

**Hastebehov for ud-
dannelse af skibskokke.**

Undersøgelser advarer om, at søfarende lider af alvorlige helbredsproblemer, som konsekvens af ineffektive standarder for uddannelsen af skibskokke.

Faktisk er det bemærkelsesværdigt at der er så få tilfælde af madforgiftning eller tilfælde af kokke som bliver kølhalet, udtaler...

Telegraph, oct. 2011

CO-Søfart udvides

Den 26. september kunne vi på hjemmesiden oplyse, at FOA-søfart fra 1. november indtræder som associeret medlem af CO-Søfart.

Side 22

Maersk Supply

Der er afsløret store sikkerhedsbrist i supplyflåden, og Isle of Man har været tæt på at udstede sejlforbud.

Berlingske, 9/11

Blå Farve

OBS at blå farve i bladet indikerer hyperlink i den elektroniske udgave (der kan selvfølgelig være blå i fotos og grafik som ikke er hyperlink).

MAX.
DAGPENGE
2011
766 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN



Dansk Metals Maritime Afdeling

*Flagdagen
5/9-2011*



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13

2610 Rødovre

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

Telefon: 36 36 55 85

Fax: 36 36 55 80

CO-Søfart

Formand Ole Philipson 36365585
Sekret.ch. John Ibsen 36365592
Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589
Fag. kons. Chr. Petersen 36365586
Fag. kons. Kirsten Østergaard 36365583
Kass./fagl. Corlis Hansen 36365588
Bogholder Barno Jensen 36365590
Kontorelev Mohni Bambara 36365593

E-mailadresser: Se hjemmeside

Hjemmeside: www.co-sea.dk

Søværnets Konstabelforening:

Formand Ib Skoubo 40413761
Forretningsf. 36365595
Inform.medarb. 36365587
E-mailadresser:
ib@skoubo.eu

ITF: Jens Fage-Pedersen 22808188

Mail: fage-pedersen_jens@itf.org.uk

Dansk Metal

a-kasse

Susanne Holmblad 33148436
fax 33322755

Mail: 0000suj@danskmetal.dk

Min A-kasse

Afdelingerne 70 12 37 82
Mandag + tirsdag 09.30-14.00
Onsdag lukket
Torsdag 09.30-17.30
Fredag 09.30-13.00

(adresser m.v. se hjemmeside:

www.co-sea.dk/DMMA-catering/A-kasse)



Forsidefoto: Mohni Bambara

REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 9. oktober 2011

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 2. december 2011

- på nettet (www.co-sea.dk) d. 27. november.

Stof til december-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 11/11-2011, *eller efter aftale.*

INDHOLD

Tør vi overhovedet noget?	3
Faglige sager og noter	4
Den Blå Bog	8
En ganske almindelig historie	14
DMMA dæk&maskine - internt	18
Månedens foto	20
DMMA catering internt + CO-Søfart nyt	22
Diverse orientering	24
Kattegrutten	25
Søværnets Konstabelforening	26
Piratjagt - boganmeldelse	32
Titanic - boganmeldelse	34
Jens & Margrethe Withs fond	35
Jonatan Lear - rødbedecarpaccio	36
DMMA's sommerhus	38
Månedens citat og Albert Engström	39
Kontor og ferier	40

Fagblad

Ole Philipson, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 3.285 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



En gammel, måske myte-fortælling, om afdøde ex-formand for Danmarks Kommunistiske Parti, Knud Jespersen, siger, at den senere landspopulære partiformand opnåede et stort ry i det nordjyske, ved som fællestillidsrepræsentant på Ålborg Værft under en storstrejke, at knytte næverne på talerstolen og hamre ud i forsamlingen: "kammerater, vi knækker nakken på arbejdsgiverne, vi går i arbejde i morgen!".

Det er vist ved at gå så småt op for os allesammen, at vi lever på lånt tid og lånte penge i vores velfærdssamfund. Arbejdsgiverne flytter mere ud end de flytter hjem, og vi skal have mere og mere i lønningsposen, så vi endnu hurtigere kan købe nye køleskabe og biler, så "der er gang i hjulene".

Paradoksalt nok har vi krævet stadig flere på arbejdsmarkedet siden de lavteknologiske 1950'ere til det højteknologiske årtusindeskifte, og forundres tilsyneladende ikke over at teknologi ikke konverteres til fritid, flere blomsterbede og behagelig langsomhed.

Nogle europæiske økonomivismænd har netop konstateret, at Belgien uden regering i 15 måneder har haft den højeste vækstrate i Vesteuropa. Hvilken eftertanke kan det skabe?

En stor del af Sydeuropa er ved at gå økonomisk bankerot. Befolkningerne er rasende over samfundsjusteringer og kaster med sten. Kina ejer en stor del af Vesten.

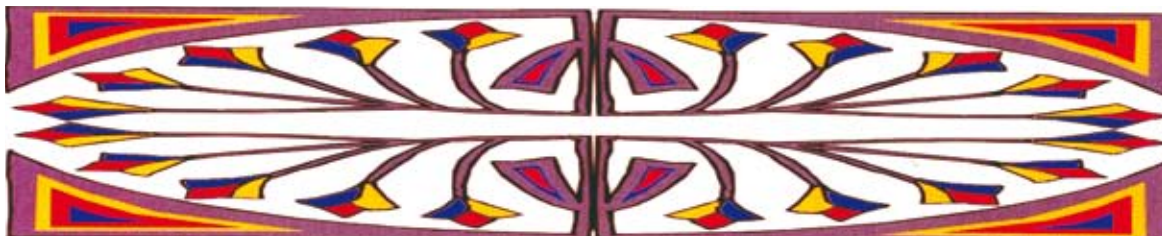
Og vi moser videre. Fagforeningerne kræver mere i løn fordi medlemmerne vil have mere i løn. Hvis virksomhederne vil rationalisere og tilpasse sig, er det ingens medlemmer som bør stå for skud. Kan virksomhederne se deres snit til det, flager de ud og producerer i det land vi skylder det meste til. Når der er pæne sorte tal på bundlinjerne går aktionærer, direktører, bestyrelser og virksomhedsejere amok og ud over at give sig selv ekstraordinære udbytter/lønninger, kræver de via deres fagforeninger (DI/DA), at de ansatte holder sig tilbage med lønkrav, så de gode tider ikke ødelægges.

