CO SØFART

Nummer 4
August 2008

Nu er A.P. Møller og de øvrige skibsredere efterhånden forvænt med at de altid får deres vilje når de buldrer nok, og derfor udgår der også hidsige e-mails fra Esplanaden til styrelsen, hvor de velkendte ord som "stærkt konkurrenceforvridende, protektionistiske, hæmmende regler", flittigt bliver brugt i forsøget på at presse styrelsen til at godkende at udlændinge med en uddannelse på 10 måneder, skal kunne opfylde lovens krav om 4 års uddannelse.

Søfartsstyrelsen falder denne gang ikke for larmen.....

Klar tale om skibskokke, side 26

Måden han skriver på, demonstrerer en mere end 100 år gammel historie. En historie om vores enestående elendighed til at etablere den bedst tænkelige fagbevægelse for danske søfarende.....

Sømændenes Forbund side 28

MAX.
DAGPENGESATS
2008
703 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

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

CO-Søfart

Formand	Ole Philipsen	36365585
Fag. sekr.	Ole Strandberg	36365589
Fag. kons.	Chr. Petersen	36365586
Fag. kons.	Jannik N. Madsen	36365595
Advokat	John Ibsen	36365592
Kontorass.	Susanne Holmblad	36365593
Økonomiass.	Barno Jensen	36365590

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	
STA (A-kasse)	70 12 37 82

Metal Søfart

Formand	Keld Bækkelund	33632000
A-kasse	Ove Larsen	33148436
	fax	33322755

Mail A-kasse: 0000ovl@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.
Ole Strandberg, red. + opsætning
Jannik N. Madsen, red.
Chr. Petersen, red.
Produktion: Special-Trykkeriet Viborg
Oplag: 3.122 eks. kontrolleret FMK/DF
ISSN: 1901-4570

Privat ubåds-selvbygger Peter Madsen.
Ubåden ses på forsiden.

REDAKTIONEN

af dette nummer
sluttet den 10. august 2008

Næste nummer:
udkommer planlagt ca. 11. oktober 2008
på nettet (www.co-sea.dk) d. 5. oktober.

Stof til august-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 18/9-2008,eller efter aftale.

INDHOLD

Leder	3
DFDS status	4
Faglige sager og noter	8
Ny konsulent i Metal Søfart og a-kasse	12
Ny Svend Borg brochure	14
A-kasse orientering v/Ove Larsen	16
MS-internt	18
Månedens foto	20
DSRF-internt	22
DSRF-skovtur	24
Sommerhus	25
Klar tale fra SFS om skibskokke	26
Sømændenes Forbund - I vrøvler	28
Mike Axdal - enmandshæren fra Korsør	30
Søfartens Bibliotek	36
www.co-sea.dk + www.tjm.forsikring.dk	39

LEDER

HVAD SÅ? venner

Selv i disse IT-tider kan hastigheden i udviklingen stadig forbløffe en. Selv når man syntes at man tænker udviklingens muligheder med og forsøger at tage dem med i sin planlægning, så opdager man ofte at man lige pludselig står uforberedt overfor det nye.

2008 har været et af den slags år. A.P. Møller's skændige kovending overfor danske søfarende, og DFDS Seaways problemer med passagerskibsfarten betyder, at alarmklokkerne begynder at kime (eller burde begynde at kime) hos de faglige organisationer i søfarten.

Det betyder at vi skal til at forholde os til en ny virkelighed, hvor fremtidsprognoserne for organisationerne er dystre. Vi er inde i en spiral hvor vi uden hurtig handling med de nødvendige forholdsregler i planlægningen, næsten automatisk vil ende med nedlæggelse eller handlingslammelse.

Når man mister arbejdspladser, så ender man også med at miste medlemmer, og dermed få mindre indtægt til at drive organisation for. Det betyder at man enten må sætte kontingentet op eller opsige ansatte/skære på service og aktiviteter. Begge disse tiltag har typisk en selvforstærkende effekt. Højere kontingent/mindre service betyder medlemsudmeldinger og får derfor kun en begrænset og kortvarig positiv effekt, før man igen er i samme båd.

De faglige organisationer i søfarten må derfor i tide begynde at overveje hvad løsningerne er for de næste 10 år, således at der til stadighed er effektive faglige organisationer til at varetage de tilbageværende danske søfarendes faglige forhold, overfor de stadig mere gridske og mindre nationale danske skibsredere.

DSRF's bestyrelse vil i den kommende periode indtil næste generalforsamling i 2009, arbejde på at få en køreplan for foreningen på plads. I dette arbejde vil alle muligheder bliver undersøgt som f.eks.: stort søfartskartel, forsat selvstændighed, fusion med større relevant organisation, nedlæggelse m.m.

Bestyrelsen vil som primært mål have en løsningsmodel, som for en kommende årrække sikrer medlemmerne en organisation som de kan genkende og hvor de oplever samme service fagligt og socialt som i dag.

Men i sidste ende bliver det medlemmerne som kommer til at træffe den endelige afgørelse om foreningens fremtid.

Bestyrelsen, DSRF

REDNINGSPLAN
DFDS
SEAWAYS

Vil vi være med?

DFDS STATUS

Vi ville meget gerne have været mere informative om den påtænkte nye overenskomst-udvikling i DFDS, på f.eks. hjemmesiden. Men det har været svært fordi rigtig mange ting hænger sammen som den berømte ærtehalm. Særlig fordi det er afgørende at de involverede organisationer hver for sig når frem til løsninger, således at den byrde de ansatte eventuelt skal bære, ikke bare hviler på nogle skuldre, men på alles skuldre.

Og der kan være meget forskel fra gruppe til gruppe, på motivationen til at imødekomme det betrængte rederi, hvor langt og hvordan. Ligesom der vil være stor forskel i de enkelte grupper internt. Nogle vil bare stikke de kendte "fuck"-fingre i vejret, medens andre vil gå på kompromis for at bevare stillingerne, for sig selv eller fremtiden.

Hvis løse udkast til reviderede overenskomster offentliggøres for nuværende, ved vi at der sættes rigtig meget i gang hos de enkelte medlemmer. Holdninger vokser og tømres, men måske på et forkert grundlag som det kan være vanskeligt at ændre forståelsen af. Det er ren psykologi på et knivsæg. Vi vil alligevel vove et øje, og nedenfor fortælle om hovedtræk for eksisterende udkast på DSRF-området.

Indtil nu har deadline for eventuel aftaleindgåelse med nye overenskomsters ikrafttræden været 1. september. Det ser ikke realistisk ud.

Her er hvad vi kan fortælle overordnet:

Alt nedenfor skal læses med den forståelse, at afvisninger fra bare en organisation, kan betyde at læsset alene af den grund vælter for de øvrige. Vi har aldrig været i en situation, hvor så meget afhænger af så mange andre.

De enkelte organisationer
Status

DSRF

Foreningen holder bestyrelsesmøde onsdag d. 20. august. Her vil der blive truffet beslutning om den videre proces og om eventuel urafstemning. Der har tidligere været afholdt 3 møder med tillidsrepræ-

sentanter.

Der eksisterer for nuværende fortrolige udkast til 3 nye overenskomster, til erstatning for de 2 nuværende. Der er tale om MIDLERTIDIGE "nødoverenskomster".

1) For "Menigt Cateringpersonale" (til erstatning af nugældende)
2) For "Vikarer"
3) For "Rengøringsassistenter"

Det er meningen at den nuværende overenskomst for "Hotelassistenter" samtidig skal bortfalde.

RBF

Fra Bent Moos, RBF:
"Vi er sammen med de 4 tjenertillidsrepræsentanter på Osloruten, stort set ved at være enige med DFDS om en særaftale til gavn for begge parter, men mangler nogle punkter før vi er færdige. Vi har planlagt 4 møder ombord i sidste halvdel af august, for at orientere om den tidsbegrænsede aftale. Bliver vi enige med DFDS skal aftalen sendes til urafstemning blandt vore medlemmer på Osloruten."

"Vi planlægger urafstemningen således at den kommer til at foregå samtidig med de forventede afstemninger om de øvrige faggruppers aftaler."

Metal Søfart

Der har været afholdt møder med tillidsrepræsentanterne for at diskutere situationen, og de videre forhandlinger afventer resultatet af forløbet med de øvrige organisationer.

Tilsvarende Sømændenes Forbund findes der ikke egentlige udkast for en "genopretningsaftale", og der har ikke været noget som kan kaldes detaljeforhandlinger.

Sømændenes Forbund

Talt med Søren Sørensen:
Løs snak med rederiet om kontante ændringer i overenskomsten. Indhold har været drøftet på tillidsmandsmøder, og tillidsrepræsentanterne har vendt fingeren ned. Rederiet har givet udtryk for at de gerne ville deltage i møder med medlemmerne sammen med foreningen på skibene.

Der foreligger på nuværende tidspunkt ingen konkrete udkast til eventuelle nye aftaler, som eventuelt kunne blive sendt til urafstemning, og der er ingen konkrete køreplaner.

Søfartens Ledere

Foreningen har sammen med Maskinmestrenes Forening haft en "genopretningsaftale" til urafstemning.

4. juli forelå resultatet:
Søfartens Ledere stemte: 59% JA og 41% NEJ
Maskinmestrenes Forening stemte: 38% JA og 62% NEJ.

Som følge af at de to foreninger har stillet sig sammen i forhandlingerne bortfaldt udkast til "genopretningsaftale", medens foreningerne stillede sig parate til at fortsætte drøftelserne.

Der har efterfølgende været afholdt møder mellem DFDS og foreningerne, og det er aftalt at DFDS evt. fremkommer med et nyt forslag til genopretningsaftale, som i givet

fald vil blive udsendt til en ny urafstemning. I skrivende stund er der ikke noget nyt.

Maskinmestrenes Forening

Samme situation som for Søfartens Ledere.

