



I slutningen af juni udkommer et supplement til kogebogen "Food at Sea", under navnet "Mad til rigtige sømænd", med 12 nye opskrifter. Samtidig genoptrykkes "Food at Sea".

Omtale af bogen ankom efter redaktionens slutning, hvorfor den ikke er med i dette nummer. Til gengæld vil den komme som nyhed på hjemmesiden.

Bøgerne kan bestilles hos I.C. Weilbach, [nautical@weilbach.dk](mailto:nautical@weilbach.dk)

**Henrik Mikkelsen**  
**DFDS-kalender**

**25. juni**

"King of Scandinavia"

**27. juni**

"Princess of Norway"

**MAX.**  
**DAGPENGE SATS**

**2009**

**725 KR.**

**OM DAGEN**  
**5 DAGE OM UGEN**

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



**1. maj 2009**

## 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 Philipson 36365585

Advokat John Ibsen 36365592

Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589

Fag. kons. Chr. Petersen 36365586

Fag. kons. vacant

Kontorass. Susanne Holmblad 36365593

Økonomiass. Barne 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 Søren V. Nielsen 33148436

fax 33322755

Mail A-kasse: 0000sne@danskmetal.dk

## Fagblad

Ole Philipson, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 2.965 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



## REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 28. maj 2009

### Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 14. august 2009

på nettet (www.co-sea.dk) d. 9. august

Stof til august-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 27/7-2009, *eller efter aftale.*

## INDHOLD

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Leder .....                           | 3  |
| Fællestalsmandsordn. DFDS-DSRF.....   | 4  |
| SK - nyt medlem af CO-Søfart.....     | 6  |
| Samsø færgerens chefer.....           | 12 |
| Offshore-møde London - Tina Jørgens.  | 14 |
| Udenlandske søfar. - Janus Andersen   | 16 |
| MS-internt:                           |    |
| Seniorfrokost.....                    | 17 |
| Regionerne.....                       | 18 |
| Fødselsdage og kontingentsatser.....  | 19 |
| Månedens foto.....                    | 20 |
| DSRF-internt:                         |    |
| Fødselsdage, tak, jubilæer, mindes... | 22 |
| DSRF generalforsamling.....           | 24 |
| Plimsollere i 1800-tallet.....        | 30 |
| Diagrammer fra Danmarks Rederiforen.  | 35 |
| Amarone-reformen.....                 | 36 |
| Kompetencefonden.....                 | 38 |
| Månedens citat + Albert Engström..... | 39 |
| Kontorferier og lukkedage.....        | 40 |

Ledigheden stiger og det bliver værre, siger de såkaldt kloge som regner på fremtiden med hovedet i nutiden. Det tror regeringen nu også på, og helt overraskende udtrykker den bekymring over at så mange lønmodtagere ikke er medlemmer af en a-kasse. Når det er en forbløffende bekymring, skyldes det ikke mindst at denne regering, med Claus Hjort Frederiksen som mantra-reciterende rambuk, har været eksponent for synspunktet, at fuld beskæftigelse var kommet for at blive, at der altid ville være arbejde til dem som gad, og at forsikring mod arbejdsløshed nærmest var noget pjat.

I 2000-tallet har det været næsten hellig politik at jagte de ledige som var frække nok til at hæve understøttelse, når der "manglede hænder" på arbejdsmarkedet. Jagten er sideordnet understøttet i vedvarende forringelser af den basale dagpengeret, som nu igennem ca. 40 år er beskåret og vanskeliggjort af en lang række regler, som: overskydende timer (op til fem ugers karéntid som særlig rammer de lavestlønnede), selvforskyldt ledighed (3 ugers karentæne for en lang, lang række "forseelser" som f.eks. egen opsigelse), afvisning af dagpengeret for brud på en altomfattende rådighedsbekendtgørelse, dagpengeperiodens længde osv osv. Motivet til at være medlem af en a-kasse er blevet stadig vanskeligere at få øje på.

Det vejer også tungt i manglen på motivation, at den såkaldte dækningsgrad er voldsomt forringet i de seneste årtier. I 1982 fik en gennemsnitlig LO-arbejder ca. 76% af sin løn i dagpenge, medens denne procent er faldet til ca. 52% i 2007 (en murer 40%, en ingeniør 33%). Det har givet plads for forsikringsselskaberne til at udvikle nye dyre produkter for ekstra-forsikringer, som nu ikke tegner til at blive en succes. Som en forsker, Asbjørn Sonne Nørgaard, udtrykker det: "For dem, der har behov for forsikringerne, vil de være dyre, for dem, som kan tegne dem billigt, vil de være unødvendige."

Men regeringen har stort set nået hvad den ville. Den kollektive, skattefinansierede, forsikring mod arbejdsløshed, er ikke længere attraktiv. Så kan det kapitalbaserede marked lege med sig selv, som det kan med hospitaler og så meget andet vi ellers var fælles om.

Det er nu også gået op for både medier og en del af befolkningen, at det yderste sociale sikkerhedsnet som repræsenteres af "kontanthjælp", kun giver adgangsbillet til de allerfattigste i samfundet. Man kommer ikke fra dagpengeret til kontanthjælp uden at sælge den gamle bil, pragmatisk talt.

Med stigende ledighed er regeringen nu fanget i sin egen politik, og med mindre vi ønsker en fattigdomsklasse som i USA, må vi igen til at sanere dagpengeretten. I en helt anden retning end tidligere, og så det kan mærkes. Der er rigtig mange års forringelser at råde bod på.

# FÆLLESTALSMANDSORDNINGEN

## DSRF

## DFDS



Den nye ordning, omtalt første gang i sidste nummer af fagbladet på side 24, er nu blevet ordentligt søsat.

Henrik Mikkelsen sejlede i dagene 28.-30. april med "Crown" og "Pearl", tur-retur København-Oslo.

Efterfølgende blev der afholdt evalueringssmøde hos DFDS onsdag d. 6. maj, med deltagelse af Henrik Mikkelsen, HR-chef Henrik Holck og Tom Møller fra personaleafdelingen, og undertegnede fra CO-Søfart.

### PLANLAGTE BESØG:

**25. juni** Med "King of Scandinavia" Amsterdam-Newcastle.

**27. juni** Med "Princess of Norway" Newcastle til Amsterdam.

Overordnet set er ordningen kommet godt fra start, med stor opbakning til Henrik Mikkelsen fra både rederi og forening. Begge parter har meget svært ved at forestille os en rigtigere person til at starte det nye system med en fællestalsmand op. Det kræver megen indsigt

i arbejdsvilkår rundt omkring på skibene, og det kræver en person med stor diplomatisk forståelse for at se problemer fra en overordnet synsvinkel.

Taget i betragtning at cateringbesætningen på passagerskibene, er langt den største personalegruppe, har foreningen gennem en årrække forsøgt at slå til lyd for det hensigtsmæssige i at etablere en ordning, med en fællestillsidsrepræsentant eller fællestalsmand som det nu er kommet til at hedde. I slutningen af 90'erne og årene efter talte vi for døve ører. Men sideløbende med forhandlingerne om midlertidige overenskomster i 2008, var der også kommet nyt blod i DFDS's personaleafdeling, med anderledes og nytænkende ideer om personalepleje. På den baggrund blev ordningen etableret, og ikke bare modvilligt fra rederiets side.

Oslo-bådene med deres størrelse og særlige vilkår, med havneanløb ved rederi-hovedsædet, har Henrik ikke sejlet med som ansat.

Henrik havde forud for mødet i stikordsform noteret en række emner til drøftelse for de enkelte skibe, incl. hans " eget " skib "Dana Sirena". Det var en blanding af konkrete spørgsmål og emner, med mere overordnede betragtninger om stemningen ombord.

Uden at gå i detaljer, kan vi her nævne forhold som:

Rejseregninger/systemer

Slid på kabyspersonalet, særlig "Crown"

Underbemanding - for mange timer

Savn af seniorordning

Tjener-lønninger.

Særlig for så vidt angår tjenernes løn-

ninger, kan der her knyttes en enkelt kommentar. Som bekendt var det kun DSRF og 3F-RBF som forhandlede og indgik særlige midlertidige overenskomster i 2008. De øvrige personalegrupper ville ikke deltage i det som ellers skulle have været en solidarisk hjælp til rederiet. Efterfølgende har der været, og er tilsyneladende stadig, en del utilfredshed med at opdage, at ufaglærte tjenere har det samme i løn, groft set, som faglærte kokke.

At utilfredsheden opstår nu, skyldes at tjernergruppens løn pludselig er blevet gennemskuelig, hvor en stor del af den tidligere var gemt i en provisionsordning. Tjenerlønninger har historisk set altid været sammenlignelige eller en smule højere end kokkelønninger. Det kan man så mene er "retfærdigt" eller ej, men sådan er de historiske forudsætninger. Det er nok særlig retfærdigheds-skæmmende i dag, hvor tjenerne kun undtagelsesvis er faglærte. Udover den direkte løn-sammenlignelighed, er der også det evige drikkepenge-tillæg at tænke på, et tillæg som en kok aldrig vil få del i.

Ikke desto mindre betalte tjener-gruppen også en pris for de midlertidige overenskomster, men den pris kan nok nærmest opgøres i færre stillinger på skibene.

Det var godt at se Henrik hjemme efter den første rundsejls, og foranlediget af en lille historie mellem rederi og forening, vil vi gerne understrege, at foreningen ser ordningen som det ypperste vi har opnået af samarbejde mellem rederi og forening, gennem alle tider. Vi har de største forhåbninger til udviklingen, men anser også nøgne realiteter for at være vigtigere end skønmalerier.

**OleS**



**SØVÆRNETS  
KONSTABELFORENING**

[www.maks.dk](http://www.maks.dk)

**nyt medlem af**

**CO-SØFART**

Søværnets Konstabelforening (SK) har den 15. maj 2009 afholdt ordinær kongres på Søværnets Våbenkursus på Sjællands Odde.