Men hvorfor skulle vi ikke kunne mødes uden alle de blokerende dagsordener? Hvorfor skulle vi ikke kunne opfinde et nyt forhandlingssprog hvor vi virkelig mødtes, og ikke blot spildte hinandens tid for synets skyld?

Hvis vi går 10% ned i løn, kan vi så få del i overskuddet når der er sorte tal på bundlinjen? De røde tal imødegås af de 10%. En part af de sorte tal fordeles lige for lige efter anciennitet (siden sidste fordeling), så også de med den mindste løn kan interesseres.

LO-bevægelsen gjorde sig mange tanker om "**Økonomisk Demokrati**" i 60'erne og 70'erne. Siden forsvandt drømmen ud af sproget. Er der noget der forhindrer vi genopfinder det sammen i en ny skabelon, før det hele smuldrer mellem fingrene på os?

Er der overhovedet nogen af os som tør noget, og tør vi stole på hinanden?



v/Ole
Strandberg
pr.
9/10-2011

Dan-Tug - løn dæk & maskine

I maj nummeret af fagbladet skrev vi om et medlem, der var opsagt i Dan-Tug og ikke havde fået korrekt løn i ansættelsesperioden,- fratrædelsesløn i opsigelsesperioden,- pensionsbidrag indbetalt osv.

Sagen ser nu ud til at tage sin ende, da medlemmet har fået det meste af sit tilgodehavende udbetalt i slutningen af august 2011. Dog mangler der stadigvæk at blive udstedt feriekort til medlemmet.

KØJ

Kattegatruten A/S overenskomst - dæk & maskine

Som bekendt lukkede Mols-Linien fragtruten mellem Århus og Kalundborg den 19. oktober 2011. Kattegatruten A/S overtog herefter besejlingen pr. 22. oktober 2011. Afdelingen har været til en par møder omkring indgåelse af overenskomst for skibsassistenter og skibsmekanikere, og i skrivende stund forventes der indgået overenskomst primo oktober. Når overenskomsten er indgået vil den blive annonceret på hjemmesiden (se iøv. s. 25).

KØJ

FAGLIGE SAGER OG NOTER DMMA

Papirer som skibsassistent MARTEC og SFS

I august nummeret af fagbladet skrev vi om et medlem, der havde problemer med at blive meritvurderet. Læs medlemmets egen historie her i fagbladet side 14.

KØJ

Sandsugeren Kiwa ApS - løn dæk & maskine

Et medlem rettede henvendelse til afdelingen idet han havde problemer med at få udbetalt penge, som han selv havde lagt ud for arbejdstøj. Ifølge hans kontrakt måtte han indkøbe for et nærmere angivet beløb. Medlemmet havde til trods for utallige henvendelser ikke set skyggen af sine udlæg.

Afdelingen kontaktede KIVA A/S og så kom der gang i sagen. Medlemmet har nu fået sine udlæg erstattet.

KØJ

BornholmerFærgen catering

Afdelingen blev kontaktet af flere medlemmer, idet BornholmerFærgen havde ændret mødetider for sanitørerne på

"Leonora Christina". I stedet for at møde kl. 6 var mødetidspunktet nu kl. 4. Dette giver problemer for flere af vores medlemmer, idet de benytter offentlig transport til mødestedet. Altså ville de være henvist til at sidde i færgeterminalen og vente hele natten for at møde på job.



Efter dialog med rederiet og ledelsen ombord i skibet, ser det ud til at problemet har fundet en bedre løsning, ved at flere forskellige medlemmer tørner om sanitørjobbet og det tidlige mødetidspunkt herefter er fordelt på flere medlemmer.

KØJ

A2SEA ny overenskomst og lønregulering

Der arbejdes i øjeblikket ihærdigt med, at få udfærdiget en overenskomst for medarbejdere ansat på almindelige skattepligtige vilkår. Tanken er at der laves en overenskomst som er gældende for samtlige personalegrupper repræsenteret ved DMMA.



Efter det til afdelingen oplyste, er hyreregulering fra 1. marts 2010 og 1. marts 2011 for menige, og hyreregulering 1. april 2010 og 1. april 2011 for officerer, implementeret med udgangen af august 2011.

KØJ

DFDS stress-undersøgelse

I sidste nummer fortalte vi om resultatet af den store stress-undersøgelse, som vi har gennemført i DFDS. Vi har efterfølgende været rundt på skibene og fremlægge resultatet. Udover det samlede resultat er resultatet for det enkelte skib vi har været på blevet specielt gennemgået.



Selvom man ikke kan påstå at fremmødet til hovedparten af møderne har været overvældende, så har det alligevel været godt at høre besætningernes kommentarer til resultatet, som spænder fra undren over hvorfor folk ikke er mere kritiske, til undren over hvorfor folk bliver i rederiet hvis de er så utilfredse.

Derudover har vi fået vigtig feedback om folks holdninger til hvad der kan gøres ved de problemer, som der er rundt omkring på skibene.

CP

Ansættelsesbeviser

Vi har for tiden en del sager, hvor diverse forhold omkring ansættelseskontrakten spiller en væsentlig rolle.

Ét sted er der slet ikke udleveret nogen kontrakt, et andet sted er den mangelfuld og et tredje sted fik medlemmet efter at have skrevet under på kontrakten udleveret et bilag, som stiller medlemmet ringere. Derfor vil vi lige benytte lejligheden

til at minde om, at det er meget vigtigt, at man:

- a) sikrer sig at man får udleveret et ansættelsesbevis senest en måned efter ansættelsen,
- b) checker at beviset indeholder de nødvendige og korrekte informationer (her er man velkommen til at kontakte afdelingen for vejledning) og
- c) ikke uden videre lader arbejdsgiveren komme med efterfølgende tilføjelser til ansættelsesbeviset, som stiller én ringere.