DFDS

Talt med Henrik Holck, HR-direktør DFDS.

* Der er 6. august sendt brev til maskinmestre og navigatører med anmodning om nyt møde. Det forventes at nye udkast til "genopretningsaftaler" kan være klar inden udgangen af august.

* Henrik Holck undrer sig over det er svært at komme i dialog med Sømændenes Forbund

* Rederiet er overbevist om at det vil lykkes at komme videre, og at nye aftaler kan være klar til ikrafttræden, ikke 1. september som oprindeligt håbet og planlagt efter, men fra 1. oktober.

DSRF
Udkast til midlertidige overenskomster

1) Menigt Cateringpersonale:

* Alle ansatte er rederiansatte, mod skibsansatte i gældende overenskomst. Forskellen er først og fremmest at rederiansatte kan flyttes fra skib til skib i rederiet, medens skibsansættelse er knyttet til et konkret skib.
Der er også forskellige regler for ansættelsesformerne i Sømandsloven, og generelt anses rederiansættelse for at være en mere sikker ansættelsesform. Konkrete bestemmelser i overenskomsten kan imidlertid betyde, at de to ansættelsesformer involverer ganske få forskelle.

* Der opereres med to ansættelseskategorier.
a) "Basic Crew", som er fast besætning på det enkelte skib.
b) "Flying Crew", som disponeres efter rederiets behov.

* Bedre ansættelsessikkerhed, herunder længere opsigelsesvarsler efter 1 års ansættelse. Der kan kræves skriftlig begrundelse for opsigelse efter 3 måneder, mod 6 måneder i dag.

* Ferie kan ikke afvikles i en opsigelsesperiode (mod 3 dage pr. måned i dag).

* Ansatte som ikke er omfattet af pensionsordning kan få en sådan etableret som administreres af rederiet. Alle vil blive omfattet af en helbredsforsikring.

* Tørner for "Flying Crew" tilrettelægges af rederiet. Forholdet mellem tjeneste og frihed er 1:1 set over en 6 måneders periode. Max ude 3 uger, minimum hjemme 1 uge.

* Pligt til at blive ombord ved kollegas pludselige forfald, mod tillæg af vikar-dagløn pr. dag.

* Det er en fasthyreaftale, med maksimal arbejdstid på 12 timer pr. dag og 6 timer på skiftedage. Arbejdstid herudover kun undtagelsesvis og i ganske særlige tilfælde.

* Lønniveau vil være som nu med en lille stigning.

* Ved sygdom i en frihedsperiode fortsætter frihedsafvikling, dog maksimalt i 12 dage.

* Overenskomsten vil have udløb 1. maj (2010), og ikke som vanligt en 1. marts.

* Der skal indgås protokollater om bl.a.:
Fællestillidsrepræsentant
Sømandslovens § 42 (fratrædelsesgodtgørelse ved lang tids ansættelse)
Sundhedssikring
Samarbejdsudvalg
Rejseordning
Godtgørelse ved ophør af yderligere passagerruter

Aftalen indeholder ingen seniorordning med optjening af ekstra fridage som i dag, men ellers er de fleste af de øvrige bestemmelser i eksisterende og foreslåede aftaler de samme.

2) Vikarer

Aftalen er tænkt til at give adgang for kortvarigt ansatte i spidsbelastningsperioder.

* Skibsansættelse
* Opsigelsesvarsel 24 timer
* Fasthyre pr. tjenestedag
* Arbejdstid max 12 timer pr. dag som kun undtagelsesvis osv

3) Rengøringsassistenter

* Skibsansættelse
* Opsigelsesvarsel i det første år 24 timer
* Allerede ansatte kan ikke ommønstres til rengøringsassistent
* Overtidsbestemmelse
* Max ansættelsesperioder op til 30 dage.

Hotel D'angleterre

Se DSRF-historie næste side.

Hotellets nye ejere har åbenlyst mange problemer med samarbejde og personaleforstand.

Der har været flere underlige historier i pressen den seneste tid, men den mest underlige er den 3F-nyheder 7. august kunne bringe om hotellets legendariske dørmand Gerry Stroud.

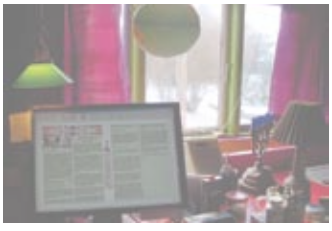
Dørmanden har arbejdet for hotellet i 17 år og været såkaldt "executive dørmand" med sæde ved hotellets ledelsesmøder. Gerry Stroud var vidt berømt for sit udendørs skuespil til ære for det faschionable hotel.

For de tidligere ejere, ægteparret Remmen, havde dørmanden tilladelse til at udvikle sit arbejde og sin arbejdsform som han ville.

Fire måneder før han skulle pensioneres som 70-årig, blev dørmanden opsagt med en skrivelse hvori der stod at han fratrådte med øjeblikkelig varsel.

Gerry Stroud har været plaget af noget sygdom de seneste år, men alligevel altid passet sit arbejde.

Afskedigelsen er løst i samarbejde med 3F Hotel & Restauration i København, som bekræfter at de ansættelsesretslige regler er overholdt. Hotellet har ingen kommentarer.



v/Ole Strandberg pr. 10/8-2008

FAGLIGE SAGER og noter

Bortvisning Hotel D'Angleterre ApS

Et medlem var ansat som"Executive Housekeeper" (oldfrue) ved kontrakt af 1. september 2005. Kontrakten erstattede en tidligere ansættelseaftale af 28. april 2004. I efteråret 2007 overdrager ejeren af Hotel D'angleterre, Remmen Hotels Holding A/S, hotellet til en ny ejer, Nordic Partners A/S. Den nye ejer beslutter at outsource hele housekeeping afdelingen, og i den forbindelse opsiges afdelingens ansatte.

Vores medlem, som er den ansvarlige for den opsagte afdeling, opsiges ved brev af 20. november 2007 til fratrædelse 31. marts 2008, og med ubetinget fritstilling fra 2. januar 2008. Også en ansvarlig for indberetning af løntimer for afdelingens ansatte timelønnede, opsiges ved samme lejlighed med fritstilling fra samme dato.

På en vagtplan for december er der noteret ferieafvikling for vores medlem i dagene mellem jul og nytår, og for den regnskabsansvarlige på et tidligere tidspunkt.

Før jul sker der ting og sager på det fine hotel. Det hele handler om at få kørt lønnen for de timeansatte i afdelingen før nytår, og ledelsen kræver at vores medlem, som den afdelingsansvarlige, må forestå de nødvendige lønindberetninger, fordi den lønansvarlige er sygemeldt.

En mail-korrespondance mellem hotelledelsen og vores medlem indledes 18. december, og fortsætter indtil jul, og medlemmet bortvises ved skrivelse af 4. januar 2008.

Medlemmet:
Fastholder i mails at lønkørsel ikke er og aldrig har været vores medlems ansvarsområde, og at der ikke er nogen på arbejde som kan varetage opgaven før nytår. Vagtplanen med ferieaftaler blev allerede fremsendt i kopi 23. november, og indholdet er ikke bestridt. Hvis hotellet

insisterer på fremmøde d. 27. og 28. december vil vores medlem møde på arbejde trods ferie. Kan en anden ikke instrueres i at gøre arbejdet?

Hotellet:
Insisterer på at det er medlemmets ansvarsområde og bestrider at der er sagt god for vagtplaneret ferie mellem jul og nytår. Lønindberetning skal ske inden årets slutning, og hvis ikke der er andre, må medlemmet gøre det. Hvis medlemmet insisterer på ferieafvikling mellem jul og nytår, og hvis indberetningen ikke foretages, vil det få arbejdsretslige konsekvenser.

Sagen blev ført for Københavns Byret af CO-Søfarts advokat John Ibsen, og dom afsagt 4. juli 2008.

Under proceduren for byretten forklarer hotellets administrerende direktør, at lønindberetningen var en banal historie med timeindførsler på et regneark. Selve lønkørslen blev foretaget af økonomiafdelingen. I realiteten blev indberetningen efter nytår foretaget af en uden forudgående kendskab til lønkørslen, på 5 timer uden yderligere instruktion.

Dommen:
* Lægger vægt på at direktøren har modtaget vagtplanen i slutningen af november med indførte ferier og godkendt planen.

* Konstaterer at direktøren aldrig har svaret på anmodningen om en anden kunne blive instrueret i at køre lønnen.

* Lægger til grund at det var uforudsigeligt at den lønansvarlige blev sygemeldt, og at medlemmet havde sikret sig at vedkommende ifølge vagtplanen var på arbejde d. 31. december.

Retten konkluderer at medlemmet ikke i det væsentlige har misligholdt sine forpligtelser eller manglet vilje, og at bortvisningen følgelig er uberettiget. Hotellet skal efterbetale løn på 112.800 kroner plus renter, og for mangler i ansættelsesbeviset 1.000 kroner.

Fratrædelsesgodtgørelser fra DIS-indkomst er skattefri - punktum.

Søfartens Ledere har gennem 3½ år ført sag om hvorvidt fratrædelsesgodtgørelser er skattefri, når de er blevet udbetalt som bruttobeløb efter DIS-overenskomst, (hvor nettobeløb ifølge nogle bestemmelser omregnes efter Arbejdsdirektoratets regler fra et årligt omregningscirkulære).

Advokatfirmaet NORDIA har på vegne af Søfartens Ledere ført 7 sideløbende sager, udsprunget af en sag anlagt ved Vestre Landsret. Landsretten afsagde dom 5. april 2005, og det hedder i præmisserne for dommen som giver foreningen medhold, at det alene er en betingelse for skattelempelse at fratrædelsesgodtgørelsen er beregnet på baggrund af nettohyrer optjent i DIS-skibe. Ikke desto mindre fortolkede ToldSkat videre på dommen og tilførte en yderligere betingelse at fratrædelsesgodtgørelsen også var udbetalt som et nettobeløb.