Kongressen har enstemmigt besluttet, at SK med virkning fra dags dato søger om optagelse i centralorganisationen CO-Søfart.

København d. 18. maj 2009

Til: CO-Søfart

Emne: Optagelse i CO-Søfart

Søværnets Konstabelforening (SK) skal hermed anmode om optagelse i CO-Søfart. SK skal samtidig anmode om at optagelsen gennemføres snarest muligt.

Bjarne Krogh-Pedersen

Rødovre d. 19. maj 2009

Til: Søværnets Konstabelforening

Vedr.: Optagelse i CO-Søfart

På vegne af CO-Søfart skal jeg herved bekræfte modtagelse af SK's brev af 18. maj 2009, hvori SK anmoder om optagelse i CO-Søfart.

Jeg skal bekræfte at SK kan optages i CO-Søfart, som passivt medlem fra 1. juni 2009 og efter nærmere forhandling om de praktiske spørgsmål, som fuldt integreret medlem i CO-Søfart fra aftalt dato.

Forhandlingerne om de praktiske spørgsmål vil vi foreslå påbegyndt hurtigst muligt.

A. Ole Philipsen



Bjarne Krogh-Pedersen, formand SK fra 5. juni 2007.  
mail: bkp@maks.dk - tlf: 99 22 11 08 - 40 75 35 15  
Uddannet elektriker. Søværnet siden 1976, undtaget 1 års orlov i 1995 for at være skoleleder i AOF. Tjenstg. marinespecialist i Frederikshavn. Fagligt aktiv siden 1978 i fagbevægelsen, AOF og Socialdemokratiet. TR-uddannelse i CS og FiU-systemet. Voksenunderviser i Forsvaret.



Bjarne Mørup Olsen, - forretningsfører, 52 år  
mail: bmo@maks.dk - tlf.: 33 45 46 43  
Højere Forberedelseseksamen. Merkonom i markedsføring og regnskab. Diverse kurser i jura og nationaløkonomi.  
Søværnet siden 1975, militærpolitiuddannelse.  
Faglig aktiv fra 1980 som sikkerhedsrep. og tillidsrep.



Carsten Melhaven, DJ - redaktør, 51 år  
mail: cmc@maks.dk - tlf.: 33 45 46 42  
Elektriker, HF mat., merkonom, microinstruktør, IT administrator, webdesigner, teknisk fotograf, journalist på DjE.  
Søværnet siden 1978. Sejlene tjeneste: MTB, korvet, inspektionsskibe, minelægger, ministryger.  
Marinespecialist på orlov.

Udover forretningsfører Bjarne Mørup Olsen og redaktør Carsten Melhaven, har SK i dag yderligere to ansatte. Det er sekretær Vinni Nielsen som arbejder

halvdags, og som går på pension i løbet af 2010, og kommunikationskonsulent Hans Frederiksen, som er mere løst ad hoc ansat.

# INTRODUKTION TIL SØVÆRNETS KONSTABELFORENING

*Besvarelser af:*

**Bjarne Krogh-Pedersen**

**Bjarne Mørup Olsen**

*Forkortelser:*

**SK** Søværnets Konstabelforening  
**StK** Statsansattes Kartel  
**CS** Centralforen. for Stampersonel  
**FPT** Forsvarets Personel Tjeneste  
**OAO** Offentligt Ansattes Organisation

## HVAD ER EN KONSTABEL

En konstabel er en ansat der arbejder på manuelt niveau og kun har ansvaret for det arbejde han selv udfører. Konstabler i søværnet er både ufaglærte og faglærte.

De ufaglærte er våbenfolk, som desuden udfører dæksarbejde, de er kampinformationsgaster, kommunikationsgaster og messe-gaster. Herudover er der militærpolitifolk, frø-mænd og folk i tambour-korpset.

De faglærte omfatter maskinarbejdere, elektrikere, datamekanikere, elektronikmekanikere m.fl.

Ufaglærte gennemgår specialuddannelser af varierende længde afhængig af hvilken funktion de får.

Frø-mænd og militærpolitifolk ansættes efter ansøgning og der stilles særlige krav til dette personels fysik og vandel.

Konstablerne der gør tjeneste i skibene har flere funktioner. De har de daglige opgaver som rengøring og vedligeholdelse, der er nødvendige for at skibet kan sejle.

Desuden skal besætningen også udfylde den rolle de har når skibet udøver sin militære funktion. Her besættes poster ved kanoner, radarer, havaripatruljer osv.

Konstabler ansættes enten som konstabelelever eller efter aftjent værnepligt, indledningsvis på en korttidskontrakt med 33 måneders binding, hvorefter kontrakten normalt løber indtil de fylder 35 år, og hvor den kan opsiges med tre måneders varsel. Nogle ansættes med henblik på at gennemføre en faglig uddannelse på en 60 mdr. kontrakt, hvorefter en del fortsætter på en tidsubestemt kontrakt.

Nogle konstabler på tidsubestemt kontrakt bliver i 26-års alderen tilbudt langtidsansættelse, og bliver efter yderligere 10 års ansættelse tjenestemænd. Militære tjenestemænd pensioneres som 60-årige.

## FORENINGENS HISTORIE I GROVE TRÆK

Søværnets Konstabelforening er stiftet grundlovsdag 1997. Vi var tidligere en del af CS-Søværnet, sammen med søværnets sergentgruppe og mekanikergruppen (militært ansatte både ufaglærte og faglærte), der var en del af Centralforeningen for Stampersonel.

I 90'erne opstod der stigende spændinger mellem grupperne i CS-Søværnet. Fra konstablernes synsvinkel blev det uholdbart at være i et fællesskab med



### Kongressen, formanden

sergenterne, som ude på arbejdspladserne fungerede som mellemledere for konstablerne. Samtidig var der mange steder hvor tillidsmanden og fællestillidsmanden var mellemledere. En stor del af konstablerne fandt det uholdbart at en faglig repræsentant samtidig var den daglige leder.

I 1997 blev de tre grupper enige om at opløse CS-Søværnet og SK blev dannet. Efterfølgende meddelte vi, at vi ikke ville være medlem af Centralforeningen for Stampersonel, men søge optagelse i StK (nu OAO), hvor hærens konstabler er medlemmer.

Vi blev optaget i StK med forventning om at aftale- og forhandlingsretten for vort område blev overført til StK, men trods forhandlinger, og efter vor opfattelse en klar aftale om overdragelse af forhandlingsretten, endte parterne til slut i Højesteret, hvor det blev fastslået at SK opfyldte kriterierne for at være en forhandlingsberettiget organisation. Højesteret ville dog ikke tvinge Finansministeriet til at indgå aftaler med SK.

Vi har sammen med StK/OAO forsøgt at

finde en løsning på denne uholdbare situation, uden held.

Begge parter har erkendt at vi ikke når den løsning vi ønsker gennem fortsat medlemskab at OAO, hvilket betyder, at vi nu forlader OAO.

## FORENINGENS PRIORITERINGER

Da arbejdsgiveren ikke vil tegne overenskomst med os, kan vi ikke underskrive aftaler for personellet, men vi deltager som bisidder sammen med vore medlemmer på alle de områder de ønsker at vi skal assistere. Hverken CS eller arbejdsgiveren kan forhindre os i dette, da vi henholder os til Forvaltningslovens afsnit om partsrepræsentation.

Vi hjælper vore medlemmer i de tilfælde de ikke har fået den rigtige løn eller tillæg, og vi kontakter FPT og får løst sagen eller rejser sagen skriftligt. Vi optræder også som bisiddere når medlemmer indkaldes til personelsamtaler eller afhøringer hvor de er sigtet for overtrædelser af militær straffelov.

## ORGANISATIONSSTRUKTUR

Vores højeste myndighed er kongressen, som afholdes hvert andet år. Kongressen vælger en formand, en næstformand og fem bestyrelsesmedlemmer som leder foreningen. På tjenestestederne vælges tillidsmænd og fællestillidsmænd.

I forsvaret er der en særlig lovgivning der skal sikre samarbejde mellem ledelsen og det menige og værnepligtige personel. Loven foreskriver at der oprettes talsmandsudvalg, og her har vi gjort et stort



**Fra kongressen, gæstetaler, kontreadmiral Nils C. Wang, i midten**

arbejde for at få forsvaret til at forstå, at loven ikke bare gælder for værnepligtige. Det betyder at vi har en del talsmænd ude på tjenestestederne.

Da vi var i CS blev der dannet en gruppe bestående af fællestillidsrepræsentanter og særligt udpegede kontaktpersoner fra konstabelgruppen, der skulle sikre at bestyrelsesmedlemmerne i CS-Søværnet hele tiden var vidende om hvad der foregik i medlemskredsen, og kunne tilrette politikkerne. Denne gruppe er senere formaliseret under navnet Kernegruppen. Gruppen var særlig aktiv i slutningen af 90'erne, men desværre er mulighederne for at gruppen kan udfolde sig som tidligere meget begrænset, på grund af den modstand vi møder fra forsvaret og CS. Bl.a. kan vores repræsentanter ikke få fri til organisationsarbejde som repræsentanter fra CS kan.

### **HVORFOR CO-SØFART**

Når Søværnets Konstabelforening nu søger om at blive en del af fællesskabet i CO-Søfart, hænger det sammen med flere faktorer, men vigtigst for os er det fælles maritime. Det vil betyde, at vi kommer med i en centralorganisation med sammenlignelige grupper, hvor vi alle har det til fælles, at vi har tilknytning til havet. Samtidig er der et bredt spektrum af vore medlemmer, der har jobs, som, hvis de lå udenfor forsvaret, ville være varetaget af netop CO-Søfarts medlemmer.

