborg. Direktøren vil ikke oplyse hvem der er tale om, udover at det ene selskab er et konsortium fra ACE Links tidligere ledelse og bestyrelse.

Helsingør Dagblad kan den 18. april oplyse at Mogens Worre Sørensen, en central person fra ledelsen i ACE Link, arbejder i en projektgruppe som undersøger mulighederne. Mogens Worre Sørensen citeres for at "Meget taler for at reetablere overfarten. Vi har jo skibene liggende og at der er et behov for netop denne rute er vi sikre på."

Den 22. juni skriver Frederiksborg Amts Avis at det nu ligger fast at Sundbusserne vender tilbage. De to havne kan oplyse at der er ført forhandlinger til flere sider og beslutningen er nu taget.

Til en begyndelse vil det nye selskab kun sejle med en enkelt færge, den gamle sundbus "Pernille" (som er fra 1981), og som i ACE Link-tiden fik navnet "Siletta", med en-times-drift. Så hurtigt en egnet færge yderligere kan sættes ind, vil driften skifte til halvtimes-drift.

De tre investorer og nye redere oplyses at være:

*Geir Jansen med erfaring fra chefstillinger i Scandlines og Stena Lines.  
Mogens Worre Sørensen, tidligere salgsdirektør i B&W og i Eitzen-rederierne.  
Hans Froholdt (se nedenfor).*

Søndag den 11. juli kl. 10.30 står sundbussen "Pernille" i restaureret form igen til søs mellem de to nabobyer, med gående passagerer.



### **Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse er dateret 30/6-2010:**

- 1 skibsfører
  - 1 overstyrmand
  - 1 befaren skibsassistent
- herudover når der sejles med passagerer:
- + 3 besætningsmedlemmer op til 114 pax
  - + 4 besætningsmedlemmer op til 133 pax
  - + 6 besætningsmedlemmer op til 170 pax





{MELLEMSPIIL 3}

### **Konfliktvarsel fra Sømændenes Forbund**

Primo juli kunne Helsingør Dagblad og Business.dk fortælle at Sømændenes Forbund under 3F havde varslet konflikt mod det nye selskab. Baggrunden var angiveligt, at rederiet havde forhandlet med et andet forbund under LO, som Sømændenes Forbund ikke kendte noget til.

Sømændenes Forbund oplyser at de frygter der ansættes ufaglærte unge svenskere til billigere løn og på dårligere vilkår, end hvis overenskomsten tegnes på den danske side af sundet.

#### *Kommentar:*

På tidspunktet havde Metal Søfart indgået endnu ikke underskrevet aftale med rederiet, som ikke er medlem af en rederiforening. Sømændenes Forbund buldrer altså med tomme tønder fordi der ikke kan konfliktes, men nok generes, når der tegnes overenskomst med andet LO-forbund.

For at undgå opstartsproblemer valgte rederiet at indgå tilsvarende aftale med Sømændenes Forbund.

*Terminalen er placeret ret overfor den imponerende banegård i Helsingør.*



### **TORSDAG d. 29. JULI**

Sejlede undertegnede en tur-retur med den gamle dame "Pernille" med afgang fra Helsingør kl. 12.30. Returprisen som i 1958 var halvanden krone er nu steget til 48 kroner. Som vanesejler med passagerskibe i danske farvande, var turen en oplevelse som skriver sig i topklasse. Jeg er blevet vant til at være sur når jeg går fra borde. Kedelige skibe med kliniske indretninger, kø-service, ringe mad og ingen fornuftige rygefaciliteter. Drømmen går tilbage til 50'ernes og 60'ernes både smukke og dejlige passagerskibe med god service og god mad.



"Pernille" genopliver drømmen i miniformat. Smukt skib med venlig betjening og intelligent indrettet, så man ikke føler sig hensat til en hospitalsgang på Rigshospitalet. Hæderlig mad hurtigt serveret i et barafsnit med drikkevarer som man ønsker, uden dikkedarer og plastic. Tre personer i baren som gav hurtig og effektiv betjening trods et stort antal passagerer. Et stykke smørrebrød, en ostemad og en øl til under 80 kroner. Særligt barafsnit for os belastede rygere.

Lad os håbe det nye rederi fortsat tænker "Pernille" og Holberg når der skal anskaffes ny tonnage.

Efter turen fik jeg en snak med direktø-

ren, **Hans Froholdt**, som også er en af de tre investorer som har lige store andele i rederiet.

