

Hvis der skal ske en udvikling af hele søfartserhvervet, og DIS endelig blive en naturlig del af dansk søfart, og ikke et evigt stridsspørgsmål, skal alle parter opgive nogle af deres "dogme"-holdninger, og lade nogle erkendelser trænge ind.

Leder side 3

"Hvis viljen er til stede, er det slet ikke usandsynligt, at de søfarendes organisationer atter kan genskabe det forhandlingssekretariat, som eksisterede i 1970'erne og 80'erne - måske endda i en udbygget form...."

Jens F. Pedersen
i interview side 9

Afskedsreception for
Børge Dyrholm i Rød-
ovre torsdag d. 27/10.

Se side 24

.....
*et nyt initiativ burde gøre
livet temmelig surt for
sørøverne i Malacca-
Strædet, et af de farlig-
ste steder i verden for
international søfart.*

.....
- Vold og intimidering
af besætninger bliver
ved med

Side 30-31

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

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

CO-Søfart

Formand	Ole Philipsen	26371235
Næstform.	Børge Dyrholm	36365590
Fag. sekr.	Ole Strandberg	36365589
Fag. kons.	Martin Nielsen	36365592
Fag. kons.	Chr. Petersen	36365586
Bogholder	Vivi Puge	36365587
Kontorass.	Susanne Jensen	36365593
Kontorass.	Lotte Dehn	36365594

E-mailadresser:
forbogstaver@co-sea.dk
(f.eks.: op@co-sea.dk o.s.v.)
Hjemmeside: www.co-sea.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:
Kontingent (Corlis) 36 36 55 88
E-mail kasserer@dsrf.dk
Forening dsrf@dsrf.dk
Girokonto 9570-5424437
Hjemmeside: www.dsrf.dk
FTF-A (A-kasse) 70 13 13 12

Metal Søfart

Formand	Keld Bækkelund	33632000
A-kasse	Ove Larsen	33148436
	Lotte Dehn	36365594

Fagblad

Ole Philipsen (ansvarshavende)
Ole Strandberg (opsætning)
Produktion: Special-Trykkeriet Viborg
Oplag: 3.500 eksemplarer.

Forsiden: Foto øverst af AOP og Martin Nielsen er taget af Jørgen Madsen for "Søfart". Fotos derunder: se rejsebeskrivelse "Nordsøen Rundt" side 17.



"Princess" set fra "Nordsøen rundt"

REDAKTIONEN



af dette nummer
sluttet den 2. oktober 2005

Næste nummer

udkommer planlagt ca. 9. december 2005.
på nettet (www.dsrf.dk) d. 4. december.

Stof

til december-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 25. november 2005.

INDHOLD

Leder.....	3
Fagblad-e-t.....	4
CO-Søfart - visioner og ?.....	6
Faglige sager og noter.....	14
Boganmeldelser.....	16
CO-Sea særsektion, kun i MS-udgave.	1-16
Nordsøen rundt.....	17
Hilsen fra skoleskibet "Georg Stage"....	20
MS-internt.....	22
DSRF internt.....	25
Eyes in the sky.....	30

Den danske handelsflåde, og især DIS, kom igen for et kort øjeblik ind på de danske TV seeres nethinde. Denne gang i magasinet SØNDAG på DR1, hvor 2 ulykkelige skæbne-historier skulle illustrere DIS lovens store uretfærdigheder.

Desværre, og nok engang, var det der fortalles ensidigt og plat. Blot i det ene eksempel, var oplysninger om den skadekomne søfarendes sygdomsforløb fortiet. DR's "undersøger" glemte således at fortælle at manden fik sygedagpenge efter afmønstringen, har en tuberkulose som har bredt sig til rygmarven, og at hans sag stadig er til behandling i arbejdsskadestyrelsen for erstatning efter arbejdsskaden.

Medlemmerne i Kontaktudvalget er pt. i gang med at forhandle om fornyelse af DIS hovedaftalen. Sikring af alle søfarende, danske og ikke danske, er absolut 1. prioritet for de danske organisationer. Alle søfarende i DIS skibe skal have det de har krav på, når ulykken er ude, og de skal vide hvor hjælp findes.

Det som er det store problem med DIS, er at vi i erhvervet, politikere og samfund - aldrig har kunnet føre en saglig debat om registret, og dermed måske holde skæg for sig og snot for sig.

Af de Internationale registre er DIS klart det bedste. Det er f.eks. et af de eneste der ikke skelner mellem danske og udlændinge i forhold til arbejdsskader og deraf følgende pensioner/erstatninger. Det er f.eks. ikke tilfældet i norske NIS. Vi kommer heller ikke uden om, at uden DIS, ville den nuværende handelsflåde under dansk flag være væsentlig mindre, og endnu færre danskere ville have et job som søfarende.

Skønhedspletten i DIS, er lovens §10 stk. 2 & 3, der forbyder danske fagforeninger at overenskomstdække andet end personer med bopæl i Danmark, eller ligestillet hermed. Denne paragraf har været den store anstødssten siden DIS blev indført, og Danmark har lige siden været kraftig kritiseret og påtalt i ILO for brud på elementære rettigheder. Desværre har samtlige regeringer siden 1989 siddet disse påtaler overhørigt, uanset om regeringen har været socialdemokratisk eller venstre ledet. Betydningen af denne paragraf er yderligere skærpet efter dommen over 3F i sommer, hvor 3F betalte 3 millioner i bod for angiveligt at kræve overenskomstdækning for udenlandske søfarende.

Hvis der skal ske en udvikling af hele søfartserhvervet, og DIS endelig blive en naturlig del af dansk søfart, og ikke et evigt stridsspørgsmål, skal alle parter opgive nogle af deres "dogme"-holdninger, og lade nogle erkendelser trænge ind. Til at starte med skulle man f.eks. erkende at:

et angreb på DIS loven's § 10 stk. 2 & 3, er ikke et angreb på hele DIS eller det blå Danmark, uanset hvor mange gange Bent Bentsen siger det fra Folketingets talestol.

fortsættes side 14

FAGBLAD-E-T

Dette blad er første nummer af et fælles fagblad "CO Søfart", som er planlagt til at udkomme med 4 numre om året.

Fagbladudgivelser herefter, og til og med 2006 forventes at blive (ca.-datoer):

1/12-2005	CO Søfart nr. 2
1/2-2006	CO Søfart nr. 3
1/4-2006	Sø-Restaurationen nr. 1
1/6-2006	CO Søfart nr. 4
1/8-2006	CO Søfart nr. 5
1/10-2006	Sø-Restaurationen nr. 2
1/12-2006	CO Søfart nr. 6

Når "Sø-Restaurationen" stadig vil udkomme med 2 numre årligt, alene til DSRF's medlemmer, skyldes det særlige lovmæssige hensyn.

Dette blad vil være anderledes for alle, men måske særligt for Metal Søfarts medlemmer. Kortene er blandet på en ny måde, faste rubrikker er ude, andre rubrikker er nye - for nogle. Når det vil være særlig nyt for Metal Søfarts medlemmer, skyldes det mest 2 forhold:

For det første er format og produktionsform tilsvarende "Sø-Restaurationen". For det andet er bladet ikke, som Metal Søfart var, overvejende produceret på almindelig kommerciel basis af andre (journalistik, foto's og opsætning). Vi laver det meste selv, som vi i årevis har lavet "Sø-Restaurationen" selv.



Der vil være rubrikker som er særskilt knyttet til Metal Søfart, og viceversa for DSRF. Fødselsdagskalendre og lignende. Måske vil det fremstå i særlige afsnit, måske vil det spredes af hensyn til et flexibelt layout.

Nogle - måske få! - læsere af "Sø-Restaurationen", vil i dette nummer bladre forgæves efter fortsættelsen af "Rids i dansk fagbevægelses historie", hvor vi i nummer 4-2005, støt og roligt var nået frem til den store Havnestrejke i Århus i 1897. Om historien fortsætter på den ene eller anden vis, vil vise sig. Andre, vil savne andet. Sol og vind diskussioner!

For læsere af "Sø-Restaurationen" vil det være nyt, at der fremover vil være indslag som er leveret af freelance journalister, som i dette nummer af Peter Jürgensen og Andrew Draper.

Af og til stiller vi spørgsmålet: "hvem er fagblade egentlig skrevet for"? Groft sagt: "os selv" eller medlemmerne? At bladene har en vigtig identitetsfunktion for den enkelte forening, er ingen i tvivl om. Til gengæld ved vi også med sikkerhed, at mange blot smider bladene i den nærmeste papirkurv. Da porto-tilskuddet til fagblade forsvandt for et par år siden, blev disse spørgsmål endnu vigtigere, og mange mindre foreningsblade drejede nøglen om og indstillede produktionen. I DSRF valgte vi at sænke udgivelsesfrekvensen fra 8 til 6 numre årligt, og i øvrigt bevare vores meget billige produktionsform.