Det er især vigtigt at få en kontrakt, når man ikke er ansat på en overenskomst, hvilket vi for eksempel ofte ser for vores medlemmer i land, og specielt dem der arbejder i restaurationsbranchen.

Som eksempler på vigtigheden i at have et korrekt udfyldt ansættelsesbevis gennemgås herunder kort de tre aktuelle sager, hvor det har spillet en væsentlig rolle:

Sag 1

Et medlem var i to omgange ansat hos en restauratør på Bornholm. Første gang var i foråret, hvor medlemmet blev opsagt i prøvetiden. Bortset fra opsigelsen forløb ansættelsen nogenlunde problemfrit og afdelingen var ikke på det tidspunkt involveret i sagen.

I sommeren mangler restaurationen så folk og man ansætter trods den tidligere opsigelse i prøvetiden, medlemmet igen.

Denne gang bliver ansættelsen dog endnu kortere end sidst, da medlemmet efter 5 dages ansættelse bliver bedt om at tage sit gode tøj og gå. Herefter henvender medlemmet sig til forbundet, da han ikke har fået løn for de 5 dage. Problemet er at der på grund af den korte ansættelse ikke

er noget ansættelsesbevis (dette gælder i øvrigt også for den første ansættelse), ligesom der heller ikke er lønsedler eller anden dokumentation for ansættelsen.

Der er forskellige grunde til at arbejdsgiveren indtil videre nægter at udbetale lønnen, som vi ikke kommer ind på her, men faktum er at vi hverken kender lønnen, opsigelsesvarslet eller andet om ansættelsesforholdet og derfor er det svært dels at opgøre kravet og dels at bevise at der overhovedet er et krav. Vi er dog fortsat i dialog med arbejdsgiveren og håber at vi kan nå en aftale.

Sag 2

I en sag fra en anden restauratør på Bornholm er der udleveret ansættelsesbevis, men det er temmelig mangelfuldt. Der står hverken noget om opsigelsesvarsel, arbejdstid eller ferie mv. Og da medlemmet bliver opsagt uden skriftlig begrundelse stod vi i første omgang med det problem at vi blandt andet ikke vidste, hvornår medlemmet havde sidste arbejdsdag. Dette fik vi dog løst ved at anmode arbejdsgiver om en skriftlig opsigelse med angivelse af fratrædelsesdato mv.

Herefter havde vi fortsat det problem, at medlemmet krævede betaling for overarbejde. Men da kontrakten for eksempel ikke sagde noget om arbejdstid, så var det ikke ligetil at opgøre det præcise krav om overtidsbetaling. I stedet gjorde vi på vegne af medlemmet krav om godtgørelse for mangelfuldt ansættelsesbevis, hvilket vi har fået, da der var tale om mangler af væsentlig karakter.

Sag 3

Den sidste aktuelle sag er fra Esbjerg, hvor der blev udleveret et ansættelsesbevis med en diskret henvisning til et bilag,

som dog ikke blev udleveret i første omgang. Medlemmet tænkte ikke nærmere over dette og skrev under, som de fleste jo gør.

En uge senere får hun så udleveret bilaget, hvoraf det fremgår at lønnen er inkl. overarbejdstillæg mv. Dette er medlemmet selvsagt ikke tilfreds med, men problemet er at hun har skrevet under. Medlemmet forsøger i første omgang selv at nå til enighed med arbejdsgiver om sagen.

Husk altid

Her er altså tale om tre sager, hvor problemer med ansættelsesbeviset på forskellige måder medfører problemer for den ansatte. Derfor er det meget vigtigt at I sørger for at der er styr på det. I første omgang er det vigtigt overhovedet at få et bevis. Hvis det ikke er sket senest en måned efter man blev ansat, må man lige minde arbejdsgiveren om det.

Når I så modtager beviset er I meget velkomne til at sende det til os, så vi kan sikre os at det indeholder alle de krævede oplysninger. Hvis det med kontrakten først er på plads, så har man som ansat en sikkerhed, som især er rar at have, hvis det kommer til uenighed med arbejdsgiveren.

Det er også meget vigtigt i konkurssager, hvor man søger om erstatning for manglende løn hos Lønmodtagernes Garantifond, at man kan dokumentere ansættelsen med et ansættelsesbevis.

CP

Konkurs

Restaurant Nokken i Nordsjælland gik som nævnt i sidste nummer konkurs uden

at man fik afregnet tilgodehavende løn for deres køkkenchef, som er medlem i DMMA.

Der er netop kommet svar på vores anmeldelse til [Lønmodtagernes Garantifond](#), som har udbetalt en del af beløbet, men som ønsker yderligere dokumentation for resten af det krævede. Dette er vi i gang med at fremskaffe, hvorefter det vil blive fremsendt.

Det kan tilføjes at denne sag er et godt eksempel på den ovenfor nævnte vigtighed i at have et ansættelsesbevis. Medlemmet i denne sag har flere gange været ansat hos restaurationer, som er gået konkurs, og han har på den hårde måde lært at det er vigtigt at have styr på papirerne (udover ansættelsesbeviset er det også vigtigt at gemme lønsedler mv.), så man efterfølgende kan søge at få dækket sit tab hos LG.

CP

Den Blå Bog

Vi fik medhold i sagen om Den Blå Bog, som var omtalt i sidste nummer af fagbladet.

Se historien på de følgende sider.

CP

Svenskerne kunne

Den 27. september meddelte de svenske fagforeninger for navigatører og maskinmestre, at de efter flere års forhandlinger havde besluttet at fusionere i en fælles organisation, som kommer til at organisere 7.000 maskinofficerer og dæksofficerer. Sammenslutningen får effekt fra 1. oktober 2011.