ToldSkat's fortolkning afskar berørte fra at få genoptaget skatteansættelser med henvisning til Vestre Landsrets dom.

Søfartens Ledere har videreført sagen både ved skatteankenævn og Landsskat-

teretten og tabt i alle disse instanser. Når et nettobeløb er omregnet og udbetalt med bruttoværdien skal det beskattes i følge skatteväsenet.

Sagen blev herefter anlagt ved byretten i Svendborg, og 14 dage før domsafsigelsen her, skar Skatteministeriet igennem og meddelte, at ministeriet var enige i den ordrette fortolkning af dommen fra Vestre Landsret i 2005. Når en fratrædelsesgodtgørelse er udbetalt med udgangspunkt i en DIS-indkomst, skal den ikke beskattes - punktum.

Hvis nogen af CO-Søfarts medlemmer har været berørt af beskatning af sådanne indkomster, kan de henvende sig til foreningens advokat og få rådgivning om, hvorvidt og hvordan genoptagelse af en skatteansættelse kan ske.

Søfartens ledere har skrevet om skattehistorien på deres hjemmeside 23. juli, og har en artikel i deres fagblad som udkom på nettet 7. august.

Skoleskibet "Danmark"

Som beskrevet i sidste fagblad havde vi i maj måned møder med Søfartsstyrelsen og Personalestyrelsen, om nye overenskomster på Skoleskibet for både Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening. På de første møder var der langt mellem parterne – især hvad angår Metal Søfart overenskomsten. Derfor blev det aftalt, at Søfartsstyrelsen i første omgang skulle prøve at nå til enighed med de øvrige organisationer og så vende tilbage til os.

Herefter gik der noget tid, og efter et par rykkere fra os, kom der så pludselig med posten et forslag til ny overenskomst, som vi blev bedt om at underskrive. Desværre havde modparten ikke rykket sig en tøddel – nærmest tværtimod – i forhold til de første møder. For begge overenskomsters vedkommende er de foreslåede lønstigninger alt for beskedne, i forhold til hvad vi har fået på andre overenskomster. Herudover ønsker de for Metal Søfart overenskomstens vedkommende en række ændringer, som klart vil forringe de ansattes forhold.

Blandt andet ønsker man at tillægget for svendebrev skal udgå, ligesom man ønsker at det såkaldte skoleskibstillæg skal bortfalde under oplægningsperioder.

Skoleskibstillægget svarer næsten til halvdelen af den samlede hyre for en skibsassistent, så det er ikke så lidt af et krav, de der kommer med. Vi har meddelt Søfartsstyrelsen, at vi ikke kan bruge deres forslag til noget og at vi nu overvejer hvad vi videre vil foretage os.

Det der kan undre én i denne sag er, at Sømændenes Forbund tilsyneladende er gået med til de nævnte ændringer, da forslaget fra Søfartsstyrelsen er baseret på den aftale de venter at indgå med Sømændenes Forbund. Ja, de samme sømænd,

der som omtalt andetsteds i dette blad, så ofte har beskyldt andre organisationer for at opnå for dårlige resultater.

ChrP

Danbor – opsigelse af TR/SR

Danbor er i øjeblikket i gang med en større udskiftning af rigge i Nordsøen. De tre rigge man hidtil har haft udgår alle, og så får man to nye med nogenlunde samme kapacitet og besætning.

Man har allerede lukket den ene rig ned og den næste er på vej, mens der går noget tid før de nye kommer til.
Derfor har Danbor været nødsaget til at opsige en række ansatte i den mellemliggende periode, indtil man når op på fuld styrke igen.

I den forbindelse har man så fyret en tillidsrepræsentant og en sikkerhedsrepræsentant fra DSRF, hvilket vi har protesteret i mod. Danbor mente godt de kunne opsige dem, da de nedlagde riggen og arbejdspladserne dermed forsvandt.

Dette var vi uenige i, da de er ansat i virksomheden Danbor og ikke på riggen. Det var derfor vores holdning at Danbor blot kunne ansætte dem på den sidste rig indtil de nye rigge er klar.

Danbor var ikke meget for dette, da man så skulle opsige folk på den sidste rig. Det endte med et kompromis, hvor medlemmerne blev garanteret genansættelse fra 1. oktober, så de dermed kun er ude af virksomheden i en månedstid uanset hvornår de nye rigge er klar.

ChrP

DFDS – opsigelse af SR

I DFDS har vi haft en lignende sag. Her har man i forbindelse med lukningen af ruten mellem Bergen og Newcastle opsagt en sikkerhedsrepræsentant for Metal Søfart. Da denne er rederiansat har vi protesteret, da de bør flytte ham til et andet skib i stedet.

Efter en længere diskussion har DFDS erkendt, at man handlede ukorrekt. Da den pågældende i mellemtiden har fået anden beskæftigelse, er han dog ikke blevet genansat.

ChrP

DFDS – ny supervisor talsmand

DSRFs mangeårige talsmand for supervisorerne, Jeanette Holm, er blevet forfremmet til A-leder og er derfor trådt tilbage som talsmand. I stedet er Torben Nakskov, som er supervisor på ”Dana Sirena”, blevet valgt. Torben er dermed talsmand for alle supervisorer i rederiet og vi skal opfordre disse til at gøre brug af deres talsmand – også selvom man måske ikke er på samme skib.

Torben har tidligere været tillidsrepræsentant for de menige på ”Princess of Scandinavia”, og vi ønsker ham velkommen tilbage i flokken. Desuden takker vi Jeanette for hendes indsats som talsmand og ønsker hende held og lykke med sit nye job.

ChrP

Nordic Offshore

Den nye overenskomst mellem Metal Søfart og Nordic Offshore er nu færdigforhandlet og underskrevet. Overenskomsten ligger på hjemmesiden.

ChrP

Opsigelse af tillidsrepræsentant i BornholmsTrafikken

En tillidsrepræsentant-suppleant som har været ansat i BHT i knap 25 år, og været tillidsrepræsentant gennem en længere årrække, blev 23. juni 2008 opsagt til fratrædelse 23. februar 2009 (opsigelsesvarsel + 2 måneder efter tillidsrepræsentantregler).

Begrundelse var sygemelding siden 25. april 2008 og et lægenotat fra hospital af 11/6-2008, hvorefter sygemeldingen måtte forventes at have en yderligere udstrækning på 4-6 måneder. I opsigelsen blev det noteret at en raskmelding i opsigelsesperioden ville annullere opsigelsen.

25. juni fremsendte DSRF en protestskrivelse til BHT, hvor vi gjorde gældende at vi anså opsigelsen for at være uforenelig med generelle bestemmelser om tillidsrepræsentant-beskyttelse, og henviste til overenskomstbestemmelsen at "kun tvingende grunde kan sagligt begrunde opsigelse/afsked af en tillidsrepræsentant".

Samtidig forbeholdt foreningen sig at videreføre sagen fagretsligt, såfremt der ikke kunne opnås enighed om tilbagekaldelse af opsigelsen.

Ved skrivelse af 1. juli 2008 trak BHT opsigelsen tilbage.

NY KONSULENT I METAL SØFART OG A-KASSEN

Søren Vincentz Nielsen, 53 år gammel, gift, har 4 børn og er bosiddende i Korsør.

Af uddannelse kleinsmed fra 1975 og efterfølgende arbejde på Korsør Skibsværft.
Fra slutningen af halvfjerdserne til 1981 rejsende certificatsvejser til elværker og olieraffinaderier for Scandinavisk Industriservice. Startede i 1981 hos et smede- og maskinarbejderfirma i Korsør som reparatør på Storebæltsoverfarten og dette varede til 1985.

Derefter Kähler & Breum som havde fabrik i Korsør, og også her som reparatør på Storebæltsoverfarten - varede til 1988. Korsør Havnesmedje som værkfører og igen med beskæftigelse på Storebæltsoverfarten indtil 1990.

1990-95 værkfører i teknisk afdeling på Vognmandsruten i Korsør.

Foråret 1994 uddannelse som skibsassistent med 10 ugers kursus i Frederikshavn.

Startede i Scandlines i 1995 som skibsassistent og opsagt sit arbejde pr. 1. september 2008.

Har haft jævnlig gang på metalskolen i Jørlunde, og fået alle de efteruddannelser som overhovedet har været muligt.

Været tillidsrepræsentant hos Scandlines siden 1997, og de sidste 3 år som fællestillidsmand.

Valgt ind i diverse udvalg i Scandlines, herunder et udvalg som har arbejdet på at skaffe beskæftigelsesgaranti til de ansatte. Dette udvalg blev nedsat for 3 år siden i forbindelse med salget af det "gamle" Scandlines til nye ejere, bestående af: 3I, Nordseerederei og det tyske forsikringsselskab Allianze. Endelige aftaler blev underskrevet i 2007.

Har siddet i samarbejdsudvalg, uddannelsesudvalg, uniformsudvalg mv

Har valgt at være tillidsmand fordi han ikke kan lide uretfærdighed, hverken i sociale eller arbejdsmæssige forhold, og håber i det kommende arbejde som konsulent i Metal Søfart og A-kassen, fortsat at kunne være medlemmerne behjælpelige med ønsker og problemstillinger.

Været medlem af Metal Søfarts bestyrelse siden regionerne blev sammenlagt i 2006, og været formand for region 6 siden regionerne blev stiftet, og før den tid næstformand i den gamle kreds 6.

Fik ansættelsesaftale med Dansk Metal 20. juni, og havde forinden haft to introduktionsperioder af en uges varighed i Rødovre, side om side med Ove Larsen.

Tiltrædelsen sker 1. september og Ove fortsætter året ud, hvorefter han har ønsket at tiltræde som pensionist. Ove siger vi farvel til i et kommende nummer.