Der er ikke fortidens meget bid i en stor mængde årgangsfagblade, og mange præges af glitrede produktioner om "din arbejdsplads" som let kan bestilles kommercielt, samtidig med at der stadig ofres store summer på professionelle fotografer og layoutere, trods den almindelige tekno-

logiske udvikling har gjort det muligt for alle at producere og fotografere semiprofessionelt. Et generelt problem for fagblade er nok at det udgives til alle medlemmer uanset alder og hårfarve, og selvfølgelig ikke har til formål at provokere nogen medlemmer unødigt. Det kan mærkes i en noget tandløs fagbladsverden.

Bladene skal produceres og distribueres for medlemmernes penge, og vi tror ikke at glitteret er nødvendigt, eller penge til sådant rimeligt anvendt i mindre foreninger som vores. Til gengæld tror vi at det jordnære og personlige stof er nødvendigt. Derfor vil fagbladet altid have plads til klubmeddelelser, nyt om tillidsrepræsentanter, fødselsdagskalender og lignende.

Når man eksperimenterer, kikser man også. I den kommende tid eksperimenterer vi os frem mod et fælles fagblad for CO-Søfart, som ikke er et slet og ret købeprodukt! Respons er godt, og ingen respons må vi leve med.

Dette nummer udgives i to udgaver. I den udgave som tilsendes Metal Søfart-medlemmer, er der i midten indsat en sektion på 16 sider, med præsentation af medarbejderne i CO-Søfart. Den samme sektion var indsat i forrige nummer af "Sø-Restaurationen".

Øverst på siderne i den særlige sektion, er uddrag af en "top- anmeldelse" af Tor Nørretranders seneste bog "Menneskeføde. Vejviser ud af en overvægtig verden". Den hører ikke rigtig med til sektionen i den indsatte udgave, men skidt, I får den "gratis" med, og en fjernelse vil få siderne til at virke mærkeligt beskårne.

Velkommen til fagbladet "CO Søfart"

Redaktionen



Interviews af
journalist Peter Jürgensen

CO-Søfart
Kartel stiftet 2005
mellem:

DSRF
Opr. stiftet 1896 (off. 1907)
Hovedorganisation: FTF
A-kasse: FTF-A

Metal Søfart
Opr. stiftet 1897 (søfyrbø-
dere)
Afdeling i Dansk Metal
Hovedorganisation: LO
A-kasse: Egen.

CO-SØFART VISIONER OG ?

Vi er da alle søfolk

"I bund og grund har rederierne altid nydt godt af, at de søfarende har trukket i hver sin retning, og det er ærgerligt. Samarbejdet mellem DSRF og Metal Søfart beror imidlertid på, at vi overordnet set har nogenlunde den samme holdning til erhvervspolitik samt en fælles erkendelse af, hvad der er muligt og umuligt," siger CO-Søfarts formand Ole Philipsen, som er fast besluttet på, at det nye kartel i kraft af sin størrelse og indsats skal høres - og dermed blive part i nye erhvervs-politiske tiltag

"Vi ved, at der er langt mere der samler os end der skiller os. Samtidig oplever vi hver dag, at omverdenen bliver stadig større, og at det derfor bliver stadig vanskeligere for små organisationer at løfte opgaverne alene".

Formanden for Dansk Sø-Restaurations Forening og det nye kartel, Ole Philipsen, er ikke et øjeblik i tvivl om, at det tætte samarbejde, som nu er indledt med Metal Søfart, er den eneste farbare vej, hvis de to organisationer på lidt længere sigt skal kunne vedblive med at skabe resultater for deres medlemmer.

"Udover at vi med karteldannelsen nu har fået den nødvendige slagkraft til at styrke det faglige element, har vi fået mulighed for at rationalisere vores administration, og det frigør ressourcer, som kan bruges til

gavn for medlemmerne", siger Ole Philipsen, som undrer sig over, at der gennem de seneste mange år stort set ikke har været gjort seriøse tiltag til at samle de faglige organisationer i den maritime sektor til én organisation. Årsagen, mener han, skal først og fremmest søges i politiske forskelle, samt en generel tilbøjelighed til at værne om egne snævre interesser.

"Men i vores tilfælde lykkedes det, fordi DSRF og Metal Søfart overordnet set har nogenlunde den samme holdning til erhvervspolitik, samt en fælles erkendelse af, hvad der er muligt og umuligt."

Der findes dog et enkelt historisk eksempel på, at de maritime fagforeninger har formået at stå sammen om fælles mål. Det var Fællessekretariatet, som eksisterede i 1970'erne og 80'erne.

"Det blev en stor succes", husker Ole Philipsen. Blandt andet var den vellykkede fælles DIS-overenskomst for officererne i 1987 således Fællessekretariatets fortjeneste."

"Er det så tænkeligt, at man med afsæt i CO-Søfart, kan genskabe et sådant fælles forhandlingssekretariat?"

"Det er svært at sige. Men jeg kunne godt forestille mig, at vi måske - med tiden - sammen med Dansk Navigatørforening, kunne indlede én eller anden form for samarbejde. Om andre også ville komme med, er formentlig mere tvivlsomt. Men det ville da være ønskeligt, ikke mindst fordi rederierne i bund og grund altid har nydt godt af, at de søfarende har trukket i hver sin retning. De har udnyttet den kendsgerning, at der er tale om små organisationer, som kunne spilles ud mod hinanden. Derfor ærgrer det mig på de søfarendes vegne, at vi ikke har kunnet finde fælles fodslag. Styrken ved et sådant samarbejde ville først og fremmest være, at vi herved får større volumen.

Erhvervspolitisk er vi trods alt også enige om det meste. F.eks. har alle organisationer, bortset fra sømændene, været enige om nødvendigheden af DIS. Men et eventuelt samarbejde forudsætter naturligvis, at vi gør en indsats for at trække i samme retning, i stedet for at ryge i totterne på hinanden, hver gang vi mister fire medlemmer til én af de andre organisationer."

Bryd ud af de små kasser

Ole Philipsen vil ikke helt afvise, at en egentlig fusion mellem DSRF og Metal Søfart i fremtiden kommer på tale. Af formelle og praktiske grunde er det dog ikke noget, som kan lade sig gøre her og nu.



Blandt andet har de to organisationer forskellige kontingentsatser, lige som de organiserer officerer på forskellige ledelsesniveauer.

"Men allerede som vores samarbejde fungerer nu, har vi bevist, at det er muligt at favne bredt, når det gælder om at varetage fælles interesser for mennesker, der arbejder ombord på skibe. Begge organisationer repræsenterer såvel menige som officerer samt faglærte og ufaglærte menige. Hvad er egentlig forskellen? At den ene er kok og den anden er smed? De er da begge faglærte og de har en fælles interesse i at skaffe sig ordentlige løn- og arbejdsvilkår. Derfor gælder det om at bryde ud af de små og snævre faglige kasser, vi hver især er placeret i ombord på skibet. Det nytter ikke noget at råbe "ævv-bævv - du er kok. Dig vil jeg ikke have noget at gøre med". Vi er da alle søfolk, og det er søfolkenes interesser og fremtid, vi skal varetage."

Fra nattevagter til officerer

Med sine 3.500 medlemmer repræsenterer CO-Søfart mere end en tredjedel af alle danske søfarende. Alene DSRF har 31 stillingskategorier i sit medlemsregister,



lige fra nattevagter og bankassistenter til smørrebrødsjomfruer m.m. Hertil kommer cateringofficerer, som har status af seniorofficerer. Dertil kommer hele medlemledergruppen. Metal Søfart har ligeledes et antal forskellige stillingskategorier. Dertil kommer, at de to organisationer nu har fået større kapacitet til at varetage medlemmernes interesser, når det gælder sikkerhed, forhandling, arbejdsmiljø og efteruddannelse. Ydermere vil man fremover have to pladser i alle bestyrelser, råd og nævn. Endelig har kartellet også Dansk Metal i ryggen som en stærk storebror.

"Qua vores størrelse og indsats *skal* og vil vi derfor høres, og erhvervet må lære at forstå, at hvis vi ikke i én eller anden udstrækning er part i de nye erhvervspolitiske tiltag, der knytter sig til vores fagområder, så har man et problem. Vores helt klare mål er derfor, at vi skal udgøre én af de grundpiller, som dansk maritim erhvervspolitik skal bygge på".