Nogle af vore medlemmer er i kabyssen, andre på dækket og andre igen i maskinen, og det er jo et langt stykke hen ad vejen de samme kompetencer, som medlemmer af Metal Søfart eller DSRF besidder.

Fra vores side håber vi også, at vi kan tilføre CO-Søfart lidt know-how i forhold til de statslige arbejdspladser, og vi er helt overbevist om, at vi i SK i hvert fald får meget stor nytte af den ekspertise, som er til stede på en lang række faglige områder i CO-Søfart.

Og når vi ved denne manøvre er i stand til at give fordele til os alle, er det jo bare med at komme i gang. Det er lige før vi er i en situation, hvor vi lægger to og to sammen og får fem!

### VISIONERNE

SK har som mål at sikre de bedst mulige vilkår for de menige i søværnet, det være sig både socialt, økonomisk, fagligt og så videre, - altså et meget bredtfavnende formål for en smalt afgrænset gruppe.

Men sådan et formål kan jo tilgodeses på et uendeligt stort antal områder og måder. Vi forsøger imidlertid hele tiden at have for øje, at vi er en fagforening, og derfor har det faglige som den højeste prioritet, uden af den grund at glemme alt det andet. Men det er jo svært at være tilstrækkeligt bredtfavnende når vi er så få ansatte i foreningen, som vi er. Derfor vil en optagelse i CO-Søfart også på dette område give os lidt flere strenge at spille på, end tilfældet er i dag.

Håbet er også, at vi bliver i stand til at hverve flere medlemmer blandt vore kollegaer i søværnet. Der er faktisk i dag en stor andel, som ikke er organiserede - eller som stadigvæk står i deres oprindelige fagforeninger - og det er da klart, at når nu vi kæmper for at højne vilkårene for alle i konstabelgruppen, synes vi også, at alle bør være med i samme forening.

### Billeder fra kongressen



# MÅSKE MANGLER DE BARE DE RETTE SPINDOKTORER

## EFTER SIGENDE:

Det er ganske vist. Nu savner Samsø Valther Merrild.

Ex-direktøren for Samsø Linien. Ex-kæreste-hadeobjektet, som en lokal træskærer lod udstille i en kæmpeskulptur ud til Samsøs tværgående hovedvej, med titlen "røv med ører".

Efter sigende tilgav samsingerne ham

aldrig at han ikke flyttede til Samsø, men foretrak Frederikshavn som sin domicil.

Nu er det så direktøren for SamsøTrafikken, Mads Kofods, tur. Han bor rigtig langt væk i personlig sikkerhed på Bornholm. Det er muligt samsingerne vil tilgive ham det.

Men, efter sigende, så vil de aldrig tilgive ham at han mødte op til sit første møde med øboerne i jakkesæt og slips.



## Brudte løfter & dårlig service - Gratis kaffe er ikke nok!

Mads Kolod: "Færgen kommer til tiden"

# HVORDAN SYNES DU SELV DET GÅR?



Læs desuden:  
-Samsinger: "Vi savner Valther Merrild!"



## OFFSHORE-MØDE ITF - LONDON

**25. - 26. marts**



*Faglig konsulent Christian Petersen og tillidsrepræsentant Tina Jørgensen fra DSRF deltog, og her er Tina's fortælling om sine indtryk:*

Så skulle turen gå til London, hvor vi skulle samles med andre repræsentanter for offshore-arbejde, og tale om hvordan vi på forskellige måder klarer jobbene, og om vi kunne bidrage med gode og hjælpssomme forslag til hinanden.

For mig at se er det lidt vanskeligt at øjne hvordan man kan støtte hinanden, men det sker nok uden man egentlig ved af det, og har nok mere virkning end man lige tror muligt. Særlig fagforeningerne kan støtte hinanden, og måske har det meget betydning for de svagere hvis de kan støtte sig til de stærkere. Uanset hvad, ville jeg ikke gerne have undværet mødet, da man fik god viden til at bringe med sig i baggagen.

Jeg ankom aftenen før med fly, tog og til sidst den berømte undergrund. Det er utroligt nemt og hurtigt at færdes derovre, men uheldigvis, London betyder også meget regn. Jeg prøvede at gå det sidste stykke til hotellet og blev godt gennemblødt, nok også fordi jeg kludrede lidt med vejen og ikke havde held til at stoppe en af deres taxaer. Dagen efter var det dejligt solskinsvejr hvor man kunne se de tidligt udsprungne træer. De er tidlige med foråret derovre.

Møderne startede med 2 minutters stilhed for de døde fra en helikopter-ulykke (12.

marts styrtede en helikopter med 18 ombord i Atlanterhavet øst for den canadiske ø Newfoundland. De ombordværende var på vej til arbejde på boreplatformen "Hibernia" og de 17 omkom. Umiddelbart efter offshore-mødet i London styrtede en ny helikopter ned i Nordsøen ud for Aberdeen i Skotland med 16 ombord hvor alle omkom).

Jeg blev noget forbavset over at der var repræsentanter fra Holland, Rusland, Australien, Frankrig, Norge, England, - foruden os danskere.

En ting som berørte mig meget, var at høre om hvordan fagforeningsrepræsentanter fra blandt andet Iraq og Colombia, simpelthen bliver myrdet alene fordi de er fagforeningsrepræsentanter.

Havde den slags været på spil i Danmark, havde jeg nok overvejet længe om jeg ville stille op, - men hvor er det flot at de bare bliver ved med at kæmpe for deres rettigheder med livet som indsats. Det blev oplyst at 60-70 havde mistet livet på den måde gennem tiderne.

Tiltaleformen ved møderne kildrede underligt i min sprogopfattelse. Udtrykkene "kammerater", "brødre og søstre", bliver brugt rigtig meget, og for mig er det sådan lidt gamle dage med blafrende røde faner. Jeg ved ikke lige om jeg er med på den vogn, men det var sjovt at opleve, og der var masser af klappen når folk havde talt. Men et indvendigt grin blev det da til indimellem.

Over middag samledes alle catering-folk, og så blev der ellers udvekslet ideer og snakket om arbejdsforhold. Der er problemer mange steder, og man må håbe at sådanne møder på tværs af landegrænserne kan hjælpe. Også når riggene krydser sokkel-grænserne, så man gensidigt kan assistere med viden om hvordan vilkårene så skal være. Dagen gik og vi kunne være fortsat hele aftenen uden alligevel at blive færdige. Vi skulle afsluttende forberede vores indlæg til næste dag, hvor de forskellige offshore-grupper skulle mødes, herunder: drilling, dykkere, helikopter, wellservice og catering.

Helikopter-sektionen fyldte meget med baggrund i den tragiske ulykke som var sket lige forinden. Der blev udfærdiget et brev som blev videresendt til højere instanser, og hvori vi påpegede at der skulle strammes op på sikkerheden.

Når man nu var så heldig at komme til London, skulle der selvfølgelig også være tid til andet end møder. og om aftenen besluttede vi at tage en tur i Covent Garden, shoppe lidt og selvfølgelig skulle vi også en tur på Pub. Sludder over en kold øl eller en drink skader ikke, og senere fandt vi en indisk restaurant med noget rigtig smagfuld HOT mad. Undergrunden blev flittigt brugt og vi skulle tidlig hjem i seng så vi var friske til næste dags møder.

Der var desværre ikke meget tid til sightseeing, men på gåturen fra hotellet til ITF, så

vi forsiden af British War Museum, og et glimt af London Eye der er det største pariserhjul i hele verden, hvorfra man kan se ud over hele London.

Alt i alt en god tur, hvor vi hørte om andre landes kamp for retfærdighed, og om hvordan vi kan hjælpe hinanden ved at forbedre kommunikationen mellem de forskellige landes fagforeninger. I Danmark er vi nok ikke dem som har de største problemer, når vi sammenligner med så mange andre.

Endelig en opfordring til mine kollegaer. Vi kan godt bruge nogle flere tilidsrepræsentanter fra Nordsøen. Det er altså ikke så forfærdeligt som I måske tror, og jo flere vi er, jo bedre og nemmere har vi ved at stå sammen om tingene og forbedre vores overenskomster.

Alle opfordres også til at komme med gode forslag til næste overenskomst-fornyelse. Pludselig er vi midt i det, og så kan det let være for sent at analysere nye forslag.

***Tina Jørgensen***  
***"Mærsk Endeavour"***



# UDENLANDSKE SØFARENDE I DIS ARBEJDSKKADESAGER

6

## JANUS ANDERSEN

I det løbende arbejde med udenlandske arbejdsskadesager, har foreningen haft et større arbejde forbundet med to arbejdsulykker hos Janus Andersen & Co., hvor to filippinere kort efter hinanden blev livsvarigt invaliderede (og på forunderlig vis ikke blev dræbt) på grund af nøjagtig samme ulykke. En papirballe på 500-600 kilos vægt, falder ned fra flere meters højde og rammer de pågældende. Ulykkerne sker henholdsvis 27/2-2006 og 14/9-2006.

I slutningen af april 2008 modtager vi igen anmeldelse om en arbejdsulykke ved det pågældende arbejde.