OleS

DEN BLÅ BOG

Body Mass Index

som kassations- og begrænsningsbegrundelse

"Bekendtgørelse om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere" kom ind i de søfarendes liv fra omkring år 1980. Det var dengang den almindelige opfattelse blandt langfartssejlere, at kravet om et sundhedsbevis havde baggrund i at mange dybt alkoholiserede matroser og motormænd, ukritisk blev udmønstret særligt fra anvisningskontorer i udlandet. Med en tvungen lægekontrol, hvor der var mulighed for særligt udpegede læger til at nægte underskrivelse, kunne de værste eksempler sorteres fra.

Før 1980 handlede besøg i Amaliegade om opdatering af obligatoriske vaccinationer (gul feber, kopper og kolera) og TB-kontrol.

I slutningen af 1900-tallet dukker ordet fedmeepidemi jævnlgt op i sproget, og Ernæringsrådet udgiver i 2003 en større afhandling om "Den danske fedmeepidemi". Konsekvenserne af stillesiddende arbejde i den teknologiske del af verden slår genetisk igennem og hjælpes hånd i hånd af "fast food" m.v.

For højt BMI (fedme) optræder i regelforbindelsen med Den Blå Bog fra omkring år 2000. Samtidig kan man sige, at "Den Blå Bog" nu cementeres som værktøj for en udvidet adgang til at sortere enhver



søfarende fra, som skønnes at have en højere risiko for at dø, til sammenligning med en gennemsnitsdansker. Og lige for lige, uanset om man har adgang til rattet eller ej.

På de følgende sider beskrives tre konkrete sager, som har baggrund i kassation på grund af BMI, ganske kort.

I alle tre sager overfortolker lægerne den hjemmel der er givet i reglerne om Den Blå Bog. Hvor mange tilsvarende sager vi ikke har kendskab til, er uvist.

Fra BEK nr 575 af 19/6-2008

Hypertension, diastolisk blodtryk >110 mm Hg
Systolisk blodtryk >180-200 mm Hg

Førstegangs- udmønstrende

Absolut kassation
indtil velreguleret.
Evt begrænsning
i tid.

Sejlet inden for de sidste 5 år

Samme konsekvens som for
førstegangsudm.

Overvægt - en hurtig udvikling - i land og blandt søfolk

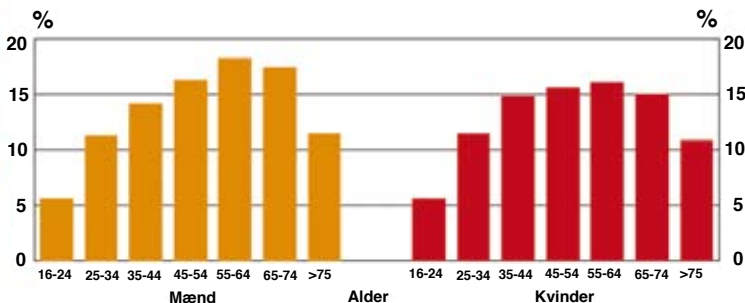


Plancher fra embedslæge Henrik L. Hansens foredrag på årets MSSM-konference.

Livsstil: Overvægt



Andel svært overvægtige danskere fordelt på køn og alder
(Svær overvægt = BMI > 30)



Kilde: Den nationale sundhedsprofil 2010

Fra BEK nr 575 af 19/6-2008

Fedme i væsentlig grad:

Et Body Mass Index (BMI) > 40 skal medføre en konkret vurdering. Hvis det vurderes, at fedtfordeling og muskelfylde anses for at være svært hæmmende for bevægeligheden.....

Førstegangs- udmønstrende

Absolut
kassation

Sejlet inden for de sidste 5 år

Evt. begrænsning i tid, arbejdsområde om bord og fartsområde.

SAG nr. 1

Dom fra Sø- og Handelsretten afsagt 12. august 2003

Dansk Sø-Restaurations Forening (for medlem)

mod

Helbreds-nævnet for Søfarende og Fiskere (ved kammeradvokaten)

Foreningens medlem blev udlært skibskok i 1998, ansat i DFDS i 1999 og fra januar 2000 hos Mærsk.

Ved lægeundersøgelse 25/9-2001, fandt en søfartslæge kokken uegnet til skibstjeneste, på baggrund af et BMI på 52. Lægen noterede samtidig at han ikke var væsentligt fysisk hæmmet af overvægten, og opfordrede ham til at søge dispensation.... (der var her tale om en dobbelt forvrøvlet afgørelse, fordi der ikke kan søges dispensation fra lægens afgørelse, og fordi det er lægen selv som skal træffe afgørelse om evt. begrænsning for udstedelsen, evt. kombineret med et pålæg om vægttab som betingelse for efterfølgende udstedelse).

Sagen indbringes for Helbreds-nævnet som en klage over lægens afgørelse. Til brug for behandlingen ved nævnet blev der indhentet speciallægeerklæring, hvor det gentages at kokken ikke er hæmmet

af fedmen, at han i øvrigt er sund og rask, klarer trappegang til 4. sal uden problemer og kan nå gulvet med fingrene i foroverbøjet tilstand. Hertil er han påbegyndt behandling for vægttab.

Den 31. oktober 2001 afgjorde Helbreds-nævnet at kokken ikke fandtes egnet til skibstjeneste, og kendelsen blev fastholdt ved en fornyet gennemgang af sagen den 17. april 2002. I den sidste kendelse fortæller nævnet at der lægges særligt vægt på tanker om en nødsituation ombord, hvor kokken kunne bringe både egen og andres sikkerhed i fare.

Forklaringerne i sagen er historisk interessante og hele dommen kan findes på foreningens hjemmeside.

Sø- og Handelsrettens dom er utvetydig og betegner Helbreds-nævnet afgørelse for "åbenbart ulovlig" (det burde enhver have indset!). Når fedtfordeling og muskelfylde ikke er svært hæmmende for bevægeligheden, er der hverken mulighed for kassation eller begrænsninger i mønstringstilladelsen (tid, fartsområde), og den søfarende har krav på udstedelse af sundhedsbevis uden begrænsninger.