Fagbevægelsen må genopfinde sig selv

"Det svækker ikke Jeres fælles faglige profil, at I underskriver hver Jeres overenskomst?"

"Overhovedet ikke. Det kan da godt være, at det er en faglig sekretær for Metal Søfart, som forhandler en DSRF-overenskomst -

og omvendt. Men alle overenskomster skal jo godkendes i de respektive kompetente forsamlinger."

Ole Philipsen tvivler dog på, at karteldannelsen mellem DSRF og Metal Søfart i sig selv vil bidrage til at øge medlemmernes engagement i det fagpolitiske arbejde.

"Fagbevægelsen er nødt til at genopfinde sig selv, hvis den skal genvinde den tidligere indflydelse og position i samfundet. Lønmodtagere oplever f.eks. sjældent, at de har specielt trykke ansættelsesforhold, blot fordi de er medlem af en fagforening. Fordi du har arbejde i dag, er du ikke nødvendigvis socialt sikret, og fagbevægelsen bliver under alle omstændigheder aldrig den samme, som den var for 30-40 år siden. Dertil har samfundet ændret sig for meget.

Derimod er jeg overbevist om, at en engageret fagforening, som udnytter sine muligheder fornuftigt, kan forhandle sig frem til gode løn- og ansættelsesvilkår for medlemmerne, og tillige kan blive i stand til at skaffe sig erhvervspolitisk indflydelse inden for *sit* område. Derudover skal den sørge for, at kontingentet ikke stiger mere end at medlemmerne fortsat opfatter det som en fornuftig forsikringsordning", mener Ole Philipsen.

"Når alt kommer til alt er det ikke kurser, seminarer og fagblade, som alene skaber en god fagforening. Den gode fagforening generer i det hele taget sine medlemmer så lidt som muligt i dagligdagen, og frem for alt pådutter den ikke medlemmerne bestemte holdninger og værdier. Den dag filmen knækker og et af vores medlemmer får problemer med A-kassen, arbejdsgiveren eller socialforvaltningen, skal vi til gengæld ikke være længere væk end et telefonkald".

Vi har alt at vinde ved at arbejde sammen

Den maritime del af fagbevægelsen er splittet i holdningen til blandt andet DIS-loven og overenskomster for de unge dual-officerer, hvilket rederierne ikke er sene til at udnytte. En egentlig fusion synes med andre ord foreløbig udelukket. Karteldannelser – med klare grænseaftaler - er derfor indtil videre den mest realistiske måde at finde sammen på - og måske kan dette med tiden føre til mere, mener man hos flere af de maritime organisationer

DANA/Søfartens Ledere
Opr. stiftet 1907

Hovedorganisation: FTF
A-kasse: FTF-A.

Navigatørernes Hus i Havnegade var tidligere adresse for Fællessekretariatet, og samtidig bofællesskab med de indlejede organisationer DSRF og RAF1917.

Jens Fage-Pedersen
Formand for DANA siden 1997. Tidligere skibsfører på Helsingør-Helsingborg overfarten.

”Hvis viljen er til stede, er det slet ikke usandsynligt, at de søfarendes organisationer atter kan genskabe det forhandlingssekretariat, som

eksisterede i 1970’erne og 80’erne - måske endda i en udbygget form. Men det forudsætter, at vi alle er parat til at indgå i et forpligtende fællesskab, og at vi ser på helheden, og ikke kun på egne interesser. Karteldannelsen mellem DRSF og Metal Søfart kan måske være første skridt hertil”.

Det mener Jens Fage-Pedersen, formand



for Dansk Navigatørforening, som samtidig finder det spændende, at følge den udvikling, de to organisationer nu har sat i gang.

”Det er et fint initiativ, og jeg håber meget, at det vil lykkes. I DANA har vi selv 2700 medlemmer, og vi ved godt, at desto mindre en organisation er, desto mere har den brug for et fællesskab med andre,

der slås med de samme problemer og udfordringer.”

Jens Fage-Pedersen undrer sig samtidig over, hvorfor de søfarendes organisationer er så splittede som tilfældet er. Men de store holdningsforskelle til f.eks. skattebesparelser i DIS-sammenhæng, er formentlig én af forklaringerne, vurderer han.

”Derudover ser vi meget forskelligt på, hvordan vi f.eks. ønsker at overenskomstdække de unge dual-skibsofficerer. Her står DANA fast på, at de skal have en grundlæggende overenskomst, suppleret med en frivillig aftale om individuel løn. Men det er ikke et synspunkt, som vinder gehør alle steder”.

DANA's formand tror ikke, der er stor risiko for, at de søfarendes organisationer bliver opslugt i de langt større landbaserede organisationer.

”I de tilfælde, hvor de søfarendes faglige foreninger har valgt at indgå som en del af en større organisation, har de kun vundet ved det. Det er såvel Sømændenes Forbund, der indgik i 3F og det tidligere Dansk Maskinbesætnings Forbund - der nu er blevet til Metal Søfart - gode eksempler på. De står begge langt stærkere i dag end de gjorde tidligere. Hvis der ikke er enighed blandt de søfarende, vil de derimod *altid* stå svagt i forhold til rederierne, som ofte har nøjedes med at indgå aftaler dér, hvor det var billigst for dem. Det viser al erfaring desværre”, siger Jens Fage-Pedersen.

RBF
Stiftet 1990
Hovedorganisation: LO
A-kasse: Egen

RBF's søfartssektion indgår overenskomster for tjenere og herudover for cateringpersonale på rene indenrigsruter og udenrigsruter til Sverige og Tyskland.
RBF planlægger fusion med 3F i 2006.



Bent Moos
Ansvarlig for søfartssektionen.

Tidligere forbundsformand fra 1982 for Hotel- og restaurationspersonaleforbundet.
Første formand i RBF fra 90-94.

Nødvendigt med grænseaftaler

Også den ansvarlige for Søfartssektionen under Restaurationsbranchens Forbund, faglig sekretær Bent Moos, kunne ønske sig større sammenhold blandt de søfarendes organisationer.

”Det er absurd, at der findes otte-ni forskel-

lige søfartsorganisationer i Danmark. Det er en splittelse, som kun rederierne har gavn af. Derfor ville den bedste løsning være, at vi lige som vores kolleger i mange andre lande, kun har to organisationer på arbejdstagerside - én for officerer og én for menige”.

Bent Moos erkender dog, at noget sådant er urealistisk for øjeblikket, og han



i øvrigt ikke mener at samarbejdet mellem Metal Søfart og DSRF er noget reelt kartel. I stedet beskriver han det som et praktisk samarbejde mellem to organisationer.

”Det er jo ikke et kartel, der er åbent for alle, og jeg har ikke indtrykket af, at de to foreninger ønsker andre med lige nu”, siger Bent Moos, som ærgrer sig over den mangeårige – politisk og ideologisk betingede - splittelse blandt de søfarendes organisationer.

Vigtigt at have en stor organisation i ryggen

vurderer derfor, at det mest fornuftige er, at organisationerne forsøger at indgå i et fælles kartel.

”To forudsætninger skal dog opfyldes, hvis noget sådant skal kunne realiseres: Dels skal organisationerne fastsætte grænseaftaler med hinanden. Vi har en velfungerende grænseaftale med Dansk Sø-Restaurations Forening, som indtil nu har medført et positivt samarbejde hvor vi har stået sammen over for rederne. Desværre har DSRF nu opsagt denne aftale, og det er vi skuffede over. Dels skal organisationerne forhandle sig frem til nogle fælles holdninger om, hvorledes DIS-loven kan ændres, fordi denne lov er den hidtil største katastrofe, der er sket for dansk søfart. DIS-loven forbyder os ganske enkelt at overenskomstdække andre søfarende end dem, der bor her i Danmark, og det er dybt urimeligt og i strid med de internationale konventioner om fagforeningsrettigheder.

’Når disse to forudsætninger er opfyldt, vil det være muligt at danne et kartel der kan fungere i praksis”, mener Bent Moos, som

Han deler i øvrigt Jens Fage-Pedersens bekymring, hvad angår de små organisationers evne til at få tilstrækkelig gennemslagskraft, såfremt de vælger at stå alene.

”Men selv om søfartsorganisationerne blev lagt sammen, ville vi formentlig alligevel ikke være stærke nok. Derfor er det nødvendigt, at have en stor organisation i ryggen, for at kunne håndtere alle de problemer, vi står over for i dag, og ikke mindst for at kunne stå i en stærk forhandlingsposition over for rederierne, som altid har udnyttet vores splittelse. De har gjort det såvel i forbindelse med overenskomstforhandlinger som i forbindelse med forhandlingerne om DIS-loven. Her indgik rederne aftale om DIS-loven med et par af organisationerne. Dette brugte rederne som et argument overfor regeringen, som skulle legitimere den fagforeningsfjendske lov.”