Efter en periode med telefoniske kontakter til Søfartsstyrelsen, hvor vi igen og igen får at vide at styrelsen overvejer at politianmelde rederiet, skriver vi 17. oktober et brev til styrelsen, hvori det bl.a. hedder:

*"Det er vores opfattelse at der er noget som er rav-ruskende galt i rederiet, at der overhovedet ikke følges op med adækvate sikkerhedsforanstaltninger, og at hensynet til hastighed med lastning og losning (har tilsidesat) hensynet til involverede søfarende."*

*.....Vi skal anmode Søfartsstyrelsen om at oplyse, hvilke tiltag styrelsen har iværksat, særlig efter ulykken med Perez 14/9-2006.*

*\* Har der efterfølgende været udført særlige syn med Janus Andersens skibe?*

*\* Er der foretaget politianmeldelser\**

*\* Har der i øvrigt været særlige tiltag fra Søfartsstyrelsens side i forhold til rederiet og sikkerhedsforholdene på skibene?"*

Efter nye rykkere har vi nu fået svar fra styrelsen pr. mail d. 20. maj:

*"Søfartsstyrelsen har modtaget Deres brev af 17. oktober vedr. arbejdsulykker hos Janus Andersen & Co. SFS kan informere, at SFS' Center for Maritim Regulering (CMR) har beskæftiget sig med mulige overtrædelser af Teknisk forskrift A om arbejdsmiljø til søs for arbejdsulykker om bord på følgende skibe:*

*\* MINA - 27.2.2006*

*\* SC BALTIC - 14.9.2006*

*\* SC BALTIC - 29.4.2008*

*I de to førstnævnte har SFS indgivet politianmeldelse og sagerne er nu afsluttet hos politiet. I den sidste sag overvejer SFS at indgive politianmeldelse. Til jeres orientering kan jeg oplyse, at Janus Andersen og skibsførerne i de to tilfælde vedtog en bøde. Da CMR i sidstnævnte tilfælde overvejer at overgive sagen til politiet, kan SFS ikke give yderligere oplysninger i sagen."*

Vi mener bestemt vi kan tælle tre spørgsmål i vores henvendelse, og kan konstatere at vi nu har fået delvist svar på det ene.

Nærmere beskrivelser af de pågældende ulykker kan findes på SFS's hjemmeside under ulykkesopklaring.

# MS-SENIORFROKOST

## Marinestuen på Holmen

14. april 2009





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



**Metal Søfart**  
Region Hovedstaden  
Klub 8

festlighederne startede.

### **Hyggeligt samvær**

**Mandag d. 22. juni kl. 12**

Mødes vi i "klubben", Enghavevej 4, Kbh. V, til kammeratligt samvær og en mari-

tim snak. Der vil blive bospising, og hvis vejret tillader det, vil det foregå i den tilstødende "Tove Ditlevsens Mindehave".

For ikke-kontingent betalende medlemmer, vil der være delvis brugerbetaling.

*Vi ses  
Bestyrelsen*



**Erik Sørensen  
formand  
31 21 19 55  
erik-dot@mail.tele.dk**



**Metal Søfart**  
Region Sjælland  
Klub 6

**Region Sjælland**

Ønsker sine medlemmer og deres familier en rigtig god sommer.

*På vegne af bestyrelsen  
Erik Sørensen*

## Runde fødselsdage i perioden 16-06-2009 til 24-08-2009

### Tillykke 50 år

Niels Egedegaard Hansen –  
fylder 50 år den 16. juli 2009  
Jesper Kapler Hansen –  
fylder 50 år den 30. juli 2009

### Tillykke 60 år

Helge Teilman Andersen –  
fylder 60 år den 26. juni 2009  
Erik Sten Gulstad –  
fylder 60 år den 5. juli 2009  
Peder Vinhardt Schøder –  
fylder 60 år den 9. juli 2009  
Ole Dedekam Messell –  
fylder 60 år den 21. juli 2009  
Jens Robert Adamsen –  
fylder 60 år den 8. august 2009

### Tillykke 65 år

Orla Harley Rysz –  
fylder 65 år den 16. juli 2009  
Poul Flemming Jørgensen –  
fylder 65 år den 24. august 2009

### Tillykke 70 år

Knud Aggerholm Nielsen –  
fylder 70 år den 14. juli 2009  
Tom Danielsen –  
fylder 70 år den 23. juli 2009  
Bent Jørgen Villumsen –  
fylder 70 år den 12. august 2009  
Flemming Jensen –  
fylder 70 år den 15. august 2009  
Svend Madsen –  
fylder 70 år den 15. august 2009

### Tillykke 75 år

Benno Jeppe Nielsen –  
fylder 75 år den 27. juni 2009  
Johannes Nielsen –  
fylder 75 år den 1. juli 2009  
Cort Nilas Nielsen –  
fylder 75 år den 2. juli 2009  
Preben Gregersen –  
fylder 75 år den 24. august 2009

### Tillykke 80 år

Henning Johannes Dilbjerg –  
fylder 80 år den 9. juli 2009



## KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2009

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

|                           |                        |            |                                                                                                 |
|---------------------------|------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DIS-hyre                  | 12.008 kr. og derover  | Kr. 973,75 | Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge. |
| DIS-hyre                  | 12.007 kr. og derunder | Kr. 613,50 |                                                                                                 |
| DAS-hyre                  | 18.974 kr. og derover  | Kr. 968,25 |                                                                                                 |
| DAS-hyre                  | 18.973 kr. og derunder | Kr. 608,00 | Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.                               |
| Dagpengesats              | 595 kr. og derover     | Kr. 973,75 |                                                                                                 |
| Dagpengesats              | 594 kr. og derunder    | Kr. 613,50 |                                                                                                 |
| Lærlinge                  |                        | Kr. 194,75 |                                                                                                 |
| Efterlønsbidrag (pr. 5/1) |                        | Kr. 423,00 |                                                                                                 |

1. maj 2009  
Fælledparken







Runde fødselsdage  
i perioden  
16-06-2009 til 24-08-2009

**Ib Splidsboel** – Ewalds Alle 62/3/st.,  
6700 Esbjerg – fylder **75 år d. 16. juni**

**Lizzie Nielsen** – Lumbyesvej 2/1-5,  
7000 Fredericia – fylder **80 år d. 16. juni**

**Carl Jørgen Heilman Kofoed** – Gjel-  
leroddevej 56, Tørring, 7620 Lemvig –  
fylder **60 år d. 20. juni**

**Ole Arnsdorf Pedersen** – Søndre  
Smalbyvej 2, 9370 Hals – fylder **60 år d.  
20. juni**

**Marie Olsen** – Thyregodsvej 7 4.tv.,  
2500 Valby – fylder **95 år d. 28. juni**

**Karin Törnell** – Gratiavej 14 B, 3070  
Snekkersten – fylder **80 år d. 30. juni**

**Karl Jørgen Peter Hartvig** – Ågården  
52 3.th., 2635 Ishøj – fylder **60 år d. 13.  
juli**

**Alfhild N.L. Hansen** – Rudsgade 12C/  
st.tv., 4291 Ruds Vedby – fylder **85 år d.  
18. juli**

**Tove Musse Hausted** – Cederkrattet 11  
1-4, 6705 Esbjerg Ø – fylder **75 år d. 20.  
juli**

**Sandra L. V. Thomsen** – Svend Dyrings  
Vej 57, 7100 Vejle – fylder **50 år d. 26.  
juli**

**Hans-Henrik Bech Jensen** – Kirke-  
byvej 5 st., 3751 Østermarie – fylder **60  
år d. 27. juli**

**Christian Matinus Moslund** – Gl.  
Skolevej 3, Ålbæk, 6740 Bramming –  
fylder **60 år d. 30. juli**

**Jan Larsen** – Horsevænget 2, 4800  
Nykøbing F. – fylder **60 år d. 14. august**

**Nina Else Johansen** – Lodsgade 23,  
9340 Asaa – fylder **50 år d. 17. august**

**Børge Frank Trier Nielsen** - Bager  
Sonnes Gade 18, 3730 Neksø – fylder  
**60 år d. 23. august**



Kære Alle i foreningen  
Tusind tak for jeres opmærksomhed i  
anledningen af min 50 års fødselsdag  
også tak for gaven som ankom på selve  
dagen.

*De bedste hilsner  
C/s Claus Basse*

Tak for den fine gave jeg modtog til min  
fødselsdag.

*Venlig hilsen  
Jytte Febæk Georgsen*

Mange tak for lampen jeg modtog i an-  
ledning af mit 40 års jubilæum.

*Med venlig hilsen  
Edith E. J. Jørgensen*

Mange tak for den flotte gave jeg mod-  
tog i anledning af min 60 års fødselsdag  
*Med venlig hilsen  
Ruth Jensen*

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed  
ved Sten Arne de la Waux begravelse d.  
18/4 2009.

*Fra Familien*

Tak for deltagelsen ved min mand John  
B. Rasmussens begravelse.

*Lilly Rasmussen*

Tak til foreningen for det pæne oste-  
skæresæt jeg modtog i anledning af min  
80 års fødselsdag.

*Med venlig hilsen  
Ruth Faurschou*



## Jubilæer i perioden 16-06-2009 til 24-08-2009

Johanne Christensen har den 1/7 2009  
været medlem af foreningen i 40 år og  
udnævnes derved til æresmedlem.

Jan Engkjær Møller har d. 24/8 2009  
været medlem af foreningen i 25 år



## Vi mindes

Ole Gottlieb Albrechtsen, f. 14/7 1932,  
er afdøet ved døden d. 9/4 2009

Sten Arne de la Waux, f. 28/7 1938, er  
afgået ved døden

John B. Rasmussen, f. 31/2 1920, er  
afgået ved døden d. 18/4 2009

Miguelito V. Cuevas, f. 7/5 1962, er  
afgået ved døden d. 5/5 2009

Arne L. Sabroe, f. 13/7 1941, er afdøet  
ved døden d. 6/5 2009

# DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING

## GENERALFORSAMLING

Onsdag d. 5. august

kl. 13.00

Quality Hotel

Høje Taastrup

Carl Gustavs Gade 1

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

Middag efter generalforsamlingen starter kl 17.30 og tilmelding til denne er nødvendig **senest d. 24. juli** på tlf. 36 36 55 85. Ægtefæller/samlevende er velkomne til at deltage i middagen for et gebyr på 100 kroner.