Hans Froholdt er først og fremmest selv sømand og tilskriver sig dermed i en ellers uddøende race i danske rederier på landsiden. Født i 1962 og opvokset på Fejø. Kom efter realen til søs med Torm som styrmandsaspirant i 1978. Efter sømandsskolen ud med skoleskibet "Danmark", hvor han sejlede som matros, bådsmand og kvartermester. Læste delvist på selvstudie til styrmand.



På et tidspunkt købte Hans Froholdt et lille skib "Havmaagen" og sejlede med turister. Besætningen var såkaldt utilpassede unge. Sejlede i DFDS i 90'erne og kom på rederikontoret i en maritim projektgruppe. Blev udnævnt til kaptajn og var med til at starte ropax-konceptet op.

Sagde op i DFDS i 2003 og startede sit eget firma "Marcore Security", som er et maritimt rådgivningsfirma, som Hans Froholdt stadig er indehaver af. Firma og fast bopæl i Svendborg.

Blev i 2005 ansat i Clipper og var i 2 år general manager og teknisk ansvarlig for 45 multi-purpose-skibe. Har siden udført mange jobs for danske rederier og var også med til at få ACE Link i drift i 2008.

Hans Froholdt tror på der eksisterer en solidaritet mellem de lokale i Helsingør og Helsingborg og Sundbusserne. Han ønsker overordnet set rederiet tilbage til "rødderne" og ønsker også at udvikle noget cafe-miljø omkring terminalen i Helsingør. Efter aftalen med havnekommunerne har rederiet nu to år til at få indsat skib nr. 2 på ruten.

Der er betalt "markedsprisen plus" for rederi/rute, så der kunne blive budt over bud fra anden interesseret. Efterfølgende har der været temmelig store omkostninger for at gøre skibet sejlklart under dansk flag. Når valget faldt på DIS-flaget fremfor at fortsætte under svensk flag, skyldtes det troen på at danske arbejdsmarkedsforhold var mere omgængelige end de svenske.

Foreløbig er der ansat ca. 15 personer i det nye rederi.

**OleS**

Der blev indgået protokollat mellem Overfarten Sundbusserne og Metal Søfart d. 9/7-2010. Aftalen er foreløbig og gælder indtil anden aftale indgås med tilbagevirkende kraft. Er der ikke opnået enighed om anden aftale inden 1.10.2010, vil overenskomst mellem Bilfærgernes Rederiforening og Metal Søfart være gældende med tilbagevirkende kraft fra rutens opstart. Lønnen for en skibsassistent er foreløbig aftalt til 18.000 kr. netto pr. måned for en arbejdsydelse på 155 timer, og kr. 131,95 pr. overtime. Der er indgået tilsvarende og enslydende aftale med Sømændenes Forbund. (aftalen kan findes på foreningens hjemmeside).

# MEXICO CITY

*jvf. siderne 12-15*

At komme til Mexico City er noget af en oplevelse. Under indflyvningen har man svært ved at tro sine øjne, når man i mere end 10 minutter flyver hen over byen før man når og lander i lufthavnen, som ligger ca. midt i byen.

Alt ved Mexico City er stort på godt og ondt. Byen har mere end 21,2 millioner indbyggere (dem man kender til), og antaget ca. 3 millioner som man ikke har registreret. Byen breder sig over et område på 9560 km<sup>2</sup> (Sjælland er 7031 km<sup>2</sup>). Man regner med at der flytter ca. 1500 mennesker ind til byen hver dag, og mange steder i byens yderkant har man opgivet at lave nogen form for byplanlægning.

Mexico City er også berygtet for sin kriminalitet. Gennemsnittet er 4 kidnapninger, 70 biltyverier/overfald og 55 røveriske overfald dagligt. Byen har 90.000 politibetjente hvoraf 1 dør eller såres i tjenesten ugentligt.

MEN på trods af disse uhyggelige tal, så føler man sig ikke utryk eller nervøs når man bevæger sig rundt i centrum af Mexico City. Folk er venlige og hjælpsomme og hvis man bruger almindelig omtanke, er der ikke nogen grund til at afstå fra et besøg i byen's centrale del. For Mexico City har alt.

Man kan gå i luksusbutikker på den ene side af gaden, og på den anden side er der nødtørftige boder, hvor folk forsøger at sælge alle mulige ting og hjemmelavede tortilla'er. Man kan finde steder at spise for 1000 kr. og 50 m længere ned af gaden spise for 30 kr. Kontrasterne er overalt i byen's centrum.