Heller ikke Bent Moos mener, at de søfarendes organisationer risikerer at blive opslugt i de store landbaserede organisationer i forbindelse med fusioner.

"Sømændenes Forbund blev f.eks. ikke opslugt, da de fusionerede med 3F. Tværtimod har de i dag en struktur og en indflydelse, som sikrer at de er meget synlige. Derudover har sømændene nu den fordel, at de har hele transportbranchen i

ryggen. Derfor mener vi i RBF da også, at det næste naturlige skridt, de søfarendes organisationer må tage efter en karteldannelse, vil være at samles i 3F.

Så ville vi stå rigtig stærkt", mener Bent Moos.



Sømændenes Forbund
Opr. stiftet 1897

Afdeling i 3F siden 1994
Hovedorganisation: LO
A-kasse: Egen

Søren Sørensen
Formand siden 16/4-2002
Sejlet fra 1969-1981

Rejsende tillidsmand i forbundet
siden oktober 1982

DIS-loven låser os fast

Søren Sørensen, formand for Sømændenes Forbund i Danmark under 3F, håber ligeledes, at der kan skabes en dialog mellem de søfarendes faglige organisationer, så de kan handle i fællesskab, når der skal

indgås aftaler med rederierne. Han er dog ikke umiddelbart optimist.

"Vores helt afgørende problem er, at vi har en forskellig tilgang til, hvordan vi vil ændre DIS-loven. Denne lov har ganske enkelt medført, at dansk fagbevægelse er blevet demonteret. Det betyder, at uanset hvor godt vi i øvrigt

formår at samarbejde, kan rederne med god ret sige, at de har en overenskomst med os.

De kan hævde, at de søfarende ganske vist er indbyrdes uenige, men at de selv derimod har en DIS-lov, som giver dem mulighed for at mønstre udenlandske søfolk på udenlandsk lønniveau. Vi kan være nok så enige om alt andet, men så længe vi har den DIS-lov hængende over hovedet, er vi låst fast. Derfor ville det være rigtig godt, hvis vi kunne blive enige om at loven skal ændres", siger Søren Sørensen.

"Her er vi så heldige, at LO er enige med os, lige som ILO hvert år sender bandbullen til den danske regering. ILO mener ganske enkelt, at DIS-lovgivningen strider mod internationale konventioner, som Danmark har underskrevet".

"Hvorfor tror du, at danske søfartsorganisationer er så splittede?"

"Det spørger jeg også mig selv om. Men i al sin enkelthed har vi vel ment, at vi kunne bjerger os selv bedre end de andre. Det eneste resultat vi opnår, er at rederne kan spille på flere heste.

Hvad karteldannelsen mellem DSRF og

Metal Søfart angår, så noterer jeg mig, at de to organisationer har valgt at samarbejde.

Men den politiske beslutningsproces afgøres, som jeg ser det, fortsat i Dansk Metal. Derfor betragter jeg det foreløbig mest som et kontorfællesskab, og så må vi jo afvente, hvad det udvikler sig til", siger Søren Sørensen fra Sømændenes Forbund i Danmark.

Danmarks Rederiforening
Opr. stiftet 17/1-1884 ("Dampskibsrhederiforeningen")
Hovedorganisation: DA for DASkibenes vedkommende (ingen for så vidt angår DIS-skibe).
Sekretariatssamarbejde med "Rederiforeningen for Mindre Skibe" og "Rederiforeningen af 1895" siden 1996.

Pia E. Voss
Underdirektør siden 1/1-2001.



Samarbejde styrker Det blå Danmark

DSRF og Metal Søfart har til sammen en bred referenceramme og kan derfor tegne deres medlemmer bredt, mener underdirektør Pia E. Voss fra Danmarks Rederiforening

Danmarks Rederiforening ser positivt på dannelsen af det nye faglige kartel mellem DSRF og Metal Søfart.

"Hvis man har nogle svage modspillere, er det måske nok muligt at drage nogle umiddelbare fordele af det, men det er hverken den interesse eller den opfattelse vi har.

Vi tror på, at der er et interessefællesskab mellem arbejdsgiverforeningerne og de faglige organisationer - også selv om parterne har forskellige holdninger til

en række fagpolitiske spørgsmål. Vores overordnede fælles mål er at styrke "Det Blå Danmark", siger underdirektør Pia E. Voss.

"Derfor mener vi også, det er rigtigt, at man på lønmodtagerside samler og konsoliderer sig inden for naturlige tilhørsområder. Vores verden er blevet stadig mere internationaliseret - og søfartserhvervet er nok den mest globaliserede del af arbejdsmarkedet overhovedet. Det indebærer bl.a. at såvel kvalitetsskibsfart som ensartede rammevilkår er nødvendige, for at vi kan være konkurrencedygtige."

Hvad angår de mere nære områder, f.eks. overenskomster, er karteldannelsen også positiv, mener Pia E. Voss.

"Begge parter er jo interesseret i at finde holdbare forhandlingsløsninger, som er bredt forankret i organisationernes medlemskreds. DSRF og Metal Søfart dækker i dag hovedparten af de menige søfarende

i Danmarks Rederiforenings medlemskreds. Derved har kartellet fået en bred referenceramme, og kan - alt andet lige - bedre tegne deres medlemmer."

Pia E. Voss er ikke i tvivl om, at det bliver stadig vanskeligere for små organisationer at stå alene på et moderne arbejdsmarked.

"Når man ser på andre brancher og virksomheder, så har der gennem en årrække været en klar tendens hen imod oprettelse af større enheder. Dette i erkendelse af, at der herved er bedre mulighed for at opnå tilstrækkelig ekspertise og gennemslagskraft – såvel nationalt som internationalt. Den udvikling må nok også forudses inden for søfartserhvervet.

Rettes blikket mod officererne, vil den duale uddannelse og den voksende andel af duale officerer i handelsflåden, formentlig også på længere sigt gøre det naturligt, at man samles i én forening", siger Pia E. Voss.

Fortsat fra side 3

bortfald af § 10 stk. 2 & 3 ikke medfører nedlæggelse af DIS.

DIS er kommet for at blive på godt og ondt.

man opgiver troen på at bare man presser de udenlandske søfarendes lønninger højt nok op, så bliver de skiftet ud med danskere. De er kommet for at blive, og prisen afgør bare fra hvilket land de kommer, - der er altid nogen der er billigere.

indflydelse kræver samarbejde og accept af, at man ikke altid får sin vilje 100 %.

vi ikke får 1970'ernes bemanning tilbage i skibene

Men det er nok meget optimistisk at tro at der vil ske noget positivt og udviklende foreløbigt, og det vi nok oftest vil se også fremover, er partiske, platte og tendentiøse enkeltindslag, der sætter dagsorden for én dag, og derefter går i glemmebogen.

Og det er faktisk synd for dansk søfart og Danmark, da det bremser i stedet for at udvikle.

Ole Philipsen



v/Ole
Strandberg
pr.
29/9-2005

Ekstrabladet

I seneste nummer af "Sø-Restaurationen" skrev vi i lederen, om bl.a. Ekstrabladets artikelserie om druk på danske passagerskibe: "Samtidig udlovede Ekstrabladet pæne dusører til tidligere ansatte som ville afsløre saftige historier fra livet til søs."

Vi er efterfølgende blevet kontaktet af den pågældende journalist fra Ekstrabladet, som erklærer at vores udsagn er lodret forkert, hvilket vi tager til efterretning.

Det ændrer ikke på, at vi har hørt påstanden fra flere forskellige medlemmer som har været kontaktet af Ekstrabladet, og uafhængigt af hinanden. Ovennævnte bedes imidlertid opfattet som et dementi.

BornholmsTrafikken



Efter et langt og vanskeligt forhandlingsforløb, med periodevis reel udsigt til konflikt, underskrev DSRF 17. juni en 5-årig overenskomst med BHT. Efter måneder hvor BHT dagligt stod øverst på dagsordenen, var forventningen efter en vellykket afslutning, at der nu ville komme ro

FAGLIGE SAGER og noter

på den del af historien, uagtet BHT næsten altid opleves som befindende sig i en ny orkans øje. Det kan nu konstateres at sådan skulle det bestemt ikke være - desværre.

Serviceprotokollat

Primo august blev forlydender om et serviceprotokollat, skibsassistenterne havde indgået med BHT, bekræftet. Der var tale om en aftale som muliggjorde at skibsassistenter kunne overtage arbejdsfunktioner, som historisk og altid har været udført af DSRF's medlemmer. Foreningen indkaldte til fællesmøde med påstand om overenskomstbrud og organisationsfjendtlig handling.