NY SVEND BORG BROCHURE

Svend Borg som nu er 89 år, her fra sine yngre dage.

Svend Borg har igen skrevet en lille brochure om fortiden for Metal Søfart. Den seneste hedder ”En fantastisk forbundsformand”, og handler om Erik Jacobsen, som var forbundsformand for Søfyrbøderne fra 1920 til 1933 og senere medlem af det danske landsting.

Erik Jacobsen var oprindeligt ØK-sejler, og han omtales som ”verdens første motormand i verdens første motorskib”, ØK’s berømte ”Selandia”.

Brochuren er som Svend Borg’s forrige (”Danmarks Livligste Forbund”) trykt af CO-Søfart, og særlig tiltænkt Metal Søfarts seniormedlemmer, til hvem den tilsendes pr. post.
Andre interesserede kan rekvirere brochuren gennem CO-Søfart.

Her bringes et lille uddrag:

Derefter omtalte Erik Jacobsen arbejdet om bord, 4 timer arbejde og 8 timer fri. Systemet kaldes 3-skiftet vagt. Ligeledes om at fyre og fyrrensning. Han fortalte at ombord i Amerikabåden ”Oscar II”, var der 36 fyrbødere, og om værktøjet på fyrpladsen, som består af en Spade man fyrer med, Rager, som man rager kullene ud over hele fyret med, en Slejser eller brækstang man brækker slagger af ristene med, Syvtal man bruger for at holde ristene fri for slagger. Om rensning af fyr, hvordan man trækker slaggerne ud, og hiver asken op gennem et luftrør og kaster det ud over siden.

Mandskabet ombord var: kullemper, fyrbøder, donkeymand, stores-keeperen, som passede værktøjet, opringer som skulle sørge for at der blev fyret i alle fyr på en gang. Det gjorde han ved at slå på en klokke, eller hugge spaden hårdt i dørken. Ved land passede donkeymanden fyrpladsen, de øvrige fyrbødere hjalp til ved reparation af maskinen eller vaske, og male maskinen med glasur. Efter endt arbejde kl. 17 blev alt værktøj leveret tilbage til storeskeeperen.

Erik Jacobsens foredrag sluttede med: ”Uden at være sentimental kan jeg godt sige, at glæden over gensynet med de danske kyster, når søfyrbøderen efter lang fraværelse får disse i sigte, gør hans hjerte blødt. Nu skal han hjem, og tage revanche for alt det, han har døjet, og videre i krig og i fred. I storm og stille har han taget sin tørn, aldrig ænset de farer, der lurer på havet og på feberfyldte floder, og den, der i virkeligheden leverer drivkraften til

vort lille samfunds forsyning af råprodukter, burde han have en større erkendelse end den der hidtil er blevet ham tildelt? Havet har krævet sine ofre, deriblandt adskillige søfyrbødere, men karakteristisk for værdsættelsen af disse var et referat af en søulykke, hvor følgende var anført: Skibet gik ned med mand og mus og 3 fyrbødere."

Meget i brochuren handler om det mere end spændte forhold mellem socialdemokrater (Erik Jacobsen) og kommunister (Richard Jensen). I 1933 var socialdemokraternes tid - for en tid - forbi, og Svend Borg citerer Erik Jacobsen:

"Det stod mig klart, at kommunisterne var i flertal, og at jeg ikke kunne blive genvalgt. Derfor trak jeg mig tilbage". Det nævnte han i sin beretning, som blev forkastet med 26 stemmer mod 6. Ved den senere

urafstemning fik Richard Jensen valgt sine folk.

A-kasse orientering

v/Ove Larsen

Så er reglerne om supplerende dagpenge, som omtalt i apriludgaven af dette blad, vedtaget og gælder fra 23. juni 2008. Visse af reglerne gælder dog fra 14. april 2008. Her skal kun forklares reglerne, der gælder fra 23. juni 2008.

SUPPLERENDE DAGPENGE

Man kan få supplerende dagpenge i **max 30 uger inden for 2 år**.
Alle uger hvor der kan udbetales supplerende dagpenge tæller med, dette betyder at når man påmønstrer inde i en uge og der er mulighed for at supplere med dagpenge, er der brugt 1 uge af de 30. Det samme gælder hvis afmønstringen sker inde i en uge.
Har man flere afløsninger i løbet af et år, får man hurtigt brugt de 30 uger.

Når man har brugt de 30 uger med supplerende dagpenge inden for 2 år, kan der ikke udbetales supplerende dagpenge, før man har haft mindst 26 ugers arbejde på fuld tid.

Det mærkelige er, at når man har mistet retten til supplerende dagpenge og bliver henvist til fuldtidsarbejde, men først skal starte tirsdag eller senere på ugen, og der var mulighed for at få supplerende dagpenge, har man ret til at sige nej tak, uden at få karantæne for selvforskyldt ledighed.

Det var vel ikke det, der var meningen med de ændrede regler, alle skal jo i arbejde, også de syge siger beskæftigelsesministeren, men sådan er der jo så meget.

Man skulle tro der er tale om en spøg, men det er ramme alvor.

G-DAGE

For at det ikke skal blive alt for let, han man i al sin visdom vedtaget at med virkning fra 1. juli 2008 skal arbejdsgiveren betale de 3 første ledige dage, G-dage. Tidligere var det 2 G-dage.

G-dagene skal betales hvis man har præsteret mindst 74 arbejdstimer inden for de seneste 4 uger.

Dette gælder når man opsiges uden selv at være skyld i opsigelsen, og man ikke begynder nyt arbejde, holder ferie eller er

sygemeldt lige efter fratrædelsesdagen.

Hvad det skal gøre godt for, udover at staten sparer penge, vides ikke, men det kunne komme til at virke på den måde, at i stedet for at antage en ny medarbejder for en kort periode, bliver de nuværende ansatte presset til endnu mere overarbejde og så kommer der jo ikke flere i arbejde.

Vi er ikke i tvivl om at denne regel ikke vil betyde så meget for søfarende, skibene skal jo sejle, men de der arbejder på land vil højst sandsynligt komme til at mærke det på arbejdspresset. Det vil jo koste endnu mere at ansætte en medarbejder for en kortere periode.

Da reglen nu også gælder for vikarbureauer, vil der sikkert blive røre i andedammen, eftersom ikke alle vikarbureauer har været indforstået med at skulle betale G dage.

SKIBSMASKINIST

Der er mangel på skibsmaskinister til skibe med hovedmaskine under 3000 kw.

Det er sådan, at når man har gennemført uddannelsen som skibsmaskinist har man erhvervet sønæringsbrev som maskinist af 2. grad, hvilket indebærer at man kan sejle maskinist/enemester i skibe hvor hovedmaskinen er mindre end 750 kw.

Her er det meget småt med hyre, der er næsten ingen skibe tilbage hvor maskinen er så lille.

For at kunne erhverve sønæringsbrev som maskinist af 1. grad, der giver ret til at sejle som chief i skibe med op til 2999 kw, skal man efter gennemført uddannelse have sejlet som 1. mester/vagthavende under en chief i 12 måneder. Dette var og er stadig et problem, da der ikke er mange rederier, der har mere end 1 maskinist i skibene.

Søfartsstyrelsen har oplyst at man er i gang med at oprette et praktikkontor som hjælper med at finde de rederier, der har mulighed for at give den nyuddannede maskinist den manglende sejltid under betryggende forhold, så han kan erhverve sønæringsbrev af 1. grad.

Derfor, er du faglært skibsassistent, har 2 års erhvervserfaring heraf mindst 9 måneders sejltid som skibsassistent, og er interesseret i at videreuddanne dig som maskinist, så gå i gang, der er gode muligheder for hyre.

Økonomien under opholdet på skolen er SU, men er du i hyre, kan du måske aftale med din reder, at du får orlov til uddannelsen, så kan du få SVU som svarer til max. dagpengesats. SVU kan bevilges i højst 52 uger.

Læs mere på www.martec-fhavn.dk eller kontakt afdelingen, gerne inden du tilmelder dig uddannelsen.

Undervisningen indeholder emner som automation, brandbekæmpelse, elektroteknik, hydraulik og pneumatik, kedellære, motorlære, maritimt engelsk, informationsteknologi, køleteknik, skibsteknik, sundhedslære, søsikkerhed, søret og skibsadministration og vagttjeneste. Dertil kommer perioder med søpraktik

MS-internt

Per Maj
formand
62 25 26 62

Metal Søfart
Region Syddanmark
Klub 5

Gudme 14.07.08

Til medlemmer af Metal Søfart Region Syddanmark.

Årets sommertur går ud i det blå i år. Vi vil krydse regionen fra nord til syd og fra øst til vest.

Turen starter i Svendborg med afgang fra Metal Svendborg kl. 07.30, derefter er der opsamling ved Odense banegård på Dannebrogsgade kl.08.30, i Middelfart på parkeringspladsen ved motorvejen kl. 09.30, i Fredericia på den ny parkeringsplads ved banegården spor 10 kl. 10.00, og i Kolding på banegårdspladsen kl.10.30

Arrangementet finder sted torsdag den 21. august 2008. Tilmelding til Metal Svendborg på telefon: 62 21 10 99 senest tirsdag den 19. august. Ved tilmelding bedes I venligst oplyse opsamlingssted.
Bemærk den korte tilmeldingstid.

Klubben betaler udgiften til bus, frokost og øl og vand på turen.

På bestyrelsen vegne

Per Maj

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

Metal Søfart
Region Hovedstaden
Klub 8

Seniorklubben og Klub 8's fælles udflugt til Teknisk Museum i Helsingør 10. juli, med efterfølgende frokost på Metalskolen i Jørlunde, var vellykket. Kunne nok have brugt lidt mere tid på museet hvor der var mange interessante ting udstillet.