At byen så også har masser af seværdigheder, som kirker, museer, parker og flotte bygningsværker, gør også at man kan få mange forskelligartede oplevelser under en ferie i byen.

**AOP**



# MAD SKAL VÆRE VARIERET OG VELSMAGENDE

.... og en ensidig fokusering på sundhed skaber hverken spændende mad eller lykkelige mennesker.

*Fremover vil vi i hvert nummer af fagbladet bringe en madopskrift af Jonatan Leer under titlen **Det maritime folkekøkken** - En uhøjtidelig artikelserie med farverige anekdoter fra de syv have og tilhørende opskrifter på ægte sømandskost. Aftalen med Jonatan er foreløbig indgået for en to-års periode. Herunder er en kort introduktion til forfatteren.*

## JONATAN LEER

Er født 28-04-1980

Gik ud af skolen efter niende klasse og fortsatte derefter et år på et fransk gymnasium som udvekslingsstudent hos en fransk familie i Poitiers - en by mellem Paris og Bordeaux. Det var en rimelig hårdhændet, men effektiv indføring i det franske sprog og den franske kultur.

I den franske periode begyndte Jonatan mere helhjertet at dyrke sin interesse for musik, og spillede trompet i et orkester som optrådte på markedspladser, ved byfester, rugbykampe etc.

Efter hjemkomsten til Danmark i gymnasiet i tre år, trompetspillet blev videreudviklet, og trompeten blev udskiftet med tubaen, som blev ynglingsinstrument. Blev student i år 2000 og trak på efterfølgende session nummer 68 med en

masse nuller foran. Det gav stor sikkerhed for indkaldelse til militæret. Bopæl var i Åbenrå hvor Jonatan hvert år deltog i den lokale ringridning, hvor søværnets tambourkorps altid deltog, og hvorfra han blev inspireret til at søge ind til søværnet.

Var ni måneder i tambourkorpsset og var rigtig glad for at være der, hvorfor kontrakten blev forlænget halvandet år. Det var en festlig tid med deltagelse ved militærparader og havnefester i det ganske land, men også på ture til udlandet, og det var specielt spændende at være med til Thule-basens 50 års jubilæum i sommeren 2001.



Efter tiden med tambourkorpsset overvejelse om at blive professionel musiker, men det var ikke så heldigt med tuba, da der var hård konkurrence, og Jonatan besluttede at holde musikken på hobbyplan og videreudvikle det franske. Læste fransk og litteratur på universitetet med et par studieår undervejs i Frankrig og Spanien.



Færdig med studierne i 2008 netop som den økonomiske krise satte ind, og har siden haft en hel række småjobs. En slags "patchwork"-karriere, med undervisning i alt muligt fra fransk og litteratur til madlavningshold for mænd.

Har interesseret sig for kogekunst helt fra lille, en interesse som også er blevet videreudviklet i Frankrig og med småjobs som "kogekone".

Det franske køkken har fået sin specielle plads i det kulinariske virke. Men også andre europæiske køkkener, som det italienske og det spanske, ikke at forglemme det danske køkken, - fylder godt i interessefeltet.

Meget af det Jonatan laver i dag er genopfriskning af gamle danske retter tilsat inspiration udefra. Filosofien er, at mad



skal være varieret og velsmagende, og en ensidig fokusering på sundhed skaber hverken spændende mad eller lykkelige mennesker.

*Jonatan har netop nu fået en ansættelse på universitetet som phd-studerende, hvor opgaven i de næste tre år er at skrive en afhandling om den moderne udvikling af europæiske kogebøger og tv-programmer om mad.*





## SØMANDSKONGENS LIVRET - SÅDAN DA

Under en forestilling på det kongelige teater i 1962 bad en ung græsk kronprins - den kommende Kong Konstantin - Kong Frederik d. 9. om en privat samtale.

Hjemme på Amalienborg gik de to herrer op på kongens arbejdsværelse. Her tilstod den græske atlet, at han havde forelsket sig i kongens yngste datter, den kun 15-årige Anne Marie, og anmodede om hendes hånd.

Middelhavsprinsen var en dreven sportsmand, der kort forinden havde repræsenteret sit land ved OL i roning, men da han fremlagde sit ærinde, har han nok været ydmyg og bævende.