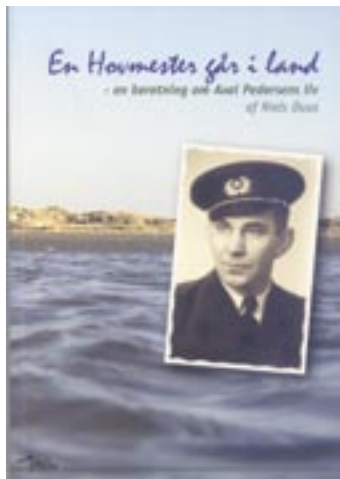
31. august - dagen før afholdelse af fællesmødet - blev sagen lukket på foranledning af BHT:

"BHT erkender at have begået brud på parternes DIS- og DAS overenskomster. Rederiet betaler for disse brud til fuld og endelig afgørelse en samlet bod på kr. 30.000 inden 14 dage."

Herudover forpligtede BHT sig til at opsiges de pågældende protokollater ved førstkomende lejlighed, og i øvrigt ikke at tage dem i anvendelse. Endelig blev det aftalt at der principielt kan optages forhandlinger mellem parterne om sådanne grænsespørgsmål.

fortsættes side 29

BOGANMELDERSER



Niels Duus har beriget maritimt interesserede med en rigtig velskrevet bog om et livslangt sømandsliv. Hovedpersonen er hovmester Axel Hakon Pedersen, uden man på nogen måde skal underkende "hustru Sigrid gennem 65 år" som fortællende biperson. Der er 4 kærlighedserklæringer i bogen: Sømandslivet, Sigrid og børnene, Fanø og rederiet J. Lauritzen. Axel blev født i 1913 i Sønderho, startede for alvor til søs i 1927 og sejlede i 39 år med JL fra 1933-1972.

Axel har været medlem af DSRF siden 1933.

Bogen er varm og velskrevet.



Axel med violinen har overtaget spillemandsroret ved DSRF's skovtur i 2000

En hovmester går i land

Udgivet af Casa Grafika

ISBN 87-990646-1-8

Pris Kr. 150,-

DSRF har købt et antal eksemplarer, og medlemmer af CO-Søfart kan købe bogen til 125 kr. ved henvendelse til CO-Søfart i Rødovre, sålænge oplag haves.

NATBÅD

Af Thomas Nørgaard Olesen

Med fotos af René Strandbygaard

FORLAGET NAUTILUS

Pris Kr. 285,-

ISBN 87-90924-18-5

www.forlagetnautilus.dk

Flot billedhistorie om bornholmertrafikens tilværelse fra midten af 1800-tallet og frem til den 30. september 2004 kl. 23:30, hvor:

"... afgår for sidste gang nogensinde en natbåd til en dansk provinsby, fra Københavns inderhavn - en mere end 150 år gammel tradition er forbi".



NORDSØEN RUNDT

I slutningen af august/begyndelsen af september var faglig konsulent fra CO-Søfart, Martin V. Nielsen, tillidsrepræsentant for DSRF på "Crown of Scandinavia", Jannik N. Madsen og faglig konsulent i CO-Søfart Christian Petersen, på en uges rundtur på Nordsøen med forskellige DFDS-skibe.

Et af formålene med turen var at præsentere medlemmerne af Metal Søfart og DSRF for den nye forening CO-Søfart.

RUTEN

Vi mødtes meget tidligt en søndag morgen udenfor Malmö, hvorfra turen gik til Göteborg og "Princess of Scandinavia", som vi sejlede med til Newcastle. Herfra fortsatte vi senere på ankomstdagen med "Queen of Scandinavia" til Ijmuiden i Holland. I Ijmuiden tog vi en enkelt overnatning, så vi dagen efter kunne besøge "Duke of Scandinavia" samme sted. Fra Holland tog vi med Stena Line's "Discovery" til Harwich. Her besøgte vi dagen efter "Duchess of Scandinavia" samt A2Sea's "Sea Energy". Til sidst gik turen så med "Dana Si-rena" fra Harwich til Esbjerg.

ALKOHOL

Allerede på turen fra Göteborg til Newcastle med "Princess of Scandinavia" stod det klart at alkoholspørgsmålet siden afsløringerne på Oslo-bådene, er noget der optager besætningen, hvilket blev bekræftet på alle skibene vi besøgte. Vi stødte på flere gode pointer under vores samtaler med medlemmerne. Bl.a. havde flere svært ved at se hvorfor man som besætningsmedlem på et skib kun må have 0,2 promille, mens man må køre bil med 0,5 promille. De fleste gav ligeledes udtryk for at direkte druk naturligvis ikke skal tillades, men frygter samtidig at det ender med at man



ikke kan tage sig en enkelt fyraftensøl efter en hård arbejdsdag på søen – vel at mærke i sin fritid ombord. For dem med striber på er dette allerede en realitet, hvilket da også blev kommenteret flere steder.

SVENSKERE

Ligeledes på "Princess" blev det forsøgt at få nogle af de svenske ansatte til at forstå, at de skal være medlem af en dansk a-kasse, hvis de skal have mulighed for at modtage dagpenge i Sverige, efter de har arbejdet på en dansk arbejdsplads.

Vi havde desværre ikke den store succes med at få overbevist dem om det fornuftige i at skifte. I forrige fagblad berettede vi om en svensker netop fra "Princess", som nu stod med problemet og ikke kan få dagpenge i Sverige, da hun har været fejlforsikret som det hedder. Vi skal derfor opfordre vores medlemmer til at minde deres kolleger med bopæl i Sverige om at overveje medlemskab af dansk a-kasse, mens de arbejder for en dansk virksomhed. De er naturligvis velkomne til at kontakte foreningen for yderligere oplysninger.

FORSKEL PÅ SKIBENE

På "Queen" og "Duke", som sejler på Newcastle-ljmuiden og "Duchess", som sejler på Cuxhaven-Harwich, er der færre danske ansatte på skibene, da mange af de menige stillinger besættes af polakker, filippinere og hollændere. Det giver en lidt anderledes dagligdag på skibene, hvor det bl.a. foregår på den måde, at danskerne (også de menige) oftest holder til i "officersmessen", mens resten af besætningen holder til i "menigmessen". Umiddelbart lyder det måske ikke specielt socialt, men det lod egentlig ikke til at være noget problem for nogen af parterne. For danskerne isoleret set virker det faktisk hyggeligt, og der ser umiddelbart ud til at være



mere interaktion mellem de forskellige danske faggrupper ombord på "kanal-bådene", end på Oslo-bådene, hvor de enkelte grupper er så store, at man ofte hænger ud med "sine egne".

A2SEA

Under indsejlingen til Harwich bemærkede vi at A2Sea's "Sea Energy" lå i Felixstowe. Da vores plan om at besøge Mærsk skibe i netop Felixstowe var gået i vasken, besluttede vi i stedet at besøge "Sea Energy", når skibet nu alligevel lå der. Vi ringede lidt rundt og fik at vide at vi var velkomne. Så næste dag gik vi – efter grundigt check for at komme ind på havneområdet – op ad landgangen på "Sea Energy".

A2Sea har specialiseret sig i transport og montering af vindmøller til søs, og har bla. medvirket ved opførelsen af vindmølleparken tæt på Esbjerg. "Sea Energy" havde netop overstået et vindmølleprojekt ved Themsens udmunding og skulle nu videre til det irske hav. Herefter er det sikkert slut for denne sæson, da arbejdet med vindmøllerne gør at man ligger stille i vinterhalvåret, hvor vejret er for dårligt til montering af vindmøller til søs.

Det var meget spændende at besøge sådan et skib, som af gode grunde er en del anderledes end de passagerskibe vi ellers besøgte på turen. Vi var ombord i 2-3 timer og fik snakket med det meste af besætningen. Udover skipperen talte vi bl.a. med styrmanden, kokken, stewardessen samt skibsassistenterne.

HJEMOVER

Turen hjemover med "Dana Sirena" var stille og rolig med god tid til at få snakket med folk. Det "dramatiske højdepunkt" var forsinkelsen på 3 timer, som skyldtes at en 3-årig pige sandsynligvis havde fået blindtarmsbetændelse, og at skibet derfor måtte vende tilbage



mod den engelske kyst for at komme helikopteren i møde.

Alt i alt en meget interessant og udbytterig tur uden den store dramatik, men med god mulighed for medlemmerne ombord til at tale med os og omvendt. Alle steder blev vi vel modtaget af både skibsledelse og den øvrige besætning.