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



### DAGSORDEN I HENHOLD TIL VEDTÆGTERNE

1. Valg af dirigent
2. Formanden aflægger beretning
3. Behandling af de til bestyrelsen indkomne forslag
4. Revisor aflægger regnskab
5. Godkendelse af regnskab
6. Valg af bestyrelse
7. Valg af statsautoriseret revisor
8. Eventuelt

### FORSLAG TIL GENERALFORSAMLINGEN

Forslag til ændring af vedtægterne som konsekvens af beslutning fra Repræsentantskabsmødet den 5. oktober 2008.

På vegne af bestyrelsen fremsættes til behandling på generalforsamlingen den 5. august 2009, følgende forslag til ændring af vedtægternes § 20:

### **Gældende tekst:**

#### Foreningens opløsning ( § 20)

Forslag til foreningens opløsning skal efter vedtagelse herom i bestyrelsen forelægges en generalforsamling. For at kunne vedtages skal 3/4 af de tilstedeværende stemmeberettigede medlemmer stemme for opløsning. Efter vedtagelse på generalforsamlingen udsendes forslaget til urafstemning, hvor der ligeledes skal være 3/4 af de modtagne stemmers flertal for forslaget.

Dagsordenen skal indeholde opfordring til valg af to likvidatorer, hvoraf den ene skal være foreningens formand.

I tilfælde af at foreningens opløsning sker som led i en fusionering med en anden organisation, skal generalforsamlingen endvidere tage stilling til bestyrelsens forslag om placering af foreningens formue.

Opløses foreningen, uden at det sker som led i en fusion eller fusionslignende disposition tilfalder foreningens formue en særskilt oprettet fond, der skal tilgodesse tidligere medlemmer af Dansk Sø-Restaurations Forening.

***Bestyrelsen stiller forslag om, at der efter sætningen "...Dagsordenen skal indeholde opfordring til valg af to likvidatorer...." indsættes nyt:***

Forslag til foreningens opløsning ved fusion, skal efter vedtagelse herom i bestyrelsen, med minimum ¾ flertal i en beslutningsdygtig bestyrelse, forelægges på en ordinær eller ekstraordinær generalforsamling.

For at kunne vedtages, skal minimum 2/3 af de tilstedeværende stemmeberettigede medlemmer i en beslutningsdygtig forsamling stemme for forslaget.

En beslutning om foreningens opløsning ved fusion, kan ved en bestyrelsesbeslutning eller ved et af 50 aktive medlemmers skriftlige fremsatte og af de pågældende medlemmer underskrevet forslag suspenderes, indtil beslutningen om opløsning ved fusion har været forelagt medlemmerne ved en urafstemning, enten til vedtagelse eller forkastning.

En sådan beslutning fra bestyrelsen eller et sådant skriftligt og underskrevet forslag, skal dog være bestyrelsen i hænde inden 14 dage efter vedtagelse af den kompetente forsamling, hvorefter en urafstemning iværksættes øjeblikkeligt.

Motivation for forslaget søges i, at det på repræsentantskabsmødet den 5. oktober 2008 blev vedtaget, at bestyrelsen skulle undersøge muligheder for at fusionere med en større organisation.

Efterfølgende har der foregået flere sonderinger, men i skrivende stund, er der ikke nogen endelig afklaring.

Bestyrelsen er dog blevet opmærksom på, at proceduren i forbindelse med en fusion er særdeles vanskelig ifølge de nugældende vedtægter, og man ønsker derfor – i tråd med beslutningen fra repræsentantskabet, at gøre processen nemmere, således at debatten kan fokuseres på resultatet af en eventuel fusion.

***På vegne af bestyrelsen  
Formand A. O. Philipsen***

**FULDMAGTSERKLÆRING  
NÆSTE  
SIDE**

Er du forhindret i at deltage i generalforsamlingen, og gerne vil give din mening til kende, kan du benytte denne fuldmagt. Udfyld den, og giv den til et medlem som vil varetage dine interesser. OBS: Hver mødedeltager kan kun stemme på vegne af sig selv og max. een fuldmagt.

Undertegnede medlem af Dansk Sø-Restaurations Forening  
giver hermed \_\_\_\_\_

fuldmagt til at stemme på mine vegne på generalforsamlingen den 5. august 2009.

Navn: \_\_\_\_\_ Cpr.nr.: \_\_\_\_\_

Til vitterlighed:

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

## NY BESTYRELSE

Vedtægterne, § 13

*"Bestyrelsen består foruden formand af 12 medlemmer, der vælges for 2 år ad gangen. Der er valg til bestyrelsen i ulige år.*

*For at bestyrelsen skal være et repræsentativt udsnit af foreningens medlemmer sammensættes bestyrelsen af følgende valggrupper:*

*-Hovmestre: 2 personer*

*-Faglærte: 2 personer*

*-Menigt cateringpers: 4 personer*

*-Supervisor/oldfrue: 1 person*

*-Øvrige: 3 personer*

*Hvis der ikke stiller nok op i en af grupperne, indvælges den som har modtaget*

*flest stemmer uden at opnå valg, uanset valggruppe.*

Ved tidsfristens udløb - 10. maj - havde 12 anmeldt deres opstilling, hvilket svarer til det antal personer der skal vælges, hvorfor der ikke udskrives urafstemning som vedtægterne ellers foreskriver.

Jannik N. Madsen har valgt ikke at genopstille, og Henrik Mikkelsen har valgt at opstille som nyt medlem.

Den nye bestyrelse træder sammen på den kommende generalforsamling, onsdag d. 5. august. Herunder er en kort præsentation af bestyrelsen.



### **Formand**

Ole Philipsen, født 1960

Indmeldt DSRF 1992

Bestyrelsen: 1997-

Valgt formand: 1999

Ansæt formand: 2003

Søfarende: 1983-1999 (DFDS, APM, Elite Shipping, Kosan Tankers, Skoleskibet "Danmark", Nicolaisen & Otto)



### **Hovmestre**

Ole Nielsen, født 1947  
Hovmester, Torm  
Indmeldt DSRF: 1964  
Bestyrelsen: 1981-87 + 1993-

Søfarende: 1962- (KGH, Nordatlanten, D/S Progress, TT Linien, Heering Line, Otto Danielsen, Erik Winther, Norden, Dannebrog, Torm)



### **Hovmestre**

Jeppe Skjøde Knudsen, født 1967  
Hovmester, DFDS  
Indmeldt DSRF: 2002  
Bestyrelsen: 2004-  
TR: "Duke of Scandinavia" 2003, og på "Pearl of Scandinavia" 2005-2006.  
Sejler nu fragtskibe  
Søfarende: 1985- (DFDS, Dannebrog, Søfartsstyrelsen, Mærsk Supply)



### **Faglærte**

Kai Tarp, født 1955  
Hovmester, APM  
Indmeldt DSRF: 1980  
Bestyrelsen: 2006-  
Talsmand for hovmestre på rammeaftale i APM fra 2002.  
Søfarende: 1970- (ØK, Schou, Dannebrog, Mercandia, J. Lauritzen, APM)  
*Overflyttet fra anden gruppe.*



### **Faglærte**

Henrik Mikkelsen, født 1965  
Rederiassistent, DFDS  
Indmeldt DSRF: 2000  
Bestyrelsen: Nyvalgt 2009  
Tillidsrep.: Flere skibe, flere perioder, fra 1. april 2009 fællestalsmand i DFDS  
  
Søfarende: 1985- (DFDS).  
*Overflyttet fra anden gruppe*



***Menigt cat.personale***

Helle Kofoed, født 1962  
Serviceassistent BHT  
Indmeldt DSRF: 1994  
Bestyrelsen: 1997-  
TR: 1999-2002

Søfarende: 1994- (BHT)



***Menigt cat.personale***

Helle Kongsbak, født 1969  
Rederiassistent, DFDS  
Indmeldt DSRF: 2000  
Bestyrelsen: 2004-  
TR: "Dana Gloria" fra 2003-2004

Søfarende: 1999- (DFDS)



***Menigt cat.personale***

Karen Madsen, født 1952  
Serviceassistent, BHT  
Indmeldt DSRF: 1991  
Bestyrelsen: 2002-  
TR: 2001-2003

Søfarende: 1991- (BHT)



***Menigt cat.personale***

Nya Barner Schultz, født 1959  
Serviceassistent, BHT  
Indmeldt DSRF: 1999  
Bestyrelsen: Nyvalgt 2006  
TR: 1999-

Søfarende: 1998- (BHT)



### **Ledergruppen (supervisor/oldfrue)**

Jette Foged Krog, født 1972  
Business Leader, DFDS  
Indmeldt DSRF: 2002  
Bestyrelsen: 2006-  
TR: "Crown of Scandinavia" fra 2005  
Talsmand: Business Leaders DFDS fra 2008

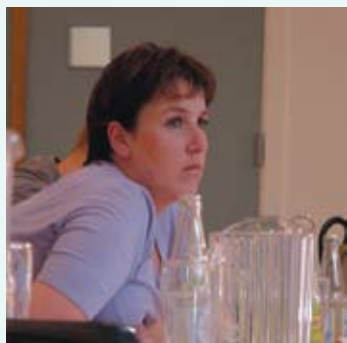
Søfarende: 2001- (DFDS)



### **Øvrige**

Jens Chr. Raassi Andersen, født 1946  
Efterlønner fra 2009, ex hovmester APM  
Indmeldt DSRF: 1975  
Bestyrelsen: 1995-

Søfarende: 1961-2008 (DFDS, Dansk Fransk,  
Dannebrog, Knud I Larsen, APM)



### **Øvrige**

Karen Vedsted, født 1976  
Land, ex rederiass. DFDS  
Indmeldt DSRF: 1999  
Bestyrelsen: 2002-  
TR: "Dana Anglia" fra 1999 til 2001

Søfarende: 1999-2001 (DFDS)



### **Øvrige**

Christian Nielsen, født 1950  
Førtidspensionist fra 2009, ex DFDS  
Indmeldt DSRF: 1998  
Bestyrelsen: 2004-  
TR: "Dana Anglia" fra 1999-2001 og fra 2002-2003

Søfarende: 1967-2008 (DFDS)

# PLIMSOLLERE I 1800-TALLET

**Barken Sleipners forlis på den jyske vestkyst i 1880 blev en virkelig skandalesag. Men måske var den ikke så enestående endda.**

**Af:  
Jens Christian Mohr**

En længere artikel om plimsollere er skrevet af cand.mag. Jens Christian Mohr, og trykt i det maritime fagskrift Maritim Kontakt (nr. 29 2007).