Klub 8 inviterer igen medlemmerne til "HALLOWEEN" i Tivoli. Mandag d. 13. oktober kl. 12 mødes vi på Axeltorv overfor Tivolis hovedindgang (Vesterbrogade).

Også i år blev et bestyrelsesmedlem i Klub 9 præmieret i en københavnsk møntklub for en lille udstilling om CURACAO, Hollandske Antiller, som er kendt af mange søfarende. Øen har den største tørdok i den vestlige sfære, og også et enormt olieraffinaderi. Der fremstilles udmærket øl, produceret på destilleret havvand!

Undertegnede var for få år tilbage ombord på "Mærsk Responder", og havde som base flere måneder i Curacao.

Helmut F. Sørensen-Salz
næstformand

Søren Vincentz Nielsen
formand
58 37 50 96
vincentz@privat.dk

Metal Søfart
Region Sjælland
Klub 6

Ophør som fællestillidsrepræsentant

Jeg har fået nyt job, som kasserer/ konsulent i Metal Søfart.

Jeg tiltræder den 1-9-08. Samme dato stopper jeg som formand for region 6 Sjælland og som fællestillidsmand hos Scandlines.

Jeg vil herved sige tak for det samarbejde som der er vist mig gennem mit virke, både som formand for regionen samt som fællestillidsmand i Scandlines.

Med virkning fra 1-9-08 vil det være Erik Sørensen som overtager posten både som formand for regionen samt posten som fællestillidsmand for Metal Søfart i Scandlines. Jeg ønsker jer alle god vind fremover.

Formand og fællestillidsmand
Erik Sørensen
mobil nr. 31211955
Toldboderne 3, 1. th.
4990 Sakskøbing

Kasserer
Lars Lykkegaard
Tlf.: 54163642, mobil nr. 20220060
Krogedevej 5
4874 Gedser

Runde fødselsdage i perioden

30-08-2008 til 24-10-2008

Tillykke 50 år

Lars Chr. Ohlsen –
fylder 50 år den 2. september 2008

Tillykke 65 år

Per Skov Jensen –
fylder 65 år den 14. september 2008

Tillykke 70 år

Bjarne Bernhardt Andersen –
fylder 70 år den 3. september 2008

Otto Torsvik –
fylder 70 år den 12. september 2008

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2008

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	11.643 kr. og derover	Kr. 968,25	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	11.642 kr. og derunder	Kr. 608,00	
DAS-hyre	15.100 kr. og derover	Kr. 968,25	
DAS-hyre	15.099 kr. og derunder	Kr. 608,00	
Dagpengesats	576 kr. og derover	Kr. 968,25	
Dagpengesats	575 kr. og derunder	Kr. 608,00	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Lærlinge		Kr. 194,75	
Efterlønsbidrag		Kr. 410,00	

Der kan endnu findes bevaringsværdige små pletter i Københavns havneområde. Her et klip fra "de syv små hjem", Nordhavnen/Fiskerihavnen.

DSRF-internt

Runde fødselsdage i perioden 30-08-2008 til 24-10-2008

Erik Fr. Nielsen – Vesterhavnen 9 1-2, 5800 Nyborg – fylder **85 år d. 4. september**

Pia Kleis de Rosche – Sømærkevej 15, 9310 Vodskov – fylder **50 år d. 6. september**

Knud O. V. Schmidt – Gillesager 232 2.tv., 2605 Brøndby – fylder **85 år d. 12. september**

Per Larsen – Olymposvej 48, 9270 Klarup – fylder **60 år d. 14. september**

Annette Stubberup Kræfting – Vinkelvej 2, 9681 Ranum – fylder **50 år d. 23. september**

John Jørgensen – Banemarksvej 61, 2605 Brøndby – fylder **50 år d. 27. september**

Mona Grethe Eriksen – Vædderens Kvarter 74, 6710 Esbjerg V – fylder **70 år d. 27. september**

Bouraoui Gilbert Marmouche – Lindrothsgatan 3, 418 71 Göteborg. Sverige – fylder **60 år d. 28. september**

Tove Ravn – Vesterhavsgade 27 st.tv., 6700 Esbjerg – fylder **60 år d. 29. september**

Jens Ingolf Jørgensen – fylder **50 år d. 16. oktober**

Tusind tak for gaven til min fødselsdag.
Annmarie Hansen

Tak for de søde lysestager jeg fik på min 60 års fødselsdag, dem blev jeg virkelig glad for.
Venlig hilsen
Lilian Nielsen

Mange tak for opmærksomheden og de to smukke Rosendahl lysestager på min 60 års dag.
Venlig hilsen
Gudrun G. Pedersen

Tusind tak for de fine lysestager, som jeg modtog til min 60 års fødselsdag.
Med venlig hilsen
Annalise Arnsberg

Jeg vil hermed takke foreningen for den dejlige gave jeg fik på min 60 års dag.
Med venlig hilsen
Bjarne Mortensen

Tak for opmærksomheden i anledning af mit jubilæum.
Venlig hilsen
Carl Kofoed

Mange tak for de flotte Rosendahl lysestager jeg fik på min 90 års dag.
Venlig hilsen
Johannes Pedersen

Jag tackar för gåvan på min 70 års dag. God fortsättning till er alle i foreningen.
Sten de la Waux

Mange tak for en smuk gave til min fødselsdag.
Rita Jensen. Aarhus

Jeg vil takke foreningen for de to flotte Rosendahl lysestager, I glædede mig med på min 70 års fødselsdag. Tak skal I have.

Samtidig vil jeg benytte lejligheden til at sige tak for den fine fest i lavede til jeres 100 års jubilæum, det var dejlig mad og god musik. En dejlig weekend.
Med venlig hilsen
Benny Snydstrup

Tak for opmærksomheden ved min 60 års fødselsdag den 19. april.
Med venlig hilsen
Inger Egelykke

Skovtur

Torsdag den 25. september 2008

Dansk SØ- Restaurations Forening har hermed fornøjelsen, at invitere foreningens medlemmer samt ægtefæller/samlevere på skovtur/sejltur med skibet "m/s Helge", på det smukke Svendborgsund. Der vil være frokost på Hotel Christiansminde.

Kontingentfrie medlemmer og deres ægtefæller skal ikke betale.
For alle andre koster skovturen 100 kr. pr. person.

Der vil blive afholdt skovtur specielt for bornholmerne

Tilmelding senest den 10. september 2008 på tlf. 36 36 55 85.

Der vil være busafgange følgende steder:
Museumspladsen i Esbjerg kl. 09.00
Fredericia Banegård kl. 10.15
Odense kl. 11.00
København, Reventlowsgade (bag hovedbanegården) kl. 09.00
Slagelse Banegård kl. 10.15

Retur: ca. kl. 17.00

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 køkkengrej. 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

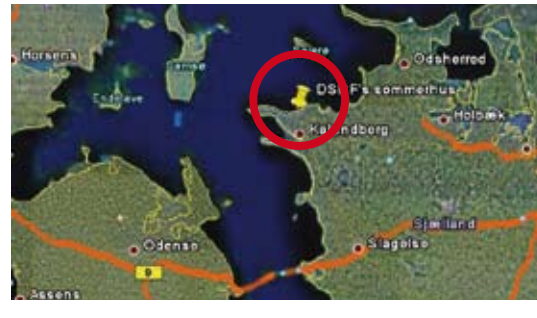
Priser lavsæson (incl. el):
Alle øvrige uger

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 medlemsorganisationer kan leje sommerhuset.

Se:
www.co-sea.dk



KLAR TALE FRA SØFARTSSTYRELSEN OM SKIBSKOKKE

Den 12. juni skar Søfartsstyrelsen kontant igennem A.P. Møller's selvforståede udlægninger af besætningslovens bestemmelser om, hvilke krav der stilles til en søfarende, der skal bestride stillingen som foreskreven kok i skibe registreret i DIS.

A.P. Møller mente at et kursus på 5 måneder, efterfulgt af ca. 5 måneders praktik i skibene var rigeligt til at bestride de stillinger, som danskere skal have 4 års læretid for at kunne bestride.
Rederiets holdning var at et filippinsk sønæringsbevis, som man kan få efter 5 måneders kursus, dækkede det samme som et dansk sønæringsbevis.

CO-Søfart har fået fuldstændig aktindsigt i al korrespondance mellem styrelsen og de danske rederier siden midt i 90'erne.

Af aktindsigten fremgår, at A.P. Møller allerede i 1998 fik klar besked om hvorledes besætningslovens bestemmelser skulle forstås. Desværre kommer styrelsen siden til at formulere sig dårligt i forbindelse med udsendelse af en forklaring på STCW, hvor forklaringen om kokkebeviser kan misforstås.

Dette bliver til et halmstrå som A.P.Møller så forsøger at klamre sig til, i sin dialog med styrelsen om godkendelse af de filippinske kokke, der skal afløse de uønskede danske hovmestre i rederiet.

Igen må man efter at have læst papirerne rose Søfartsstyrelsen for at være klar i mælet, i den debat som opstår mellem styrelsen og A.P. Møller, efter at rederiet den 23. januar skriver en mail og beder om bekræftelse på, at man må bruge filippinere i foreskrevne stillinger.

Nu er A.P. Møller og de øvrige skibsredere efterhånden forvænt med at de altid får deres vilje når de buldrer nok, og derfor udgår der også hidsige e-mails fra Esplanaden til styrelsen, hvor de velkendte ord som "stærkt konkurrenceforvridende, protektionistiske, hæmmende regler", flittigt bliver brugt i forsøget på at presse styrelsen til at godkende, at udlændinge med en uddannelse på 10 måneder skal kunne opfylde lovens krav om 4 års uddannelse.