Chr. Petersen

EN HILSEN FRA SKOLESKIBET GEORG STAGE

*Billedet af Knud ved roret er taget af styrmand
Martin Andersen*



Efter nu ca. 18 år på landjorden valgte jeg et job som kombineret kok/hovm. på "Georg Stage". Jeg har ellers gået i det perfekte job på en Børne- og ungdomspension under Københavns Amt de sidste 8 år, men så en morgen her sidste vinter, så jeg annoncen. Børnene derhjemme er blevet store, og annoncen næsten trak i mig.

Det er jo det rene eventyr at komme ombord. Besætningen er på en eller anden måde næsten gift med deres job. Måske er det mere rigtigt at sige, at de har deres hobby som deres arbejde. Dette engagement smitter i den grad af på eleverne. Selvfølgelig er der arbejde, hvor det kan knibe med begejstringen, når søen er høj.

Men humøret ombord og den perlerække af havne og fjorde, fugle, delfiner, ja og en enkelt kæmpehaj, var pludselig lidt for tæt på en dag vi badede. Heldigvis var det nok en af dem der kun spiser plankton. I hvert fald ville den ikke have hverken kød eller fisk, som vi prøvede at give den som godbidder. Vi havde 2 joller og en gummi båd i vandet, og der blev padlet meget forsigtig rundt for ikke at skræmme den væk. Den var lige så nysgerrig som os, og var i nærheden af os i 25 minutter.

Ja, den atmosfære og disse oplevelser opvejer i høj grad de lidt trange kår, der er på kabysområdet. Som en af styrmændene sagde en dag: "Hellere bo i et kosteskab og så være i et skib med at-

mosfære”, det rammer meget godt miljøet ombord. Jeg kommer til at tænke på Johannes Møllehave og Benny Andersen's bog med titlen ”Det skal mærkes at man lever”. Det er der en høj grad af garanti for lykkes her ombord.

De tre kokke-elever vi har ombord i år, kan faktisk næsten selv lave maden, så det kan der jo ikke klages over. Det er blot kun den ene, der ønsker at gå videre med uddannelsen på nuværende tidspunkt, og det er jo ikke så godt.

Inden vi afgik fra København, fik jeg nogle medlemsblade med fra Ole S, da jeg i andet ærinde var på forbundets adresse. Og hvad fandt jeg i medlemsbladet august 2004? En takke-annonce fra Johannes Brokdorff Jensen, der i anlednin-

gen af sin 90 års fødselsdag, takkede for gaven. Brokdorff var en af mine læremestre i mine unge år, som kok og senere purser, i D.F.D.S.'s passagerskibe. Det er dejligt at fornemme, at man sagtens kan få noget ud af den 3. alder selv om man har været i kabysafd. Jeg husker i høj grad Brokdorff for altid at se mulighederne, frem for begrænsningerne, og så hans smittende gode humør.

Jo, det er rigtig dejligt at komme til søs igen. Dog må jeg også indrømme, at jeg glæder mig til at komme hjem, når vi er færdige med det sidste togt i oktober.

Til slut tak for et godt medlemsblad.

***Med venlig hilsen
Hovmester Knud Dybvad Frandsen.***



MS-internt

Runde fødselsdage i perioden 1. oktober 2005 til 9. december 2005



Tillykke med 50 år

Thøger Juhl, 22. oktober 2005

Tillykke med 60 år

Bjørn Håkan Plamqvist, 18. oktober 2005

Freddy Brinch, 30. oktober 2005

Preben Lundegaard Thomsen,
1. november 2005

Hans Christian Rossen,
4. december 2005



Tillykke med 65 år

Jens Christian Hansen, 4. oktober 2005

Villy Klitgaard Kristiansen, 6. oktober 2005

Jaime Del Carmen Hinojosa,
7. oktober 2005

Erik Weismann Poulsen, 13. oktober 2005

Luciano Zani, 22. oktober 2005

Tom Eggert Hansen, 14. november 2005

Erik Teddy Christensen,
24. november 2005

Jørn Bang Mikkelsen, 30. november 2005

HUSK TILMELDING TIL ARBEJDSFORMIDLINGEN

Som sømand kan du tilmelde dig
den nærmeste arbejdsformidling,
men det er en god ide tillige at
tilmelde dig søformidlingen f.eks. i
Ålborg eller Århus.

Tillykke med 70 år

Hans Knud Baasch, 12. oktober 2005

Herman Theodorsen, 23. oktober 2005

Rudolf Thomsen Petersen,
30. oktober 2005

DAGPENGESETSER 2005:

Maximale dagpengesats for fuldtids-
forsikrede er i 2005:

Kr. 654 om dagen

5 dage om ugen.

Alle andre satser spørg A-kassen

Tillykke med 75 år

John Emil Nielsen, 26. november 2005

Tillykke med 85 år

Folmer Hedegaard Petersen,
30. oktober 2005

Jubilæum

Poul Poulsen har 60 års jubilæum
den 22. november 2005



SOMMERUDFLUGT

KLUB 8

7/6-2005 VEL OVERSTÅET

Vi var vel en 10 stykker fremmødt. Nogle tilmeldte udeblev, synd for dem! Og så et par nye ansigter, og tak for det.

Vi hilste på hinanden, nede i dybet på "Cafe Malmø", hvorefter vi mønstrede m/s "Turasund", så de ikke mere så aktive kunne få luftet søfartsbogen! Vi kastede os over "Turasunds stora silltalrik". Det er udenlandsk og betyder skibets sildebord. Vi holdt stand i det udenlandske og prøvede forskellige svenske brændevin - og selve tørsten kunne svensk sommaröl på 5,2% klare. Det brygges i Vemmerby i Blekinge hvorfra også Pipi Langstrømpe stammer, og måske har øl og Pipi smittet popularitet til hinanden.

Ankom vel hinsidan hvor ingen måtte vise pas eller blev tilbageholdt, så der blev tid til en gåtur i Malmö's gamle bydel. En påberåbte sig en is! (glass). Han fik udleveret fremmed valuta og måtte selv foretage sit indkøb!

Alle mødte ombord ved afgang - hvem vil lade sig agterudsejle i Malmö? Hjemturen forløb fredeligt og muntert med kaffe og vafler, medens nogle holdt fast i sommarøllet.

Fotografier modstående side er fra klub 8's sommerudflugt

DISTRIKT KLUB 8

Er blevet "hjemløse", da forlokalet til Metal Søfart i Nyrupsgade 38 er inddraget til andet formål. Lokalet blev før brugt til møder/mødested for udflugter m.m., ligesom vi havde opslagstavle til klubmeddelelser. Vi vil fremover benytte bladet her til meddelelser.

Til de af klub 8's medlemmer der kan have interesse i at besøge det nye "Carlsberg besøgscenter - husbryggeriet Jacobsen", inviterer klubben **fredag den 18. november kl 12:00.**

Vi mødes på adressen Gl. Carlsbergvej 11, Valby (sidevej til Valby Langgade overfor Søndermarken - der er skiltning).

GENERALFORSAMLING

KLUB 6

Klubben afholder generalforsamling onsdag den **26. oktober 2005** i Metal Nykøbing Falsters lokaler, Gl. Toldbod 6, **kl. 14.00.**

Klubben er vært ved et par stykker smørrebrød m.m.

Personlig indkaldelse vil fremkomme senere.

***På klubbens vegne
Erik Sørensen***

KONTINGENTSATSER

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. efterlønsbidrag:

DIS-hyre	10.559 kr. og derover	Kr. 943,75	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	10.598 kr. og derunder	Kr. 590,00	
DAS-hyre	12.900 kr. og derover	Kr. 943,75	
DAS-hyre	12.899 kr. og derunder	Kr. 590,00	
Dagpengesats	536 kr. og derover	Kr. 943,75	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	535 kr. og derunder	Kr. 590,00	
Lærlinge		Kr. 187,25	
Efterlønsbidrag		Kr. 382,00	

MOBILT KONTOR

I forbindelse med, at strukturen er lagt om i Metal Søfart, og der er kommet nye ansigter, vil vi prøve at flytte kontoret lidt rundt i landet. Derfor vil vi i en periode prøve at afholde kontordage i Esbjerg og Aalborg afdelingerne.

Martin vil være at finde i disse 2 afdelinger en gang imellem. Dette er for, at der kan komme en tættere dialog mellem jer medlemmer, og den faglige del af Metal Søfart.

Så kom ind og få en snak med Martin. Han vil også kunne fortælle lidt mere om CO-Søfart.