Helbreds-nævnet dømmes til at betale erstatning for tabt arbejdsfortjeneste og sagsomkostninger.

SAG nr. 2

Gengivet efter kendelse fra Ankenævnet for Søfartsforhold den 10. august 2011

En skibsassistent, søfarende siden år 2000, blev kasseret af en søfartslæge ved kontrol d. 8. juni 2011. Ved lægeundersø-

gelsen var der konstateret et BMI på 39,5 og et blodtryk på 160-170/100.

CO-Søfart påklagede afgørelsen til Ankenævnet for Søfartsforhold den 1. juli 2011. I anken anførte foreningen, at skibsassistenten på intet tidspunkt var kontrolleret mere konkret i forhold til at være hæmmet af overvægt eller for den sags skyld nær-



Foreningens medlem, her fotograferet til brug for Ankenævnets sagsbehandling. Hvad er det for en "stor nedhængende bug" søfartslægen får øje på?

mere undersøgt for den generelle fysiske tilstand.

Søfartslægen anførte i høringssvar at bedømmelsen var baseret på "et meget højt BMI", en "livvidde på 124 cm", og konstatering af "meget stor nedhængende bug". Endvidere anførte lægen at blodtrykket indledningsvis blev målt til 200/100, og først efter adskillige minutters hvile fandtes at være 170/100. Ved en sammenfattende vurdering fandtes den søfarende uegnet til søfart.

Uddybende forklarede CO-Søfart, at der ved lægeundersøgelsen ikke blev foretaget livviddemåling, og at skibsassistenten bruger størrelse 38 i jeans svarende til en livvidde på ca. 98 cm. Der fremsendtes herudover fotos af medlemmet, som dokumenterede fraværet af "meget stor nedhængende bug" (se foto som gengives med tilladelse fra skibsassistenten).

Nævnets kendelse:

"Der har efter det af søfartslægen konstaterede ikke været grundlag for at anse klageren for uegnet til skibstjeneste. Lægeundersøgelsen giver heller ikke grundlag for en antagelse om, at fedtfordeling og muskelfylde er svært hæmmende for klagerens bevægelighed, og der er derfor heller ikke grundlag for kun at godkende klageren med begrænsninger i tid, arbejdsområde om bord eller fartsområde."

Man kan spørge sig selv hvorfor fedtfordeling og muskelfylde overhovedet bringes ind i sagen. BMI er mindre end 40. Punktum.

Endnu mere interessant i denne sag er spørgsmålet om blodtrykket, hvor lægen bringer en anden måling i spil hvor det høje blodtryk rammer en grænse - og heller ikke mere! Blodtryksmålinger er som de fleste ved en lusket størrelse. Hvis man er psykisk anspændt, f.eks. på grund af lægeskræk, stiger det ekspositorisk - og hvem er ikke psykisk anspændt hvis ens erhvervspapirer er på højkant? Der er ikke noget særligt objektivt ved enkeltstående målinger, og gennem tiderne har betydningen af både det høje og det lave blodtryk været omdiskuteret.

Bekendtgørelsen giver mulighed for at dispensere med tidsbegrænset godkendelse, men overordnet set kan det diskuteres om grænseværdier for blodtryk overhovedet hører hjemme i denne bekendtgørelse.

(undertegnede har selv været ved at miste retten til at bruge mine papirer som telegrafist, for mange år siden, på denne konto, og jeg fandt det voldsomt forbløf-

fende, oprørende og frustrerende).

Det skal slutteligt om denne sag oplyses, at det kun var på grund af goodwill fra arbejdsgiveren (DFDS), at denne sag ikke endte op i et retskrav mod Søfartsstyrelsen for tabt arbejdsfortjeneste.

Søfartsstyrelsen burde af egen drift have retledt den pågældende søfartslæge.

SAG nr. 3

*Gengivet efter kendelse fra
Ankenævnet for Søfartsforhold
den 27. juli 2011*

En skibsfører som ikke havde sejlet i en række år, søgte om fornyelse af Den Blå Bog fordi han ønskede at genoptage arbejdet som søfarende. Ved en lægeundersøgelse den 13. januar 2011 blev den pågældende erklæret uegnet til skibstjeneste, med henvisning til et BMI på 42,3. Den søfarende skal konkret vurderes som førstegangsudmønstrende fordi det er mere end fem år siden vedkommende sidst har sejlet.

Søfartens Ledere indbragte afgørelsen for Ankenævnet med henvisning til at søfartslægen ikke havde foretaget en konkret vurdering af, om hvorvidt skibsføreren var hæmmet i sin bevægelighed, ligesom fedtfordeling i relation til muskelfylde ikke var undersøgt (Søfartens Ledere refererer søfartslægen for et udsagn om, at såfremt BMI'en kom under 40, kunne Den Blå Bog udstedes med begrænsning på fartsområde og tid !!!!).

Søfartslægen skriver til Ankenævnet at den pågældende sidst er set på lægekontoret i 2002, hvor han var sund og rask

med normalt blodtryk og et BMI på 34. Ved ansøgning om sundhedsbevis i 2011 har den søfarende oplyst at han har været under behandling for forhøjet blodtryk, og lægen skønnede ham subjektivt for hæmmet i bevægelighed af overvægten, hvorfor det fandtes unødvendigt at måle ham for "abdominalomfang eller fedtprocent".

Ankenævnets afgørelse:

Nævnet finder ikke grundlag for at tilside-sætte søfartslægens vurdering hvorefter fedtfordeling og muskelfylde er hæmmende for skibsføreren's bevægelighed. Til gengæld finder nævnet det ikke godgjort at kriteriet "svært hæmmende" er opfyldt.

På det foreliggende grundlag er ansøgeren til Den Blå Bog ikke egnet til skibstjeneste, men hvis han kan bestå den praktiske del af kurset "Grundlæggende kursus i søsikkerhed m.v." (hoppe i baljen fra en vippe m.v.), skal han erklæres egnet.