Søfartsstyrelsen falder denne gang ikke for larmen og lukkede endelig den 12. juni definitivt debatten, ved at give A.P. Møller 3 måneder til at sørge for at alle foreskrevne kokke i rederiets DIS-skibe, opfylder kravene i Lov om skibes Besætning § 8.

Det er ganske forbløffende, at det pludselig er stærkt konkurrenceforvridende og protektionistisk at Søfartsstyrelsen kræver, at rederierne lever op til lovens krav om at man skal have et dansk sønæringsbevis **eller** 48 måneders læretid, hvoraf mindst 24 måneder skal være i søgående skibe, for at kunne mønstre ud i foreskreven stilling som skibskok. Især i lyset af at denne version med de 48 måneders læretid, i 1987 blev indført efter ønske/krav fra rederne, således at de kunne bruge udenlandske kokke i deres DIS skibe.

Men når småpenge-begæret rammer

Esplanaden, så kan man ikke huske tidligere løfter, modtagne og skrevne breve, men føler sig snydt af et ønske de selv fik opfyldt 20 år forinden.

Efter Søfartsstyrelsens afsluttende mail, oplyste rederiet at det drejer som om ca. 20 filippinske kokke, som ikke levede op til kravene. Eftersom der på det tidspunkt var ansat ca. 35 filippinske kokke i foreskreven stilling, var der tale om en fejlmargen på mere end 60%.

Vi har siden hørt at rederiet har overflyttet filippinske kokke fra rederiets Singapore og IOM-skibe. Det er jo fint, hvis de lever op til kravene, men rederiet skal huske at det er læretid der tales om og ikke sejltid. Så hvis man ikke har være under oplæring mens man har sejlet, så tæller det ikke, da man ikke kan stå i lære hos sig selv. Så 4-5 års sejltid som chiefcook tæller ikke, hvis man ikke har de krævede 48/24 måneder læretid før dette.

Sejltid uden læremester kan kun kunne medregnes som maksimalt 6 måneders læretid, men det er A.P. Møller og de andre rederier vel klar over!

CO-Søfart er glad for, at Søfartsstyrelsen har den samme forståelse af bestemmelserne i Lov om skibes Besætning, som vi har. Med denne klare beslutning som styrelsen tog den 12. juni, kan ingen dansk skibsreder være i tvivl om hvilke krav der stilles til en person, for at kunne bestride stillingen som foreskreven skibskok i DIS-skibe.

CO-Søfart vil fremover være endog meget opmærksom på at dette bliver overholdt i alle rederier, og uden tøven skride til politianmeldelse, hvis der sker brud på loven.

SØMÆNDENES FORBUND - VRØVLER!

Når man har læst Morten Bach's indlæg gennem tiderne i Ny Tid, sømændenes fagblad, så er man blevet rimeligt hærdet over for kommunistiske floskler og betonsprogets uforsonlighed, særlig i relation til dem som burde kunne være venner. Når den ellers så flinke mand får en kuglepen i hånden, så slår hjernen åbenbart fra, og fiktion og drømme blandes sammen med virkeligheden, så intet kan genkendes eller adskilles.

Mortens sidste indlæg i Ny tid under overskriften "-et rustent spark i røven", sætter nye standarder for disciplinen.

Det er nu, lige pludseligt, i Mortens mangel på skriftklogskab, 3F-sømændene, som hovmestrene i rederiet kan takke for deres aftale med rederiet. På grund af den sag sømændene anlagde ved Arbejdsretten. Selv med Morten Bachs skriveblender på fuld skrue, er det tåbeligt vrøvl og plat selvforherligelse. Alle involverede ved noget andet, men det er frit at kaste i det offentlige rum, at månen består af gammel ost. Så kan den snurre der og stinke.

Man kan lade resultaterne tale for sig selv. Dem som endte med de mindste fratrædelsesgodtgørelser var 3F-sømændene, på trods af at samme forbund brugte 3 uger længere på at forhandle deres aftale på plads, end CO-Søfart. Og hvis truslen om Arbejdsretten var så alvorlig som Morten påstår, hvorfor videreførte de så ikke sagen til et resultat som ville have fået os andre til at græde af misundelse? I den virkelige forløbsverden endte de med at begære fællesmøde med A.P. Møller, en måned efter de havde underskrevet aftalen, fordi de følte de var blevet forfordelt til sammenligning med CO-Søfarts medlemmer. Det fik de heller ikke noget ud af. Så uha hvor er det åbenlyst at vi må være taknemmelige for sømændenes trusler om Arbejdsretten.

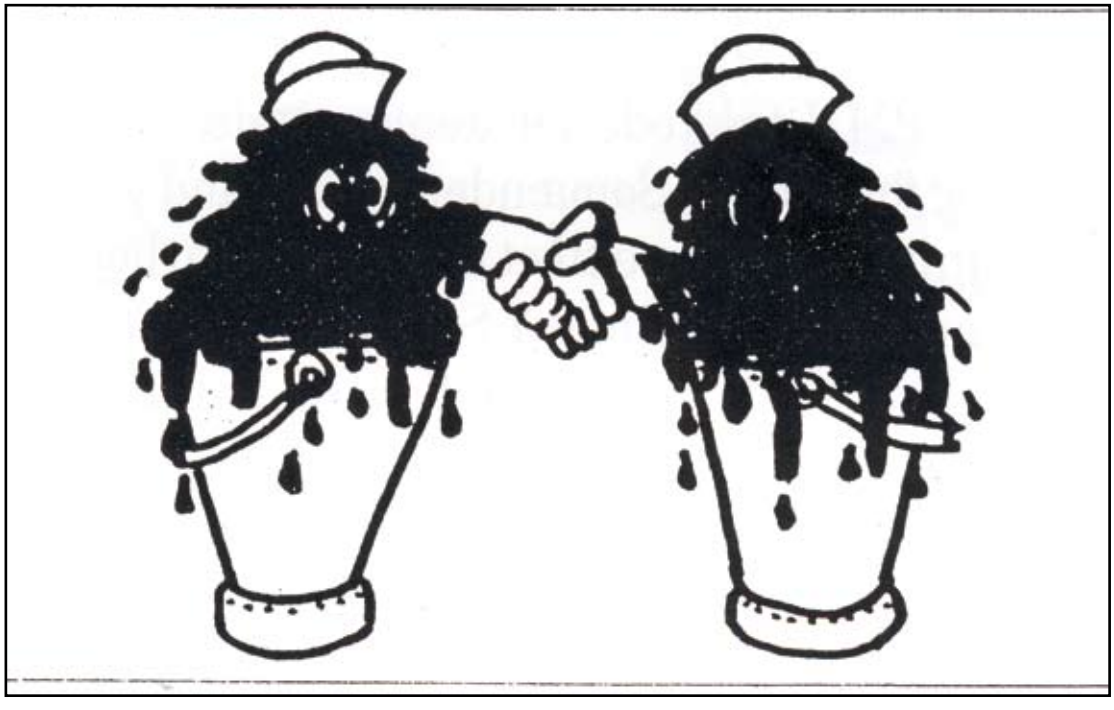
I artiklen uddeler Morten de sædvanlige spark til Metal Søfart og DIS-Kontaktudvalget. Måden han skriver på, demonstrerer en mere end 100 år gammel historie. En historie om vores enestående elendighed til at etablere den bedst tænkelige fagbevægelse for danske søfarende, med en opsplitning i 5 basale søfartsorganisationer, og flere tilløbere. Vi er f.eks. årtier, om ikke et århundrede, bagud for vores nordiske kollegiale organisationer.

I det spil har særlig sømændene skrevet sig varme på sproget, hvor alting altid er de andres skyld, og man selv de eneste frelste. Så sprækkerne i isen med sikkerhed bliver uovervindelige. Når sømændene således ikke er tilfredse med et overenskomst-resultat, så er det næsten altid, med en undtagelse i 2007, Metal Søfart som har været rederilakajer og spændt ben. I 2007 var det svært at klage da forbundet hos forligsmanden krævede det samme som Metal Søfart havde fået ved forhandlinger. Klippefast er det at intet er sømændenes egen skyld.

Nu er Morten Bach blevet ITF-inspektør i Danmark for FoC-kampagnen. Det betyder, uanset hvad der står i Ny Tid, at han

repræsenterer alle danske organisationer. Han er nemlig ikke alene ansat som følge af opfordring fra 3F, men på anbefaling af alle de danske organisationer som er ITF-medlemmer. Vi må håbe det bringer mere klarhed og forstand i Mortens kuglepen, for som menneske er Morten jo sød og rar.

Et 100-år gammelt krigssprog kolleger imellem. Nedenfor klip fra Christian Tortzen, "Sømændenes Forbund 1897-1997"



METAL TRÆTHED

Venstrefløjen har altid ment, at strejken var arbejdernes vigtigste våben i kampen for bedre vilkår (s. 13). Det mente Sømændenes Forbund stadig, men hvad med „metallerne"?
I maj 1991 fortæller Ny Tid om en Vilstrup-undersøgelse af holdninger blandt medlemmerne i Dansk Metal. Her viser det sig, at 65% af dem svarer, at *tiden er løbet fra strejker og den slags kampskridt undtagen i helt specielle situationer.* - Godt, at der ikke blev storkonflikt, tilføjer Ny Tid.

Overenskomster. ***Grænseløst forræderi***

I vinteren '90 - 91 blev der forhandlet nye 2-årige overenskomster. *6. februar afsluttede Metal Søfart sine forhandlinger med Danmarks Rederiforening med dette århundredes mest elendige resultat*, fortæller Henrik Berlau i Ny Tid. Han er rystet over, hvad Metal er gået med til. *Grænseløst forræderi*. Men det lykkedes sømændene at *reparere på dette diletanteri*, så de selv opnåede et rimeligt godt resultat i deres overenskomst. HB slutter sin leder med nogle linier, som nok har fået Metalfolkene, *der sidder på deres flade i Nyrupsgade* og er ligeglade med deres medlemmer, til at fnyse:

P.S. Inden vi afsluttede vore forhandlinger, fik vi det løfte af rederne, at Metal Søfart ville få tilbudt de forbedringer, vi havde opnået. Hvilket hermed kvit og frit står til Metals frie afbenyttelse.