Artiklen drejer sig om en serie skandaløst elendige skibe, plimsollere, under dansk flag sidst i 1800-tallet. Der var tale om ret store sejlskibe, som var beskæftiget i sejlads med træ fra Den Botniske Bugt til England og tilbage med kul.

Den fart var berygtet allerede i samtiden, og med god grund. Skibene var virkeligt elendige, og de forliste i hurtig tempo. Mange søfolk druknede.

Historien viser en mørk side af dansk søfartshistorie i tiden før skibstilsyn og fagforeninger.

Uddraget på de følgende sider er om barken "Sleipners" forlis. Forliset blev særlig omtalt i datiden fordi Dagstelegrafen satte sin stjernereporter Herman Bang på sagen, og fordi digteren Holger Drachmann begræd de 14 omkomne søfolk på Sleipner i et digt.



*Sådan tegnede bladet Illustreret Tidende Sleipners afsejling fra Grimsby. Det ser jo pænt og nydeligt ud, men der var lig i lasten (Illustreret Tidende 1880 nr. 1107, Det Kongelige Bibliotek)*

19/11 1880 skete ved Jyllands vestkyst et forlis, som vakte stor opsigt. Tabene var store. Journalister skrev om vragele, der var så pilrådne, at de kunne pilles fra hinanden med fingrene. Eksperter, navnlig skibsførere, skrev forargede læserbreve. Alt dette røre medvirkede til, at rederen, Peter de Nully Brown, blev retsforfulgt for strafbar uagtsomhed.

Det var højst usædvanligt, at der blev rejst tiltale i sådan en sag, for i loven var der ikke rigtigt nogle bestemmelser, der forbød en reder at sende et helt igennem forfaldent og farligt skib til søs. Her skulle man stadigvæk bruge nogle meget almindelige vendinger fra Chr. V's lov om, at reder og skipper skulle holde deres skibe i sødygtig stand, men det var så vagt, at det var svært at rejse sag på det grundlag. Det skete, at forsikringsselskaberne gik til retten for at slippe for at betale erstatning, hvis et skib forliste. Men

var der ikke forsikringspenge på spil, var det langt sværere at rejse en anklage, og når man som her brugte bestemmelser fra den borgerlige strafferet om strafbar uagtsomhed, var det en nødløsning og meget sjældent.

Peter de Nully Brown havde heller ikke noget at frygte fra skibstilsynet, for der var stort set ikke noget tilsyn. Der var en vis kontrol med passagerskibe, og efter en række uheldige kedeleksplosioner var der også blevet indført et tilsyn med dampkedler til lands og til vands. Men hvad handelsskibe under sejl angik, var der intet tilsyn overhovedet. Redere og skippere havde en "ukontrolleret frihed", når det gjaldt skibets stand og dets belastning, konkluderede en kommission under Indenrigsministeriet i 1878.

Det forliste skib var barken Sleipner, 357 nrt., oprindeligt Felix, bygget i USA i 1853, kraftigt dimensioneret og beregnet til sejlads med erts rundt om Kap Horn. Skibet blev købt til Danmark i 1862 af firmaet A. N. Hansen og sejlede herefter i de følgende 5 år verden tynd under Dannebrog, bl. a. i trafik til Indien og Comorerne. Imidlertid lod det sig ikke længere udsætte med udskiftning af dækket, hvis skibet skulle fortsætte i samme fart, men tiderne var dårlige, og i 1867 valgte firmaet Hansen i stedet at sætte Sleipner til salg.

Køberne blev to Dragør-kaptajner, som dannede et interessentskab. I tidens løb bakkede de to kaptajner ud, forskellige Thisted-parthavere trådte i stedet, og i 1877 trådte tiltalte Peter de Nully Brown i København til som korresponderende reder. Brown overtog efterhånden mere og mere af skibet og ejede i 1880 8 tolv-

edele; skibets fører på den fatale rejse i 1880 3 tolvte dele og en landmand på Thisted-kanten den sidste tolvtedel.

Der blev ikke lejlighed til at give Sleipner et nyt dæk. Tværtimod var skibet i sine sidste år undergivet et ret uforstyrret forfald, og det rutsjede ned gennem forskellige klassificeringsselskabers lister. Fra de anerkendte selskaber til de mindre anerkendte og fra de pænere klasser til de lavere. Veritas klassificerede det lavere og lavere og måtte i 1870 overlade klassificeringen af Sleipner til Danske Lloyd. Det selskab fralagde sig ansvaret efter en inspektion af skibet i 1876, og nu måtte Schweizisk Lloyd tage over.

1877 foretog også Schweizisk Lloyd en inspektion.

Et sørgeligt syn mødte synsmanden, skibsfører Kruse. I agterstavnen var der fremskreden råddenskab og fyrsvamp, bolte var gennemtærede, og man havde sat blystrimler uden på nåderne mange steder for at holde på værket; skibet var "mere bugtet end før" og agterenden hang ganske meget. Kruse frarådede på det bestemteste Schweiziske Lloyd at give skibet nogen klasse, og ingen andre ville træde i stedet.

Kort efter sidste inspektion forsøgte man ganske vist at rette op på de værste skader ved at lægge en kraftig jernskinne om barkens agterende, men ellers foretog man sig stort set intet. Ved forliset tre år efter må Sleipner altså have været meget medtaget. En indkaldt ekspert udtalte da også ret generelt, altså uden at have inspiceret Sleipner, at et skib som dette, 27 år gammelt, dårligt vedligeholdt og konstrueret med ugalvaniserede

bolte, nødvendigvis måtte være i meget dårlig forfatning. Skibet kunne ved en overfladisk betragtning se meget pænt ud, men fugten var trængt gennem dækket og havde angrebet boltene i overskibet. Tæringen havde ødelagt boltene, og samtidigt var træet omkring dem blevet "jernsygt"; det var blevet løst og mørt. Dette forfald havde igen svækket forbindelser som bjælkevæger, vaterbord og træknæ, som var af så stor betydning for skrogets styrke. Skaden var helt ødelæggende.

For mandskabet på Sleipners sidste rejse betød dette i første omgang et stort arbejde ved pumperne. Sleipner var ankommet til Grimsby med træ fra Den Botniske Bugt, og mens det tog sin kul-returlast ind, begyndte det medtagne skrog at lække ret alvorligt. Folkene blev mere og mere betænkelige ved den forestående rejse over Nordsøen til København, og til sidst nægtede de at stå ud, hvis ikke skipperen foretog sig et eller andet. Efter lange forhandlinger gik skibsfører Møller så med til at købe en ny redningsbåd, den gamle var ubrugelig, og til at hyre yderligere 3 mand, som skulle hjælpe ved pumperne. Herefter kunne der lettes, og 12/11 stod Sleipner ud fra Grimsby.

Hvad der herefter skete står ikke helt klart. Sleipners logbog drev i land ved forliset, og af den læste man senere, at skibet under overfarten ramtes af en orkan. Den var fra vest og bar skibet frem mod målet i stor fart, men samtidigt slog den Sleipner endnu mere læk, end det var i forvejen, og efter de to dage i fuld fart måtte pumperne være bemanded dag som nat. Imidlertid - 18/11 skulle det værste være overstået, og man sigtede Hirtshals fyr.

Dette er så nogenlunde sidste meddelelse i logbogen, og dommerne kunne blot konstatere, at skibet herefter ændrede kurs og i stedet for at gå i nordøstlig retning mod en runding af Skagen, gik det mod sydvest og blev observeret på denne kurs fra Hanstholm fyr den 19/11.

Kort efter gik skibet mod land og strandede på den yderste revle ved Ørhage.

Vejret var roligt, og foreløbigt stod Sleipner stille på den yderste revle. Men omkring middag blæste det op, og efterhånden stod en kuling ind mod kysten. Bølgerne splittede nu skibet fuldstændigt ad, der gik kludder i redningsarbejdet, og én efter én forsvandt besætningsmedlemmerne i bølgerne. Alle 14 ombord druknede.

Aviserne fandt de store overskrifter frem og skrev om en ren skandale. Dags-telegrafen satte sin reporter, forfatteren Herman Bang, på sagen og slog fast at hvert ilanddrevet stykke af Sleipners rådne tømmer skulle ses "som et samvittighedsløshedens udråbstegn". Retten så nu mere nøgternt på sagen. Ganske vist stod det helt klart, at Sleipner var så hårdt medtaget af ælde, slid og slet vedligeholdelse, at skibet aldrig skulle have begivet sig ud på Nordsøen og da slet ikke så sent på efteråret. Men man fandt det ikke bevist, at forliset havde direkte forbindelse med denne manglende sødygtighed, og så var rederfirmaet vanskeligt at dømme. Desuden hævdede reder Brown med held, at han altid overlod det til sine skibsførere at tage stilling til, om deres fartøj var sødygtigt, for den slags havde firmaet ikke indsiget i.

På den baggrund blev Peter de Nully Brown helt og holdent frikendt.