Kongens reaktion hjalp nok heller ikke: han mumlede lettere irriteret, at han måtte konsultere dronningen og bad Konstantin vente på arbejdsværelsets lille toilet. Derefter blev der sendt bud efter Dronningen. Den unge elsker kunne så fra det tilstødende lokum følge sine potentielle svigerforældres diskussion, som han naturligvis ikke forstod et ord af.

Efter en pinefuld venten gik døren omsider op. Prinsens forslag blev godtaget, dog på den betingelse, at han ventede til fyldt atten, hvilket den unge elsker glædeligt accepterede.

Dette er blot en af mange anekdoter om Danmarks populære, maritime konge. Han havde en lang karriere som sømand og levemand, før han i midten af trediverne blev gift og familiefar som 40-årig.

Derudover var han en af de få, der betragtede "det kongelige kapel", som sit orkester, da han ved flere lejligheder di-

rigerede ensemblet, og diskuterede ofte aftenens forestilling med musikere og sangere.

Engang skal han endda med en lommetrykte have signaleret et manglende bækkenslag fra kongelogen under en opførelse af Calvaria Rusticana.

Min mor repeterede altid for mig, når vi skulle have bixsemad, at det var Kong Frederik d. 9.'s Livret. Han skulle have fået det i rigelige mængder på Hotel Østerport med en enkelt eller to hof til. Om det er rigtigt ved jeg ikke, men jeg synes sådan en folkelig ret passer til en folkelig konge.

Her kommer min version af en luksusbixsemad med Hasselbach-kartofler og hjemmelavede rødbeder. Den er en konge værdig!

Kong Frederik d. 9.'s fulde navn var Christian Frederik Franz Michael Carl Valdemar Georg

Restaurant Colosseum i Sønderborg serverer også en udgave af Kong Frederiks Livret, og den er meget populær. Årligt sælges 15.000 portioner!

Dronning Ingrid havde overlevet sin mand med hele 27 år, da hun som 90-årig døde i 2000



## LUKSUSBIKSEMAD med hjemmelavede krydderrødbeder

### 2 personer:

400 gram flankesteak  
Paprika, salt, peber  
Olivenolie og lidt smør  
1 lille dåse tomatpuré  
4 løg  
Engelsk sovs efter smag  
1 dl fløde og 1 dl vand  
8 kartofler  
2 æg

Til den fyldige ret passer en mørk øl af ale-typen eller en rød Tuborg og glem ikke en lille skarp - fx en herlig maritim drik som Linieakvavitten.



- \* Flankesteaken skæres i 1 cm tykke strimler og blandes med paprika, salt, peber.
- \* De små kartofler skrælles, hvis det er nødvendigt, og ridses dybt på tværs på den ene side à la Hasselbach. De pensles med olie eller smør, drysses med salt og bages ved 200 grader i en god halv time med den ridsede side opad.
- \* Løgene pilles og skæres i tynde skiver og steges langsomt møre i rigeligt olivenolie minimum et kvarter.
- \* På en anden pande brunes kødet over kraftig varme i hold og puttes på en tallerken efterhånden som det er færdigt. Så tilsættes tomatpuré og engelsk sovs. Det hele brændes godt af og så kommer løgene ved.
- \* Hæld fløde og lidt vand ved og lad det koge godt igennem. Der skal ikke være meget sovs, det skal bare binde retten sammen. Kom kødet tilbage og varm det igennem. Pas på det ikke får for meget, det skal være rosa og saftigt.
- \* Det hele smages til og serveres med spejlæg, kartofler og:

### Hjemmesyltede krydderrødbeder (stor portion):

1,5 kg rødbeder  
4 dl eddike  
2 dl vand  
400 gram sukker  
Dild, peberkorn og ingefær i tynde skiver.

Kommentarer og spørgsmål  
modtages gerne:  
[jonatanleer@hotmail.com](mailto:jonatanleer@hotmail.com)

- \* Rødbeder skrælles. De koges i rigeligt saltet vand til de er møre. Ca. 30 minutter.
- \* Imens koges lagen sammen og smages til, så den har en passende sur/sød-grad og krydring. Den skal være velkrydret og lidt tykkere end en almindelig lage.
- \* Når rødbederne er møre, skæres de i skiver og dampes i lagen i 5 -10 minutter.
- \* Lad dem trække lidt med låget på inden servering. Dem, der ikke spises, kan sagtens gemmes en uges tid.