MIKE AXDAL

”Scandinavian Star”
Katastrofebranden fra 1990
som brænder videre i 2008

Skrevet efter møde med Mike i Korsør, torsdag d. 24. juli.

Efter den seneste drøftelse i Folketinget 9. maj 2008 (jvf. fagblad 3-2008), hvor Dansk Folkeparti fremsatte beslutningsforslag om en uvildig kommission, er sagen nu igen hvilende i et udvalg under retsudvalget, før 2. behandling af forslaget i Folketinget. Socialdemokratiet er blevet tungen på vægtskålen, og partiet er på den ene side og den anden side, vaklende i sin holdning. Justitsminister Lene Espersen på sin side mener, at alle sten er vendt, og om der fortsat føres sager eller nedsættes kommissioner, så kan disse sten for nogle efterladte aldrig vendes nok, og ingen nye konklusioner vil være tilstrækkelige.

Lene Espersen har nok en person helt bevidst i tankerne. Mike Axdal. Den eneste civile danske borger som har sin egen postkasse i Folketinget.

”Jeg var nede og lave et interview på Danmarks Radio, regionalen i Næstved, og så var der en sød journalist som sagde, nu skal du have den bedste historie, - hans

kone var ansat som sekretær i Folketinget, og en dag de diskuterede "Scandinavian Star" og Mike Axdal, fortalte konen at Mike Axdal var den eneste civile borger som havde sin egen postkasse i Folketinget".

Og det siger vist nok så meget om den postmængde Folketinget gennem årene har modtaget fra Korsør.

Og hvem er så denne mand, som indtil nu har brugt 17-18 år af sit liv, på personligt at efterforske og forfølge den dunkle og komplekse historie om katastrofebranden, som han i dag uden tøven kalder mordbrand.

Det er ikke let at finde ind til. Fordi al samtale om ham personligt, eller vejr og vind for den sags skyld, uvægerligt skrues ind i delhistorier om "Scandinavian Star". Med navne og datoer, med udsagn og indsagn, med FBI, Bahamas, canadiske diplomatiske repræsentationer, brandkyndige, skibskyndige, positionskyndige, politimesteren på Frederiksberg, skandinaviske domstole, civilretsdirektoratet og skibsejere på tværs af Atlanten.

Mike har det hele i hovedet med datoer og stempler, og kontakterne er hele tiden tændt. Og også et kontor med en væg som fra gulv til loft rummer sirligt ordnede dokumenter. Mike's liv er efter katastrofen i 1990, mere end noget andet, "Scandinavian Star". Med en erstatning og en ulykkesbetinget pension, er opklaringsarbejdet blevet et fuldtidsjob.

Mike Axdal er født i Korsør i 1962, og var altså knap 30 år på kastastrofenatten og indehaver af et firma som arbejdede med rengøring, skadesservice og malerarbejder. Et firma som på sit højeste havde 36 ansatte. I marts 1990 blev han hyret af en erhversbekendt til at stå for nogle afsluttende arbejder på "Scandinavian Star". På den første returrejse fra Frederikshavn til Oslo, var Axdal, med sin far og bror som hjælpere, stadig på arbejde i færgen. Natten til den 7. april 1990 skete katastrofen. Mike's far og bror omkom sammen med 157 andre, og Mike undslap med nød og næppe.

Efterfølgende sygnede virksomheden hen og livet blev historien om "Scandinavian Star". Hans første kone døde, nogen har antydet at det var et fortvivlet selvmord, men på det personlige plan er livet langsomt blevet generobret. Mike har siden fundet sig en ny kæreste og sammen har de fået et barn, ved siden af dem de har hver for sig. Blikket er fast og overbevisende og det er ikke en af nederlagene kuet mand man møder i 2008.

Hans stædige fortsatte kamp om "retfærdighed" er ikke styret af en begærlig trang om højere og mere erstatning. Med al hans indsamlede viden om sammenhænge i historien, føler han retssamfundet har ladet sig spise af med en sludder for en sladder. Og desto mere han kæmper og fremlægger ny dokumentation, desto mere lukker samfundet sig om sine egne indledende beslutninger.

For mange vil Mike Axdal formentlig fremstå som inkarnationen af en konspirationsteoretiker. Et ord som i vore dage har fået en latterliggørende klang, fordi det klæbes på alle mulige umulige historier og

er blevet synonymt med ”mennesket har aldrig sat sin fod på månens overflade, det hele foregik i en lade i Texas”. Konspiration betyder slet og ret sammensværgelse, og konspirationsteori forestillingen om at nogen har sværget sig sammen for at modarbejde andre. En konspirationsteori kan altså udmærket godt være sand. Hvis den ikke bevises er den simpelthen en teori. Mike Axdal ønsker at bevise og mener han har materiale til det.

Man må også spørge i dag, om nidkærheden efter at finde den sande sandfærdighed om en fortidig grum skibskatastrofe, er videre bestræbelser værd. Var det nu lige den eller den som havde ansvaret for dit eller dat? Blev Søfartsstyrelsen skældt tilstrækkeligt ud? Har skattevæsenet tabt nogle skatteborgerkroner til nogle svindlere? Oprejsning for en ex-pyromans efterladte osv!

Menneskets fortælling er fuld af uafsluttede historier og justitsmord for den sags skyld, og vist skal vi gøre hvad vi kan for at afdække sandheder, også stadig om mordet i Finnerup Lade, men vi må også balancere vores ressourcer så det hele ikke fortaber sig i vores mangelfulde fortid, hvis vi overhovedet vil have ressourcer til en bedre fremtid. ”Scandinavian Star” fik stor betydning for Søfartsstyrelsen i Danmark. Måske blev de ikke klapset tilstrækkeligt af i det offentlige rum, men på de indre linier blev rigtig meget forandret i styrelsen. Et par, måske syndebukke, tog en kortere fængselsstraf. Kan vi så ikke holde der?

Problemet i dag er Mike’s hovedpåstande:
Der var tale om mordbrand motiveret af begærlighed (forsikringssvindel).
Der er tilstrækkelig ny viden som retfærdiggør en kommissionsundersøgelse eller ny retssag.

Det er disse to påstande godt og vel halvdelen af folketingsmedlemmerne vægrer sig ved at lægge øre til. Hvis vi derimod tror de er bare rimeligt sandsynliggjort, så **skal** vi selvfølgelig videre med spaden. Også her 18 år efter.

Materialet nærmer sig det uoverskuelige, og Mike selv har svært ved at finde afgrænsningens ”kunstneriske” niveau. Det gør det måske i sig selv vanskeligt for mange af dem Mike korresponderer med, at finde en fod at stå på. Et enkelt dokument vokser lynhurtigt efter et enkelt spørgsmål, til 70 vedhæftede filer. Og alle vi andre har ikke hele livet til ”Scandinavian Star”, som Mike har. Det kan gøre ham til en brølende løve i et bur, færre og færre tør nærme sig. Men hvis refærdigheden så langt fra er sket, og skal ske, så havde og har han måske ikke andre valg.

Derfor er det nu nødvendigt for alles skyld, også for vores kollektive samvittigheds skyld, at få svar på nogle enkle spørgsmål:

Er det tilstrækkeligt sandsynliggjort at flere på hinanden efterfølgende brandpåsættelser er dokumenteret som været opstået over et langt tidsrum (24 timer), at kun den første brandpåsættelse er efterforsket, at der på skibet er dokumenteret teknisk sabotage som har virket brandforstærkende, at den mistænkte ex-pyroman indebrændte som følge af den første brand og ikke kan have været anstifter af de efterfølgende?

Er det tilstrækkeligt dokumenteret at ejerforholdet på brandtidspunktet har været et andet end antaget?

Hvis der bare kan svares ja til disse to spørgsmål, nærmer det sig begrebet "justitsmord", hvis ikke der bevilges fri proces til en egentlig retssag om: Hvem, hvad, hvor og hvorfor?

Efter undertegnedes bedste overbevisning er dokumentationen påtrængende overbevisende. Så lad os for pokker komme videre, selvom det er besværligt.

21. november 1990 skrev Poul Nyrup Rasmussen i et brev til Mike Axdal, afslutningsvis:

"Vi har ikke glemt sagen og kommer tilbage til de vigtige spørgsmål, du arbejder intenst med. Som jeg gav udtryk for under vor samtale den 2. ds. finder jeg det fortsat grundlæggende at Danmark er langt bagud, når det gælder et beredskab i katastrofesituationer, og at vi som folkevalgte her på Christiansborg også har et ansvar for at sikre, at alle aspekter af Scandinavian Star katastrofen bliver undersøgt til bunds".

Det løfte bør Socialdemokratiet gentænke her i 2008.

=>

OleS

Mike Axdal på den berygtede skrotstrand Panang i Indien hvor "Scandinavian Star" endte sine fysiske dage. Juni 2004. På invitation af DR's dokumentargruppe.

Afslag på afslag på afslag

Mike Axdal lever med en alenlang historie over afslag til søgsmål mv. Her bringes så meget af sagsoversigten der kan være på denne side vedrørende perioden 1990-1997. Listen er 3½ side lang, og skrevet efter hukommelse!

1990
Afslag på afhøring af vidner under Søforklaringen. Sagen ankes, men der meldes om afslag. Afslag på afhøring af vidner, Det nordiske Granskningsudvalg.

1991
Oslo Politi, afvisning af påklage over mangelfuld efterforskning. Mike anmoder om aktindsigt i Søforklaringen, dette afslås, sagen ankes, Mike får medhold.