*Den 3-mastede bark "Karl af Raumo" har kendt bedre dage, og "Sleipner" har sikkert lignet "Karl" på flere måder. Man kan se, hvordan Karls agterende hænger, højeste punkt i springet ligger midtskibs. Det svarer til beskrivelsen af "Sleipner". "Karl" og "Sleipner" hang ikke ordentlig sammen længere. De var kølsprængte og lækgede massivt. Man kan også se, hvordan "Karl" har fået monteret en vindmøllepumpe, en vinddreven lænsepumpe, som så nogenlunde kunne holde skibet gående (Handels- og Søfartsmusset).*

### **Flere af samme surdej**

Der var forskellige teorier om Sleipners gådefulde kursændring fra nordøst, mod

en runding af Skagen, til sydvest og lige ind mod kysten. En skibsfører ved navn Carl Wilhelm Ewald, der med bange anelser havde overværet Sleipners afsej-

ling fra Grimsby, fremsatte i avisen Nationaltidende den teori, at kursændringen skyldtes det midlertidige vindskift fra nord-vest til nordøst, som faktisk fandt sted på forlisdagen. Sleipner skulle nu have været så medtaget af orkanen, at det var umuligt at gå op mod det kontrære vejr. Skibet ville have arbejdet for meget, og pumperne ikke slå til. Mandskabet skulle under disse omstændigheder have valgt at sætte skibet på grund og håbe på redningsvæsenet. En opsynsmand ved redningsvæsenet var inde på samme spor. Frost hed han, og han havde set Sleipner styre direkte mod land. For ham var der ingen tvivl: skibet blev sat på land helt bevidst for at undgå det, der var værre.

Frost havde tydeligvis overværet fænomenet tidligere og øste af sine erfaringer med, hvordan man bedst gennemførte en "frivillig stranding": "Når man skal sætte et skib på grund under sådanne omstændigheder, at der er fare for at sejle længere, bør det ske med pres af alle sejl, og så hurtigt som muligt, men når det da er usødygtigt, som dette må antages at have været, risikerer man, at det straks splittes ad ". Frost forklarede videre, at et skib som Sleipner - hårdt lastet og vandfyldt - hurtigt ville grave sig ned i revlen og stå dér helt ubevægeligt som et let offer for søerne.

Retten var mest tilbøjelig til at tilskrive kursændringen en fejlnavigation og tog ikke muligheden af en frivillig stranding i betragtning. Det kunne den nu ellers godt have gjort, for disse manøvrer var slet ikke usædvanlige. Redaktøren af Søulykkestatistikken fastslog i hvert fald, at af de 10, hhv. 18 strandinger, der var sket på Jyllands Vestkyst i 1894 og 1895, "henhørte imidlertid halvdelen til

*de såkaldte frivillige strandinger, nemlig 9 skibe med 1809 tons; hvilke, på grund af lækage, tab af rejsning, sejl o.s.v. under sejladsen over Nordsøen, måtte søge redning ved landsætning".*

Retten kunne også have taget reder Browns meritter i betragtning. De blev beskrevet sådan i avisen Dagstelegrafen den 24/11 1880, lige efter Sleipners forlis: Rederiet Brown havde i det hele taget været gennemført uheldig med sine skibe, slås det fast i indledningen:

*"I august 1875 sank dets brig Venus ved Øland, og barken Emmy forliste ved Dungeness. I april 1875 blev dets skonert Carl borte i Nordsøen, og i oktoberstormene sprang skonertbriggen Baldur læk i Østersøen og landsattes, medens briggen Heinrich blev forladt synkefærdig i Nordsøen; men hertil kommer, at efter Handelskalenderen for 1879 ejede dette rederi ved årets begyndelse syv skibe, af hvilke nu kun tre er tilbage, idet foruden det ulykkelige Sleipner barken Wilhelmine efter, såvidt vi erindre, at være grundstødt ved Themsen, blev kondemneret og solgt for 45 pund sterling, medens skonerten Medea i april 1879 blev forladt af mandskabet og indbragt til Holland af nogle fiskere, og barken Esperance indkom læk hertil i februar i år på rejsen fra Østersøen til England, blev kondemneret og ophugget som rådden efter en søretssag, der vakte en del opmærksomhed,... ". "...*

*Endnu ejer rederiet barken Weser, skonerten Emma Sophie, der er klassificerede i Germanischer Lloyd i I. klasse 2. afdeling, og briggen Maria Augusta, der har klasse i Veritas. Endeligt har Brown Jun. & Co. i år købt kuffen Ida Engelman, der ligeledes er i Veritas. Samtlige*

her nævnte fartøjer er, med undtagelse af et, købte i udlandet, og deres alder resp. 42, 37, 28, 27, 27, 26 og 21 år. Det må således betragtes som givet, at rederiet spekulerer i gamle skibe...". Afslutningen på artiklen var sådan: "...Thi man tro blot ikke, at med Sleipner er vort sidste, vort eneste rådne, pilrådne, handelsskib borte. Der findes her i landet flere skuder, der er i højere eller ringere grad af samme surdej, og der findes rederier, som den offentlige mening allerede har dømt".

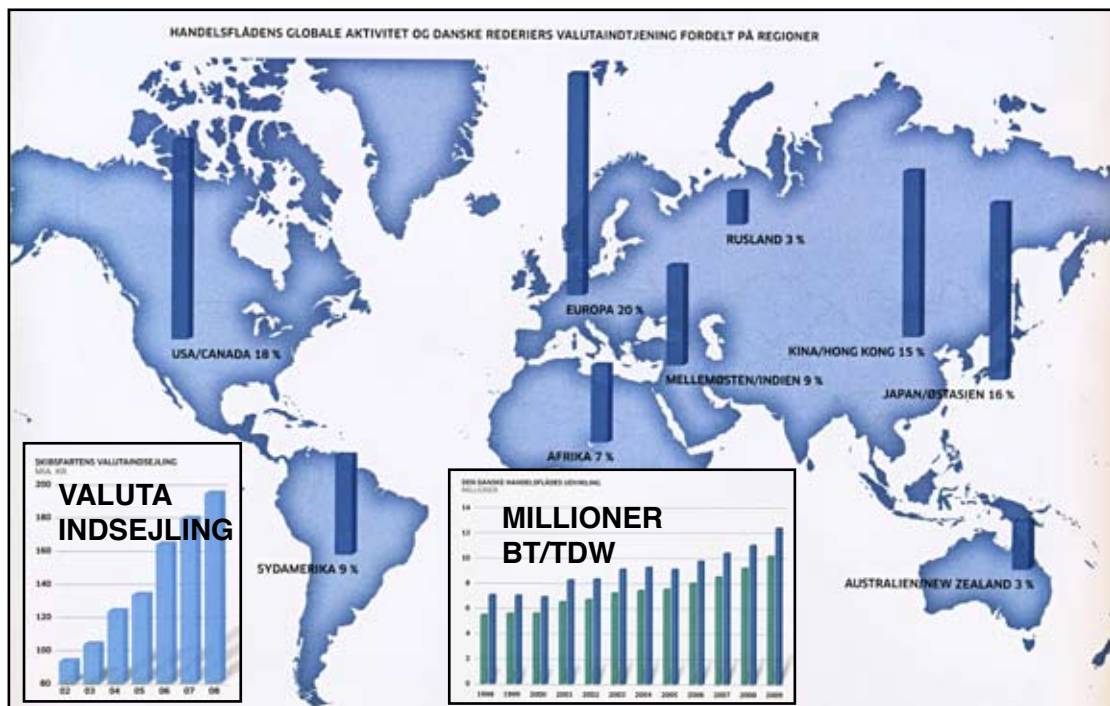
Der er nok ingen tvivl om, at Sleipner var en virkelig plimsoller, et dødsensfarligt skib, men gad vist om det egentlig var så enestående i den danske handelsflåde. Loven satte altså ingen begrænsninger, og så længe skibet kunne flyde, kunne

det jo sådan set tjene penge. Dags-telegraphen kunne jo også fortælle, at reder Brown åbenbart havde en hel flåde af skibe, der var nogenlunde lige så medtagne, eller værre, og der var åbenbart andre rederier, som den offentlige mening havde fordømt, fordi de spekulerede i gamle skibe.

Når Sleipners forlis blev så kendt, og når rederen blev retsfulgt, skyldes det jo selvfølgelig de store tab, men det har vel også hjulpet at en kendt forfatter som Herman Bang skrev om sagen. Senere skrev vores nationaldigter, Holger Drachmann, oven i købet et mindedigt om de omkomne på Sleipner. Andre danske plimsollere forliste måske mere i stilhed.

### Diagrammer fra:

**DANSK SKIBSFART 2009, udgivet af DANMARKS REDERIFORENING**



# AMARONE REFORMEN

Sit folkelige medie-navn har den seneste skattereform fået, efter den udmærkede Amarone-vin, som er kendt for at man skal passere de ca. 200 kroner pr. flaske i danske vinpriser, hvis man vil have en ordentlig vin. Billigere varianter af Amarone-vinen værdsættes ikke.

Skattereformen indføres i perioden 1. januar 2009-2019, og er underfinansieret i de første år, men skulle så hen af vejen blive "selvfinansieret". Dem som har ordinære indkomster, højt sukker- og tobaks-forbrug, kan se frem til tungere skatte- og afgiftsbyrder.

Opstillingen her på siderne er både demonstrativ og rystende på flere leder og kanter.

Den er udfærdiget af Søfartens Lederes revisor.