Det må være det man kalder en salomonisk afgørelse som oven i købet kan danne skole og fritage os for medicinske risikodiskussioner om betydningen af praktiske målinger af fedtfordeling m.v.

PS: Abdominal betyder simpelthen "underliv", men det er da et fint ord.

OVERVEJELSER

Den særlige risiko ved søfart

Er der overhovedet nogen bemærkelsesværdig særlig risiko ved at sejle på store skibe? Er den søfarende oftere end alle andre udsat for en situation, hvor adræthed spiller en betydelig livsvigtig rolle? Er der ikke andre mekanismer som frasorterer dem som ikke er egnede til et job af fysiske grunde?

Dødsfald i rum sø har altid været ubehagelige for den øvrige besætning. Det var en anelse lettere dengang man accepterede begravelser til søs som den naturlige konsekvens. Men forbyde dødsfald til søs kan vi ikke, og når vi prøver f.eks. at opstille blodtrykskriterier som adgangsbillet til erhvervet, leger vi vorherre på statistisk abstrakt vis.

Forestillingen om at det enkelte menneske udgør en risiko for andre, og derfor skal "tvangsmedicineres", er populær, moderne og universel. Visse livsområder kræver særlige hensyn. Vi savner begrundelser for at "den store skibsfart" i vore dage kræver disse særlige hensyn.

Søfartsstyrelsen

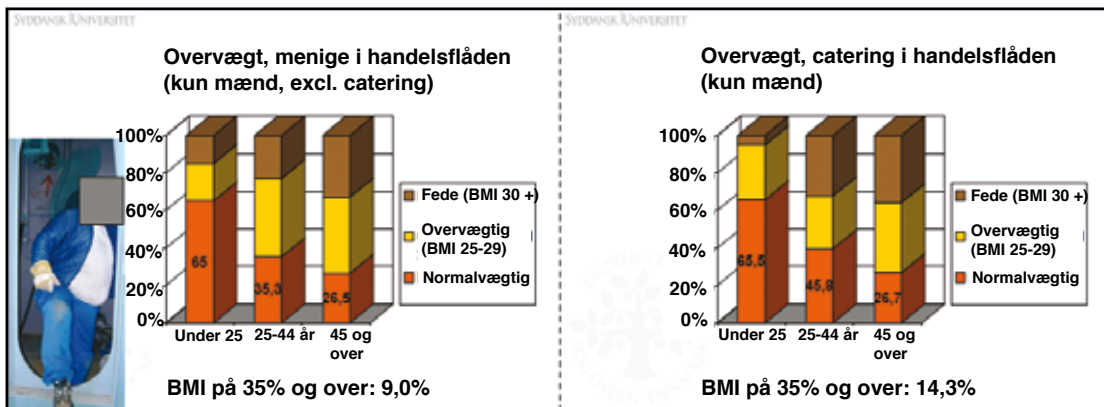
Det undrer os stadig (jævnfør lederen i sidste nummer af fagbladet), hvor styrelsen er henne når det gælder rollen som tilsynsmyndighed. Hvorfor blev der ikke grebet ind i sag nr. 2 hvor et BMI på 39,5 ikke gav adgang til at nægte udstedelse af sundhedsbevis? Hvorfor retledte styrelsen ikke den pågældende læge? Hvorfor skulle denne sag overhovedet bringes for et ankenævn?

Ifølge vores hjemlige ekspert på søfartsområdet, embedslæge Henrik L. Hansen, blev der i perioden 1/7-2010 til 1/7-2011 elektronisk indberettet 8.500 lægeundersøgelser til styrelsen. Heraf var et mindre antal, ca. 55, afslag på godkendelse i første omgang (tallet inkluderer førstegangsudmønstrende). Tallet svarer til ca. 0,6% af alle undersøgte.

Har Søfartsstyrelsen i nogen af de 55 tilfælde stillet spørgsmålstegn ved lægens afgørelse?

OleS

Planche fra Henrik L. Hansens foredrag på årets MSSM-konference.



EN GANSKE ALMINDELIG HISTORIE

I sidste nummer af fagbladet (4-2011 side 7) skrev Kirsten Østergaard om en ung metalsmed, og de urimelige besværligheder han havde med Søfartsstyrelsen og MARTEC søfartsskole for at få udstedt papirer som faglært befaren skibsassistent. Det er nu endeligt, efter utallige henvendelser til søfartsstyrelse og skole, lykkedes at få udstedt papirerne i begyndelsen af september.

Skibsassistenten var i virkeligheden "overkvalificeret", men papirnusseri og træskhed trak historien i langdrag i månedsvis, mens metalmedlemmet var tæt på at gå fra hus og hjem fordi dagpengeretten tog slut.

Rasmus er medlem af en lokalafdeling af Dansk Metal i Nordjylland, og kom først sent i papir-forløbet i kontakt med CO-Søfart. Han er født i 1982 og nu 29 år gammel.

Her fortæller Rasmus Welle sin egen historie.

Længsel mod søfart

Jeg har altid haft trang til havet og skibe. Min inspiration og forbillede var min farfar som var fisker og min morfar som var den sejlende bager på langfart. Selv har jeg bygget mange modelskibe i både træ og plastic, og min fars jolle har jeg altid kunne sejle i.

Drømmen var noget med matros - drengen der tror at en rigtig sømand er en rigtig mand. Før jeg gik ud af skolen i 10'ende klasse

var jeg i skolepraktik med fiskeriinspektions-skibet "Vestkysten" i to gange to uger i 1998-99, og med Farvandsvæsenets skib "Argus" i tre uger.

Efter skolen faldt valget på Svendborg Søfartsskole hvor jeg havde lidt knas med en lærer, og i første omgang ikke bestod grundforløbet. Min familie bakkede mig op i en klage, men skolen var hverken til at hugge eller stikke i. Så gik jeg til Søfartsstyrelsen, og vupti kom der brev fra skolen der tilbød en omeksamen som jeg bestod.