# CAMPINGTILBUD til alle medlemmer af CO-Sea 20% rabat HASLE - BORNHOLM

Med baggrund i 25 års medlemskab af DSRF og super gode relationer til foreningen, tilbydes alle Co-Sea medlemmer ophold på Hasle Familiecamping

Der gives 20 % rabat på samtlige overnatningsfaciliteter, som er:

- \* **Luksus Bornholmerhytter**
- \* **Bornholmerhytter**
- \* **Bjælkehytter**
- \* **Campingvogne**
- \* **Villatelte**
- \* **Pladsen**



Og naturligvis også på reelle pladser til eget telt, campingvogn eller mobilhome.

Se flere detaljer på: [www.hasle-camping.dk](http://www.hasle-camping.dk) – gå til fanebladet PRISER for at se flere billeder.

Ved booking på 56 94 53 00 oplyser du koden: COSEA.

Tilbuddet gælder fra nu og til d. 24 oktober 2010.

**Stor Camping hilsen  
Ole B. Larsen  
Campingchef  
Hasle Familiecamping**



# Forsikringer med plads til hele familien

Dine voksne børn kan også nyde godt af fordelene hos Tjenestemændenes Forsikring. Oven i købet på samme gode vilkår som dig\*. Normalt forsikrer vi kun medlemmer af de organisationer, vi samarbejder med. Men vi gør en undtagelse med vores kunders børn, så vi dækker hele familien. Ring i dag på 7033 2828 eller læs mere på [www.tjm-forsikring.dk](http://www.tjm-forsikring.dk)

\* Du skal være medlem af en af de organisationer, vi samarbejder med og kunde hos os.

Tjenestemændenes Forsikring



dem der kender os, vælger os





## DSRF's SOMMERHUS VED KALUNDBORG KAN LEJES

Huset er indrettet med sengeplads til 8 personer, fordelt på 4 værelser. 2 værelser med køjesenge og 2 værelser med dobbeltsenge, alle med dyner og puder. Der findes alt i service, bestik og køkken- grej. Man skal selv medbringe: Sengetøj, håndklæder, viskestykker og lign.

Der er vaskemaskine, elvarme, sauna, farve-TV m.v.

Priser højsæson (incl. el):

31/5-30/8 = uge 23-35

Erhvervsaktive: 2.850 kr./uge

Dagpenge/efterløn: 1.750 kr./uge

Pensionister: 1.550 kr./uge

Priser lavsæson (incl. el):

Alle øvrige uger

Erhvervsaktive: 1.850 kr./uge

Dagpenge/efterløn: 1.350 kr./uge

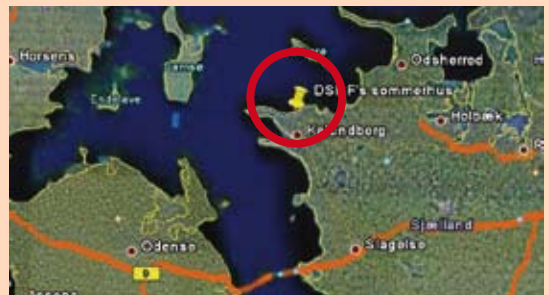
Pensionister: 1.150 kr./uge

Der hører en jolle til huset og der er 300 meter til stranden. Gode fiskemuligheder.

Alle medlemmer af CO-Søfarts medlems- organisationer kan leje sommerhuset.

Se:

[www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk)





Whistle blowers are heroes who deserve much respect. They are the greatest of people, who refuse to be herded around like cows. They courageously decided to be part of the solution. May God bless them all and may all who love truth, peace, and possess some hope for the human family, give generously to wikileaks.

*fundet på internettet om wikileak  
wikileak publicerer lækkede hemmeligstemplede papirer, f.eks. senest omkring 92.000 regeringsdokumenter om krigen i Afghanistan*

Siden (Wikileak) er et meget smukt eksempel på den enorme kraft, der ligger i internettet. Altså en kraft, der handler om, at informationer kan flyde frit, og at det bliver stadig vanskeligere at holde noget gemt for nogen. Hjemmesider som Wikileaks opfylder på den måde arkitekterne bag internettets drøm om informationsgennemsigtighed.

*Tor Nørretrander, Information 4/8-2010*

## TEGNING AF ALBERT ENGSTRÖM I TRYKTE UDGAVE