Forklaring til kolonnerne:

**(1)**

Løn efter skat. Skatteberegningen er landbaseret og kan sammenlignes med en DIS-indkomst. Der er ikke indregnet eventuelle personlige fradrag i beregningen.

| (1)   | (2)  | (3)  | (4) | (5)   |
|-------|------|------|-----|-------|
| 10506 | 139  | 139  | 1.3 | 15750 |
| 11013 | 150  | 150  | 1.4 | 16625 |
| 11496 | 159  | 159  | 1.4 | 17458 |
| 12003 | 170  | 170  | 1.4 | 18333 |
| 12510 | 180  | 180  | 1.4 | 19208 |
| 12993 | 190  | 190  | 1.5 | 20042 |
| 13500 | 200  | 200  | 1.5 | 20917 |
| 14031 | 211  | 211  | 1.5 | 21833 |
| 14514 | 221  | 221  | 1.5 | 22667 |
| 14997 | 231  | 231  | 1.5 | 23500 |
| 15504 | 241  | 241  | 1.6 | 24375 |
| 16011 | 251  | 251  | 1.6 | 25250 |
| 16494 | 261  | 261  | 1.6 | 26083 |
| 16997 | 271  | 271  | 1.6 | 26958 |
| 17515 | 282  | 282  | 1.6 | 27875 |
| 18009 | 293  | 293  | 1.6 | 28750 |
| 18504 | 303  | 303  | 1.6 | 29625 |
| 18998 | 314  | 314  | 1.7 | 30500 |
| 19493 | 324  | 324  | 1.7 | 31375 |
| 20004 | 582  | 582  | 2.9 | 32708 |
| 20500 | 856  | 856  | 4.2 | 34042 |
| 21011 | 1124 | 1138 | 5.4 | 35417 |
| 21492 | 1211 | 1402 | 6.5 | 36708 |
| 22003 | 1305 | 1544 | 7.0 | 38083 |
| 22499 | 1395 | 1634 | 7.3 | 39417 |
| 23011 | 1488 | 1727 | 7.5 | 40792 |
| 23507 | 1578 | 1817 | 7.7 | 42083 |
| 24003 | 1669 | 1907 | 7.9 | 43458 |
| 24499 | 1759 | 1998 | 8.2 | 44792 |
| 25011 | 1852 | 2090 | 8.4 | 46167 |
| 25507 | 1942 | 2181 | 8.6 | 47500 |
| 26003 | 2032 | 2271 | 8.7 | 48833 |
| 26499 | 2133 | 2362 | 8.9 | 50167 |
| 27010 | 2216 | 2455 | 9.1 | 51542 |
| 27507 | 2306 | 2544 | 9.2 | 52875 |
| 28003 | 2396 | 2635 | 9.4 | 54208 |
| 28499 | 2486 | 2725 | 9.6 | 55542 |
| 29010 | 2580 | 2819 | 9.7 | 56917 |
| 29506 | 2670 | 2909 | 9.9 | 58250 |

|                                                                                      |       |      |      |      |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------|------|------|------|-------|
| <b>(2)</b>                                                                           |       |      |      |      |       |
| Mindre direkte skat pr. måned i 2010.                                                | 30002 | 2761 | 3000 | 10.0 | 59583 |
|                                                                                      | 30498 | 2851 | 3090 | 10.1 | 60917 |
|                                                                                      | 31010 | 2944 | 3183 | 10.3 | 62292 |
| <b>(3)</b>                                                                           | 31506 | 3034 | 3273 | 10.4 | 63625 |
| Mindre direkte skat pr. måned i 2011 (samlet værdi af skattereduktion 2010 og 2011). | 32002 | 3125 | 3363 | 10.5 | 64958 |
|                                                                                      | 32498 | 3215 | 3454 | 10.6 | 66292 |
|                                                                                      | 33010 | 3308 | 3546 | 10.7 | 67667 |
|                                                                                      | 33506 | 3398 | 3637 | 10.9 | 69000 |
|                                                                                      | 34002 | 3488 | 3727 | 11.0 | 70333 |
|                                                                                      | 34498 | 3579 | 3817 | 11.1 | 71667 |
| <b>(4)</b>                                                                           | 35009 | 3672 | 3911 | 11.2 | 73042 |
| Den procentuelle værdi af (3) i forhold til (1).                                     | 35506 | 3762 | 4000 | 11.3 | 74375 |
|                                                                                      | 36002 | 3852 | 4091 | 11.4 | 75708 |
|                                                                                      | 36498 | 3942 | 4181 | 11.5 | 77042 |
| <b>(5)</b>                                                                           | 37009 | 4036 | 4275 | 11.6 | 78417 |
| Den til (1) modsvarende bruttoløn pr. måned.                                         |       |      |      |      |       |

Hvad der sker i denne reform er ret så overbevisende demonstrerer i skemaet. De rige bliver langt rigere og de ordinære lønmodtagere bliver hurtigt fattigere når afgiftsstigninger trækkes ind i regnskab.

Hvis vi ser på sø-lønninger generelt, og meget groft betragtet, så ligger niveauerne som følger i nettoværdier:

Menige: 10.-20.000

Underordnede officerer: 20.-30.000

Overordnede officerer: 30.-40.000

Så en direkte implementering af skattereformen, som Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening tilsyneladende anser for at være uden for diskussion, kan effektivt øge lønforskellene mellem grupperne. En lønforskel som i forvejen øges år for år, fordi officersgrupperne får tildelt procentuelle lønstigninger ved overenskomstfornyelser, i modsætning til andre hvor der stort set kun fornyes i faste kronebeløb. Man kan i den forbindelse også bemærke sig, at en kaptajn eller maskinchef på et større skib i dag,

oppebærer en løn som på landjorden ville svare til en stilling som f.eks. hospitalsdirektør.

Indtil videre har de faglige organisationer blot i fællesskab fremsendt de konkrete revisor-beregninger til Danmarks Rederiforening. De forventelige dramatiske forhandlinger udestår. Næste års lønforhandlinger er der i forvejen tvivlsomme forventninger til, taget den økonomiske krise i betragtning. I 2007 var det magiske tal for overenskomstfornyelsen 4% om året. Hvis der i 2010 med nul-vækst og konkurser i baghånden, kan scores 10% alene på skattereform, træder alt andet nok til side.

Der er mange grunde til at være nervøs for om DIS-registeret kan overleve, efter det nu har 20 år på bagen. Det blev i 1988 lænket til skatten i en tid hvor man kun kendte til skattestigninger. Men hvor er systemet henne hvis al skat med et snuptag blev indirekte? Sammenkædnin-gen mellem skat og løn er indiskutabel i bilfærge-regi, men i Danmarks Rederiforening er det et forhandlingsspørgsmål!

## KOMPE - HVAD FOR EN - FOND?????

I forbindelse med overenskomstforhandlingerne 2007, var et af de varme emner i CO-Søfart indførsel af kompetencefonde.

Udgangspunktet fra faglig afdeling var, at vi hellere så pengene på hyren, idet der er en generel modvilje mod, at andre skal administrere medlemmernes penge.

Men da ordningen allerede var indført i forliget på industriområdet – og senere i transportforliget, var der ingen vej uden om, og ordningen blev derfor indført på langt de fleste overenskomster for både Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening.

Så nu er den her!

Rederierne (de søfarende) har siden 1. april 2008 indbetalt 260 kr. pr. fuldtidsansat/pr. år til kompetencefonden – et beløb der i 2009 stiger til kr. 520.

Der er endnu ikke tale om de store summer, men det er CO-Søfarts klare holdning, at dette ikke skal udvikle sig til en uvirksom og bugnende pengetank. Pengene skal ud og arbejde for medlemmerne.

Det er Jeres penge – og de skal bruges.

Pengene fra fonden kan ydes til støtte til uddannelser, som bevarer eller styrker dine beskæftigelsesmuligheder indenfor erhvervet generelt, eller som kvalificerer dig til andre funktioner i rederiet.

Medlemmer som har optjent over 9 må-

neders anciennitet hos deres rederi, har ret til 2 ugers frihed, såfremt uddannelsen er relevant i forhold til overenskomstens dækningsområde. Det vil på vores område betyde, at de 2 uger vil være at betragte som 0-dage. Der optjenes og afvikles ikke frihed.

Der er på nuværende tidspunkt alene tale om en tilskudsordning, som vil kunne yde et bidrag til f.eks. kursusgebyrer, bøger og transportudgifter.

Ansøgningen skal ske på et særligt skema, som du enten får udleveret hos din arbejdsgiver eller hos os, herefter vil bestyrelsen af kompetencefonden, som består af repræsentanter fra arbejdsgiver som for arbejdstager, afgøre om det er noget fonden støtter.

Med tiden vil vi ud fra erfaringen kunne give mere konkrete eksempler på hvad der er givet støtte til, men lige nu er det kun fantasien der sætter en grænse for, hvad du kan forsøge at få støtte til, så længe det opfylder de ovenstående generelle kriterier.

**John Ibsen**

Ansøgningsskema og nærmere oplysninger om fonden og formalia ved ansøgninger, vil blive udlagt på CO-Søfarts hjemmeside så snart som muligt.

Hvis du har spørgsmål så kontakt foreningen.

"Vores børn bør være indstillet på at opdrage deres børn sådan, at de ikke **må** arbejde som en neurotisk nødvendighed. Nødvendigheden af at arbejde er et neurotisk symptom. Det er en krykke. Det er et forsøg på at komme til at føle sig værdifuld, selv om der ikke er noget særligt behov for ens arbejde".

*Herbert Marcuse citerer C.B. Chisholm i "Eros og civilisationen" 1955*

# TEGNING AF ALBERT ENGSTRÖM I TRYKTE UDGAVE



**Kontor-ferier og lukkedage:**

|                    |               |
|--------------------|---------------|
| Barno Jensen       | 29/06 - 05/07 |
| "                  | 20/07 - 02/08 |
| Corlis Hansen      | 29/06 - 19/07 |
| Christian Petersen | 06/07 - 19/07 |
| Susanne Holmblad   | 13/07 - 02/08 |
| John Ibsen         | 20/07 - 03/08 |
| "                  | 06/08 - 09/08 |
| Søren V. Nielsen   | 10/07 - 26/07 |