DFDS

Jeg fik hyre som ubefaren hos DFDS med "Tor Minerva" i slutningen af maj 2001, men afmønstrede tre måneder efter da skibet skulle sejle med krigsmateriel. Efter en måneds ledighed fik jeg igen tilbudt hyre hos DFDS, denne gang med "Dana Anglia".

Efter tilstrækkelig sejltid tilmeldte jeg mig 20-ugers-kurset på MARTEC som jeg bestod. Så langt så godt. Nu var der 12 måneders sejltid tilbage som ubefaren. Jeg fik igen lovning på at kunne sejle videre med DFDS, hvis jeg lige ville deltage i renovering af "Crown of Scandinavia" sammen med en anden ubefaren.

Vi skulle male hver sin side af skibet. Da jeg var færdig med min side blev den anden sendt i maskinen og jeg blev bedt om at gøre hans side færdig. Drengen havde imidlertid malet hen over nogle vinduer, jeg fik skylden og en skideballe, og blev sat i land da vi kom ind til København.

Det var påstand mod påstand og tilsynela-



dende blev jeg blacklistet i rederiet. På det tidspunkt havde jeg opsamlet 12 måneder og 21 dage i søfartsbogen af de 18 jeg skulle bruge for at blive befaren.

Småjobs, ledighed og erhvervsvejlederen

I tre år gik jeg ledig afbrudt af småjobs som industrispuler i fiskeindustrien, - dårlig betaling og en masse natarbejde hvor jeg blev fyret fordi jeg sagde min mening om udeblevne lønsedler. Ingen nye hyrer i horisonten og jeg var på vej til at ryge ud af dagpengesystemet da jeg fik brev om et møde i Hjørring på arbejdsformidlingen.

"Helt ærligt ... hvor meget hash ryger du om dagen?", var det første erhvervsmanden spurgte mig om. "Ahva" svarede jeg. Det var nu et helt naturligt spørgsmål at stille til unge der havde stået for længe i dagpengesystemet, mente vejlederen, som også mente de fleste ledige trøstede sig med rusmidler af den ene eller den anden slags.

Men så spurgte han om ikke jeg kunne tænke mig en ny uddannelse og det gik jeg hjem og tænkte videre over. Svaret var at jeg da ville bygge skibe i jern, men uddannelsen var lukket ned. "Så lad os

putte dig ind på et grundforløb", sagde erhvervsvejlederen, "så har du fem måneder til at tænke over hvilket fag du vil fortsætte i, og desuden kan du blive faglært skibsassistent i sidste ende under alle omstændigheder".

Karstensens Skibsværft

Jeg bestod grundforløbet og min far skaffede mig læreplads på Karstensens Skibsværft i Skagen. Jeg havde valgt min vej. Årene gik og jeg bestod mine fire hovedforløb og fik svendebrev og blev fastansat som skibsbyggermed.

I fire måneder var jeg godt nok glad for det arbejde og sagde aldrig nej til overtid. Lige indtil en dag jeg blev kaldt op på mesters kontor og en tillidsmand fulgte trop i hælene på mester.

På kontoret får jeg at vide at jeg er barnlig og forlader arbejdet uden grund, og så skulle jeg også have højdeskræk. Men højdeskræk altså, det har jeg ikke. Men nu skulle jeg tage mig sammen, sagde han. Men hvordan skal jeg give mig mere end 100% svarede jeg, jeg siger aldrig nej til overarbejde, jeg anbefales af andre smedesvende og jeg blev fastansat den dag min læretid ophørte.

Så brød tillidsmanden ind: "det der Rasmus, det kommer du ingen vegne med, det du sidder og siger, det kommer dig slet ikke til gode, pas på hvad du siger". "Er det en trussel" spurgte jeg, og "nej" svarede han bare.

Senere på dagen, en time før fyraften, bliver jeg igen kaldt ind til mester og får en fyreseddel med begrundelse i mangel på ordrer, med ret til tre måneders arbejde og

nogle g-dage. I omklædningsrummet fortæller min makker mig at værftet ansatte to nye smede samme morgen.

Jeg blev enig med mig selv om at jeg ikke ville lave en masse ballade, men bare håbe fyresedlen blev trukket tilbage. Månederne går, men ingen ansætter mig igen. Lige præcis den arbejdsplads jeg havde haft det allerbedst på, men, undskyld ordvalget, jeg nægter at slikke røv og give folk ret i sladder.

Faglært og befaren på programmet igen

Den næste tid planlægger jeg hvordan det skal gribes an at jeg får papirer som befaren skibsassistent. Jeg ringer til Søfartsstyrelsen og stilles om mellem en masse kontorer uden at få snakket med nogen.

Så ringer jeg til MARTEC som fortæller mig, at det da netop er Søfartsstyrelsen som skal kunne hjælpe. Nogle dage efter prøver jeg at blive stillet rundt igen og får til sidst fat i en mand som virker gnaven og mener jeg spilder hans tid. Når man er startet på noget skal man gøre det færdigt, og systemet er ikke indrettet til man kan springe over det laveste gærde.

Jeg svarer at jeg ikke forsøger at snyde nogen, men at jeg selv føler mig snydt, og så er den samtale slut.

Efter nogen dage kontakter jeg min metal-afdeling som fortæller at det ikke er deres bord, og de har ikke forstand på søfart. Efter endnu nogle dage kontakter jeg min gamle fagforening Sømændenes Forbund, som svarer at de ikke kan hjælpe mig, fordi jeg ikke længere er medlem.

Men så popper der en mail ind fra rederiet

NCC, hvor en mand mener jeg da sagtens kunne få papirer som befaren skibsassistent. NCC kan ikke bruge ubefarne, men de kunne godt bruge en befaren med svendebrev. Jeg kontakter Søfartsstyrelsen igen og får samme svar fra en anden telefonstemme. Den samme mur man smadrer sit ansigt imod.