1992
Københavns Byret afviser søgsmål imod Skuld forsikring, sagen ankes.

1993
Danske myndigheder afviser at behandle nye oplysninger om ejerforholdet. Østre Landsret afslår danske overlevende og pårørende at rejse sager imod Forsikringsselskabet Skuld ved danske domstole.

1994
Efter 5 afslag på fri proces kontaktes Mimi Jacobsen CD, som igen tager et møde med Justitsminister Erling Olsen, der tager personlig kontakt til den norske Justitsminister Grethe Faremo, hvorefter der gives fri proces på få dage.

1995
Støtteforeningerne i Danmark og Norge anmoder om ny efterforskninger af både ejer og rederforholdet samt brandstiftelsen på skibet. Begge sager afslås.

1996
Rigsadvokaten og Justitsministeriet afviser på ny, at sagen genoptages, til trods for at der er fremkommet helt nye oplysninger fra Bahamas Skibsregister. Folketinget går ind i sagen, men sagen afvises efter den fremstilling justitsministeren giver.
Voldgiftssagen vindes.
2 afslag om fri proces imod politiet på Frederiksberg.
2 afslag om fri proces mod Søfartsstyrelsen.
Nordisk Råd afviser at behandle "Scandinavian Star" sagen.

1997
Dansk og norsk politi anmodes igen om ny efterforskning, idet der igen er fremkommet nye oplysninger om ejer og brandforholdet. Afslag begge steder.

PFA Forebygger

– en nem vej til et bedre helbred

Med PFA Forebygger kan du få direkte adgang til behandling hos kiropraktor, fysioterapeut, zoneterapeut eller massør, hvis du har smerter eller problemer i ryg, skuldre, nakke, iskias, knæ, albuer, håndled, arme og ben.

Behandlingen foregår over hele landet, og du booker selv tid på nettet.

Bestil tid på pfa.dk

PFA PENSION

Bygger på forståelse

www.sbib.dk

Søfartens Bibliotek - for hele det blå Danmark

Studiecenter

Skibsbiblioteker

Kontakt os

English

Maritime Links

Nyhedsliste

Søg online i dansk søulykkesstatistik

Mest for uddannelsesinstitutioner

Blegdamsvej 114,
2100 København Ø
Tlf.: 35 42 26 10
sbib@sbib.dk

Åbningstider:
Mandag: lukket
Tirsdag-fredag: 9-16
Lørdag: 9-13

Søg i Søfartens Biblioteks database: Søg

Det danske folkebibliotek for søfarende

FORHISTORIE:

Den store rorgænger for Søfartens Bibliotek var skibsreder Knud Lauritzen som var drivkraften bag stiftelsen i 1939.

Kaj Lund udgav i 1964 en lille jubilæumsbog om biblioteket og dets forgrenede forhistorie, med en række selvstændige løsagtige biblioteksstrukturer for søfarende, som udvikledes allerede i 1800-tallet.

Marinens Skibsbibliotek:
Ældste tradition helt tilbage fra 1837 hvor Kong Frederik VI applauderede Admiralitetets *"roseværdige Stræben efter at udbrede nyttig Læsning iblandt Vort Mandskab".*
Et lånebibliotek fik herefter anvist lokaler i Nyboder uden betaling.

Det danske fagbibliotek for søfart

Marinens Bibliotek blev integreret med Søfartens Bibliotek i 1939.

Maskinmestrenes Bibliotek:
Stiftet i 1873. Søfarende kunne låne bøger med ud at sejle i ubegrænset tid. Reorganiseret i 1923 med 9.000 bind som fortrinsvis kunne lånes af sejlende medlemmer og som skulle afleveres ved ankomst i dansk havn. I 1940 besluttede en generalforsamling at stille udvalgte 4.500 bind til rådighed for det nye centralbibliotek.

Sømandsbiblioteket i Danmark:
Fra omkring år 1900 et biblioteksarbejde for søens folk med missionsk baggrund og fortrinsvis "opbyggelige" bøger.

Danske Navigatørers Bibliotek
Fra 1917 med Th.P. Funder som drivende kraft. Før sammensmeltning med Søfartens Bibliotek i 1939 rådede navigatørerne over mere end 10.000 bind og havde en årlig udveksling på over 20.000.

Mærsk
Oprettede skibsbiblioteker fra 1928, og rederiet valgte at beholde disse i 1939, samtidig med der blev ydet tilskud til oprettelsen af centralbiblioteket.

Torm
Bogsamlinger i de større skibe fra 1930, som blev byttet i hele bogskabe. Valgte som Mærsk at beholde egne biblioteker, men det meste materiale gik tabt under krigen.

Lauritzen
Opbyggede skibsbiblioteker i mellemkrigsårene med faste bytte og lånesystemer. Hele bogsamlingen overdraget til centralbiblioteket ved stiftelsen.

FOR SØFARENDE

Biblioteket udsender bogsamlinger til alle skibe som måtte ønske det, i pakker på 50-150 stykker alt efter skibsstørrelse. Bøgerne kan frit byttes med andre skibe i samme antal, og skibene er registreret for antal, ikke titler. Kvaliteten tilstræbes at rumme "lødighed", og på hylderne på Blegdamsvej finder man umiddelbart en bred vifte af det kritikere ville kalde god og ordentlig litteratur, side om side med mere "langhåret" speciallitteratur.

Materialebestand 2007: 55.000 bind.
Lydbøger er blevet ny bestanddel.

FAGBIBLIOTEK FOR ALLE

Biblioteket kan bruges af alle som fagbibliotek for søfart, og er i dag en del af det almindelige offentlige danske biblioteksystem.

12.000 bind i fagsamlingen. Ca. 60% af samlingen regnes for at være unik og kan ikke findes andre steder.
Abbonnerer på alle danske maritime tidsskrifter og førende internationale.

Fagbiblioteket har adgang til internationale databaser om søfart.

BLEGDAMSVEJ

Der er fri adgang for alle til let tilgængelige lokaler ud mod Blegdamsvej - genboen er frimurerlogens imposante bygningsværk, som man ikke skal lade sig skræmme af.

Der gives hjælp til søgninger, computer, fax, scanninger og meget mere.

Hvis man bor i andre egne af kongeriget, kan der lånes hjem til bopæl via eget lokale bibliotek.

Noget af det ganske særlige ved biblioteket er, at man telefonisk eller pr. e-mail, kan stille underlige søfartstekniske spørgsmål, som man herefter vil få højkvalificeret hjælp til besvarelse af.

Af de mere pittoreske nævner bibliotekaren at et bibliotek en dag ringede på vegne af en låner, og spurgte om hvordan man rent faktisk løste "den gordiske knude". Efter sagnet løste Alexander den Store knuden ved at hugge den over med et sværd, men hvordan var den knyttet og hvad var løsningen egentlig?

HJEMMESIDEN

Den er gengivet her i lidt revideret layout på side 36. Prøv den og leg med den, der er en guldgrube bagved.

ØKONOMI

Årlig omsætning ca. 2 millioner kr.
Biblioteksstyrelsen ca. 1,8 millioner, og resten fra en række fonde og foreninger.

BESTYRELSE / FU

16 medlemmer fra rederier og foreninger.
Forretningsudvalg 2008:
Ole Philipsen, CO-Søfart, formand
Michael Wengel-Nielsen, Rederif. for mindre skibe, næstformand
Gunnar Sørensen, Kbhvns. skipperfore.
Verner Villensgaard, sømandsmission.

ANSATTE

Ledende bibliotekar Lars Faarup, 58 år, ansat siden 2001.
Bibliotekar Irene Olsen.

www.co-sea.dk

THORA LUND

Fra 21. juli er vi begyndt at bringe en tegning af Thora Lund sidst i den daglige nyhedsoversigt DAGEN.

Tegneren Thora Lund (1916-2002) var søster til kaptajn og senere mangeårig kontorchef i Handelsflådens Velfærdsråd, Kaj Lund. De satirisk-humoristiske-ironiske tegninger kunne findes i Horisont fra 1950-1980. Stregerne hører en anden tid og en anden slags søfart til. En tid hvor der var tid, og hvor det at skeje ud var normalt. Før ikke-ryger skiltning, før promillegrænser og med lange havneophold uden pigtråd omkring havnen. Det var også en tid hvor det "politisk korrekte sprog" var et andet.

– og det eneste hovmesteren har lært af »Astronomisk Kogebog«, er halvtres forskellige navne på den samme suppe.

SOM MEDLEM AF CO-SØFART (DSRF eller Metal Søfart)
HAR DU ADGANG TIL BILLIGE, FORDELAGTIGE FORSIKRINGER I

Tjenestemændenes Forsikring
Ramsingsvej 28a
2500 Valby
Tlf.: 70 33 28 28
www. tjm-forsikring.dk

Du skal ikke være tjenestemand for at tegne forsikring, men være medlem af en af de tilknyttede organisationer. Eller barn af et sådant.

Selvstændig enhed af TrygVesta

Oprettet 1936 af jernbanefolk.

De ansatte er selv medlemmer af en medlemsorganisation.

Kunder med bilforsikring har gratis vejhjælp.

Begrænsning af selvrisiko

Ingen præmiestigninger efter dækning af skade

Månedlig præmie

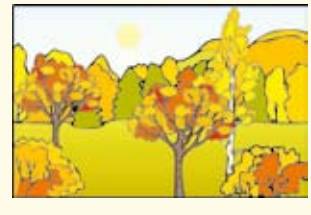
Ingen over- eller underskudsdeling.

Id.nr. 45050

PAKKET MAGASINPOST

POST
PP DANMARK

TEGNING AF ALBERT ENGSTRÖM I TRYKTE UDGAVE

Kontor-ferier:

Jannik N. Madsen	18/8 - 24/8
Christian Petersen	25/8 - 26/8
Barno Jensen	17/9 - 21/9
Susanne Holmblad	13/10 - 19/10