Foreløbigt planlagte dage:

Metal Esbjerg
Glentevej 14
6705 Esbjerg Ø
D. 8/11-05
Kl. 10-15

Metal Aalborg
Søndergade 14
9100 Aalborg
D. 10/11-05
Kl. 10-15

GENERALFORSAMLING I KLUB 3

Onsdag d. 9. november

I år er der valg til ny formand, da Knud har valgt at trække sig tilbage. Det er så nu du skal komme op af stolen og møde op til generalforsamlingen. Klub 3 har haft et lavt aktivitetsniveau de seneste år, grundet ringe medlemsopbakning, og det er synd.

Som gæst vil Carsten Sindlev fra PFA snakke om søfarendes pensionsordning og muligheder for tillægfsforsikringer til alderdommen.

Martin Nielsen vil også deltage og kan udspørges.

Metalskolen Holstebro
Nybo bakke 8
7500 Holstebro

Vi starter med frokost kl. 12:00, og selve generalforsamlingen starter kl. 14:00.

AFSKEDSRECEPTION

I forbindelse med at jeg stopper som næstformand i CO-Søfart/Metal Søfart, vil det glæde mig meget, hvis du/I vil kigge indenfor til min afskedsreception.

Torsdag den 27. oktober 2005
fra
Kl. 14:00 - 16:00
CO-Søfart, Mose Alle 13, Rødovre

Børge Dyrholm



DSRF-internt

SKOVTUR 27. SEPTEMBER 2005

Turen gik i år til Odense med besøg i H.C. Andersens Hus og spising på restaurant "Kvægtorvet".



Runde fødselsdage i perioden 15/10/05 - 09/12/05



Jørn Kristian Hansen - Sofievej 10,
3.tv., 7100 Vejle - fylder **50 år den 18.
oktober**

Finn Peter Grube - Drejøgade 26 C 105,
2100 København Ø - fylder **70 år den
19. oktober**

Poul Edward Vigsøe - Fabriksvej 2 A 3/3,
4700 Næstved - fylder **75 år den 29.
oktober**

Knud Åge Nielsen - Nørre Alle 24, Nør-
remarken, 7100 Vejle - fylder **75 år den
5. november**

Ole Martin Nielsen - Påskevej 4, 9230
Svenstrup J - fylder **60 år den 12. no-
vember**

John Juncker Møller - Blichersvej
37 K 01, 7330 Brande - fylder **50 år den
16. november**

Arne Sørensen - Lucernevej 463, 2610
Rødovre - fylder **70 år den 19. novem-
ber**

Kjeld F. Larsen - Bjergvænget 18/2-114,
2400 København NV - fylder **85 år den
19. november**

Lene Herta Hansen - Nervøsvej 147,
9430 Vadum - fylder **60 år den 26. no-
vember**

Anette Brigitte Rasmussen - Baldersvej
6, 3700 Rønne - fylder **50 år den 29.
november**

John Skovgaard Andersen - Øster Alle 1
B 1.th., 8400 Ebletoft - fylder **60 år den
30. november**

Tim Steffen Havsholm - Tullinsgade 4,
4.tv., 1618 København V - fylder **60 år
den 3. december**

Poul Anton Jensen - Stabækvej 6, Ve-
ster Tversted - 9881 Bindslev - fylder **60
år den 5. december**

Katrin Joensen - Fakse Tværgade 4,
1.th., 2100 København Ø - fylder **50 år
den 9. december**



JUBILÆUM I perioden 15/10/05 09/12/05

Verner Stoklund har den 1/12 2005
været medlem af foreningen i 25 år.

Preben Rønne har den 1/12 2005 været
medlem af foreningen i 40 år og udnæv-
nes derved til æresmedlem.



Tusind tak for gaven til mit jubilæum, 40 år, så længe føles det ikke. De bedste ønsker til foreningen og alle medlemmer ude, hjemme og på kontoret.

Med venlig hilsen
Christen Iversen

Tak for opmærksomheden på min runde dag den 17. august til DSRF.

Med venlig hilsen
Verner Stoklund

Tusind tak for lysestagerne, som jeg modtog i anledning af min 60 års fødselsdag d. 11/8 2005.

Venlig hilsen
Jane Hartvig Larsen

Mange tak til foreningen for opmærksomheden i anledning af min 60 års fødselsdag.

Med venlig hilsen
Jørn Roos Andersen

Tak til bestyrelsen for de fine fyrfads lysestager til min fødselsdag.

Venlig hilsen
Holger Kofoed

Hello hello, takker mange-mange gange for udnævnelsen til æresmedlem som jeg er meget stolt af. Diplomet er indrammet og hængt op i mit lille sømandshjørne, og lampen lyser op ude på vores udestue. Endnu engang tak.

Mvh.
Leo Ravn

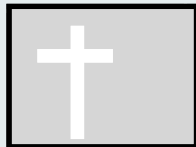
Jeg vil gerne sige tak for gaven jeg modtog i anledning af min 60 års fødselsdag.

Med venlig hilsen
Leif Jørgen Laursen

Tusinde tak til foreningen og dens ansatte for den flotte opmærksomhed jeg fik på min fødselsdag, Det varmer godt at se det fællesskab der er iblandt os.

Hilsen
Kai Tarp

Vi mindes



Henry Feldbæk-Andersen, f. 15/5-1932, er afgang ved døden d. 18/9-2005.

Henry har været medlem af DSRF siden 1952. Han var kendt som "Sir Henry".

På billedet ses "Sir Henry" ved foreningens generalforsamling og jubilæum i år 2002.

MEDLEMSTILGANG

Ind/Ud juli 2005

Ind	14
Ud	18
Netto	<u><u>-4</u></u>

Ind/Ud august 2005

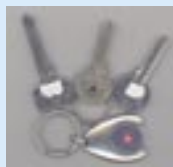
Ind	9
Ud	9
Netto	<u><u>0</u></u>



MARTEC NYT KOKKEHOLD KLAR

Fredag den 9. september afsluttede 7 landkokke, og 3 supply-kokke, sikkerhedskurset på 1 uges varighed, som giver adgang til praktiktid på op til 1 måned, med henblik på at erhverve sønæringsbevis som skibskok.

DSRF deltog i afslutningen ved faglig sekr. OleS og hovmester Ole Nielsen.



Et sæt tabte nøgler er indleveret i Rødovre.
36365585

NYT KURSUS FOR SØENS GASTRONOMISKE FAGFOLK

12. og 13. januar i Århus

Nærmere i næste nummer af bladet.

Skibsprovianteringshandler

Jens og Margrethe Withs fond

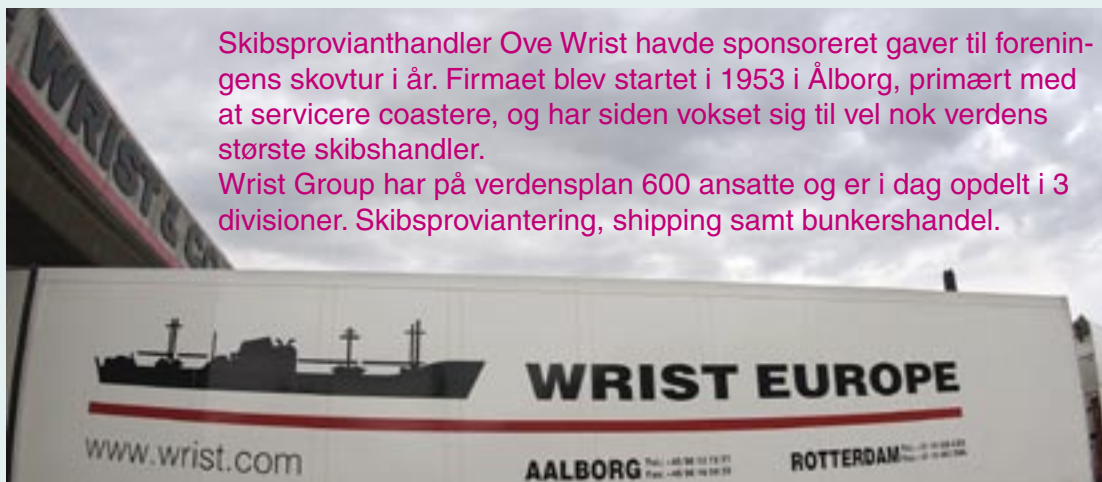
Dansk Sø-Restaurations Forening er medbestyrer af „With-Fonden“, hvis formål ifølge fondsfundatsen er ved årlige legater at støtte „værdige trængende, syge eller fattige af søens folk“.

En del af fondens midler vil kunne udloddes som årlige legatunderstøttelser, hvor det sociale aspekt vil spille en stor rolle, men også andre opgaver f.eks. uddannelse, forbedring af boligforhold eller institutioner vil kunne komme på tale med henblik på støtte fra fonden.

Ansøgningsskema fås ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse til Dansk Sø-Restaurations Forening.

Skibsprovianthandler Ove Wrist havde sponsoreret gaver til foreningens skovtur i år. Firmaet blev startet i 1953 i Ålborg, primært med at servicere coastere, og har siden vokset sig til vel nok verdens største skibshandler.

Wrist Group har på verdensplan 600 ansatte og er i dag opdelt i 3 divisioner. Skibsproviantering, shipping samt bunkershandel.



Faglige sager, fortsat fra side 15

Når DSRF var mere end almindelig knotten over denne historie, skyldtes det at BHT ikke på noget tidspunkt under OK-forhandlingerne, havde anmodet om at forhandle eventuelle problemer.

Kostpenge.

I august måned blev det også klart, at BHT havde aftalt ekstra kostpenge med Sømændenes Forbund for mønstrede besætninger, uagtet kostpenge i alle kendte OK-oplæg/aftaler, har været indregnet i hyresatserne. Da det langt om længe blev bekræftet, krævede Metal Søfart samme vilkår - og fik det.

DSRF har ikke samme mulighed, fordi vores overenskomster ikke kan sammenlignes på tilsvarende sæt og vis.

Ikke desto mindre anses det for at være brud på god forhandlingsskik, fordi kostpensespørgsmål har været diskuteret mange gange under OK-forhandlingerne, og alle forhandlede oplæg har været baseret på harmoni med skibsassistentaftalerne, herunder løn-sammenlignelighed mellem en kok og en skibsassistent.

Der er hermed igen etableret en kilde til evig gnidder i BHT.

Løn for arbejdsfunktion.

I flere helt forskellige sammenhænge, har BHT i den seneste tid forsøgt at aflønne en jobfunktion, hvor der er aftalt særlig hyresats (receptionist, kældermand, smørrebrødsjomfru), med løn som serviceassistent.

Vi har på forskellig vis slået fast at løn ydes for funktionen, og kan ikke fraviges

med henvisning til at den pågældende er albino eller jagerpilot, eller med andre fantasifulde begrundelser.

DIS og skatten

Det er desværre lidt af en roman for sig, og der har nu været langstrakt ulmende utilfredshed på DIS-skibene.

Vi gemmer den noget udviklede historie.

Det ligger imidlertid fast, at foreningen her i august vil gennemanalysere den skattetekniske situation, med henblik på at konstatere, om nogen er blevet stillet ringere ved overgang til DIS, end de ville have været hvis de var aflønnet med DAS-lønninger.

Folmer & Co.



Ved OK-fornyelserne i 2005, indgik foreningen og Folmer & Co. for første gang en direkte aftale, som på nogle få punkter afviger fra den tilsvarende aftale med "Rederiforeningen af 1895".

Nogle medlemmer har sat spørgsmålstegn ved betydningen af 37 timer om ugen og søvagstillægget. Foreningen har afholdt mæglingsmøde med Rederiforeningen, uden egentlig enighed kunne opnås.

I ovennævnte forbindelse har vi modtaget en række konkrete lønafregninger fra medlemmerne, som tilsyneladende ikke er forståelige. Vi forsøger at få et møde med rederiet, men det er åbenbart forbundet med visse vanskeligheder.

Vi vender tilbage i næste nummer af bladet.



EYES IN THE SKY

sørøvere under angreb

Af:
Andrew Draper

Sørøvere er et vedvarende problem for verdens søfarende, men

et nyt initiativ burde gøre livet temmelig surt for sørøverne i Malacca-Strædet, et af de farligste steder i verden for international søfart.

Initiativet hedder "Eyes in the Sky" (EiS) og ideen bag aftalen mellem Singapore, Thailand og Indonesien, er at militære fly vil patruljere det maritime område for at øge sikkerheden og holde sørøvere væk.

Singapores regering oplyser, at hvert land vil oprette et operativcenter for at koordinere flypatruljerne. Hvert land vil patruljere op til 2 gange om ugen. Desuden oprettes et overvågningscenter i hvert land, som vil lytte til hvad der sker under patruljerne og hvis nødvendigt rykke ud – hvert indenfor sit eget lands grænser.

Indsatsen er, udover sikkerheden, også gjort for at styrke tilliden blandt internationale rederier og søfolk, der aldrig kan vide hvad der vil ske under sejlads gennem Malacca-Strædet, en vigtig handelsrute for international trafik.

I første omgang hilser maritime organisationer EiS velkommen. BIMCO, verdens største sammenslutning af rederier med ca. 2.500 medlemmer i 123 lande (med hovedkvarter i Bagsværd ved København) siger, at aftalen mellem de 3 regeringer

er følsom pga. landenes ønsker om selvstændighed og integritet.



- BIMCO hilser de 3 landes initiativ velkomment, i at de tager et ansvar for at imødekomme sørøverrisici til forbigående skibe i deres område. For at opnå de ønskede resultater, er det vigtigt at sikre at de nødvendige ressourcer og engagement er til rådighed. Der er også brug for stærk og progressiv ledelse i regionen for at sikre, at evnen til at blive sørøver ikke udnyttes af personer med terrorformål, udtaler BIMCO i en pressemeldelse.

Man kan spørge hvorfor EiS bliver til netop nu. Det er nok ingen tilfældighed, at det følger stærkt pres fra forsikringsmarkedet. Det har måske mistet tålmodigheden med det sædvanlige diplomati, som har vist sig lidt tandløst hvad angår bekæmpelse af sørøveri. Malacca-Strædet er nu blevet erklæret for en "kriserisikozone" pga. de mange overfald. Mange regner nu med, at dette fremstød vil føre til en mere effektiv indsats mod problemet.

34 lande hos IMO erklærede deres støtte for EiS-landenes indsats, og sagde på et IMO-møde i Jakarta for nylig, at de ville hjælpe med at gøre Malacca-Strædet til et sikkert sted at navigere.

Hvem er sørøverne egentlig, og hvorfor gør de det, de gør? Ifølge bladet "BIMCO

ICC International Maritime Bureau (IMB) Piracy and armed robbery
- 1 Jan to 30 June 2005.



Bulletin" er det ofte et faktum, at fattige bønder, der bor langs kysten, ikke altid kan klare sig af lovlige aktiviteter som fiskeri. Og er man arbejdsløs, er der ikke noget der hedder en A-kasse. Nogle af dem bliver fristet af de store skibe, der passerer, ofte ladet med store værdier. Dermed er en sørøver født.

Den britiske regering indleverede et arbejdspapir hos International Maritime Organization tidligere på året, hvoraf det fremgik, at de underliggende problemer bag maritim lovløshed, udover mangelfulde ressourcer og regeringer, omfatter: vanskelig geografi med lange kystlinier, høj ledighed, især blandt de unge, og kroniske sociale problemer. Blot et eller flere af disse problemer tilsammen kunne føre til sørøveri, udtaltes det i rapporten.

En rapport fra International Maritime Bureau (IMB), en afdeling under det internationale handelskammer, ICC, sagde i juli, at statistikkerne er positive. Antallet af rapporterede globale piratoverfald i de første 6 måneder i 2005 viste et 30% fald



til 127 tilfælde. Det er ned fra 182 i samme periode i fjor.

Rapporten, *Piracy and Armed Robbery against Ships*, sagde, at sørøvere gik ombord på skibe i 92 tilfælde, 6 skibe blev kapret og 176 besætningsmedlemmer blev taget som gidsel. Det værste sted var Indonesien, hvor en trediedel af angrebene fandt sted. Ud for Somalia er angrebene startet op igen efter næsten 2 års stilhed. Der har ifølge IMB været 8 voldsomme angreb i første halvår. I hvert tilfælde gik sørøvere til angreb bevæbnet med gevær og håndgranater, og skød på skibene. Besætninger blev taget som gidsler i mindst 4 tilfælde, og penge blevet forlangt.

Nigeria og Irak er også lande, hvor sørøveri er et stigende problem ifølge IMB rapporten.

- Vold og intimidering af besætninger bliver ved med at være et kendetegn for sørøveri, og mange sørøvere bevæbner sig med geværer og knive, fremgår det.

Magasinpost
Id.nr. 12191

**Skibsfører Jacob Bryde Schmidt
og hustru Alma Bryde Schmidts legat**

Dansk Navigatørforening bestyrer et legat, hvis renter skal gives til uddannelse af børn efter på havet omkomne søfolk.

Legatportionerne er på kr. 2.000,- årligt

Ansøgningsskema skal være foreningen i hænde senest den:
30. oktober 2005

**Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening
Havnegade 55
1058 København K. Tlf. 33 45 55 65**



**TEGNING AF ALBERT ENGSTRÖM
I TRYKTE UDGAVE**