Tilbud om andet arbejde

Pludselig fik jeg tilbudt arbejde i Rumænien for Aminodan ApS, som er et firma der tegner, sælger og opbygger vandrensningssystemer efter en 40 år gammel teknologi.

Firmaet har eksisteret fra far til søn, og sønnen er min fætter. Jeg fik kontrakt på et halvt år med løntilskud og fik to måneder ekstra uden løntilskud til anlægget var færdigbygget.

CO-Søfart hjælper med beviset som befaren skibsassistent

Hjemme fortsatte jeg mine forsøg på at få papirer som befaren, og fik oplyst fra en i metal-afdelingen at der fandtes en særlig afdeling som havde med søfart at gøre. Jeg fandt Metal Søfart på en hjemmeside og sendte mails til alle de adresser jeg kunne finde.

Endelig blev jeg sat i forbindelse med en som kunne gøre noget for mig helt utænkeligt effektivt ved sagen. Min kontaktperson i CO-Søfart måtte igennem en masse pandeslaskeri, men endelig fik jeg udstedt mit bevis som befaren skibsassistent.

Det er stadig ikke gået helt op for mig, at jeg fik hvad jeg søgte, men med de rette folk



Udlandsarbejde igen

Mens historien om skibsassistentpapirer stod på, fik jeg flere jobtilbud som befaren skibsassistent, men måtte desværre sige nej tak.

Nu har jeg igen fået arbejde i udlandet, et

arbejde jeg er glad for og med rumænske arbejdere som altid har et smil på læben. Jeg har fået lovning på fastansættelse til opsætning og opbygning af fem forskellige systemer i tre forskellige lande. Så nu vil jeg ud og være rejsemonter igen.

Og samtidig kan jeg falde tilbage på papirer som faglært befaren skibsassistent. Papirerne fik jeg ugen efter jeg sagde ja til udlandsarbejdet.

Rasmus Welle

Efterskrift:

Da det blev afdelingen bekendt at NCC ikke var godkendt som praktikplads for ubefarne skibsassistenter, tog afdelingen kontakt til NCC, og i samarbejde med rederiet insisterede vi overfor Søfartsstyrelsen om godkendelse til rederiet. Styrelsen vil nu godkende 12 måneders praktiktid i NCC's skibe og afdelingen har indgået overenskomst med rederiet for ubefarne.

DMMA

SENIORKLUBBEN

Kontingent:

240 kroner om året, for hvilket man får:

Forårsfrokost
Sommerudflugt
Efterårs ålegilde

Forårsfrokost 27-4-2011



Betingelse for medlemskab:

At man er pensioneret eller efterløner.



Formand
Leif Andersen
Tlf.: 28 69 79 13
Mail:
L.rabech@live.dk

NÆSTE ARRANGEMENT: ålegilde på holmen 14/10

DMMA dæk&maskine-internt



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



**DMMA
dæk&maskine
Region Hovedstaden
Klub 8**

Så blev det efterår,
året går på hæld
og vi i klub 8 slutter
vore små sammenkomster med en tur i
TIVOLI:

Vi mødes udenfor TIVOLI-indgangen i
Bernstorffsgade, overfor Københavns
Hovedbanegård.
Delvis brugerbetaling må påregnes.

Fredag d. 25. november kl. 13.00

**Vi ses
Rossen/Helmut**



**Per Maj
formand
62 25 26 62
peto@post.tele.dk**



**DMMA
dæk&maskine
Region Syddanmark
Klub 5**

Jeg vil her komme
med lidt orientering
om, hvad der rører
sig i klubben lige nu.

Vi vil også meget gerne have forslag til
SÆROVERENSKOMSTER, da det også
er meget vigtigt for os.

Det er besluttet at dele Region Midtjyl-
lands afdeling af Dæk og Maskine, mel-
lem Region Nordjylland og os, da det ikke
har været muligt at finde nogen, der ville
tage sig af arbejdet i Region Midtjylland.
Delingen vil blive foretaget på baggrund
af medlemmernes postnumre.
Det er planen, at det skal gælde pr.
01.01.2012.

Jeg har været til mit første bestyrelses-
møde i både Dæk og Maskine og Dansk
Metals Maritime Afdeling. Her havde vi
overenskomsten 2012 til debat. Vi vil
meget gerne have gode forslag ind, hvis
der skulle være nogen der sidder inde
med det, men lad være med komme med
krav, som I ved, vi ikke kan honorere.

Ang. vores arrangementer kan vi konsta-
tere, at der ikke er mange, der bakker op
omkring det. Vi i bestyrelsen kunne godt
tænke os at få forslag ind om, hvad I kunne
tænke jer, at vi skal arrangere. Det har
været kutyme, at vi har besøgt maritime
virksomheder og attraktioner, men det kan
vi jo ændre, hvis der skulle være ønsker
derom. SÅ OP AF STOLEN NU ☺

Næste arrangement vil blive i første halv-
del af januar 2012, så har I ønsker, så er
det nu.

I er altid velkomne til at ringe eller skrive,
hvis I har spørgsmål angående klubbens
arbejde.

Per Maj

Runde fødselsdage i perioden 28-10-2011 til 15-12-2011

Tillykke 50 år

Kurt Benny Steilein –
fylder 50 år den 30. november 2011

Tillykke 60 år

Ole Johnsson –
fylder 60 år den 7. december 2011
Gert Nielsen –
fylder 60 år den 12. december 2011

Tillykke 65 år

Alex Morten Lehman Jensen –
fylder 65 år den 7. november 2011
Jan Wulf Jensen –
fylder 65 år den 7. november 2011
Freddy Hyldgaard –
fylder 65 år den 3. december 2011

Tillykke 70 år

Carl Lundsgaard Clemmensen –
fylder 70 år den 7. november 2011
Peter Aage Arensback –
fylder 70 år den 11. november 2011
Wenceslao David Burna Pizarro –
fylder 70 år den 2. december 2011

Tillykke 75 år

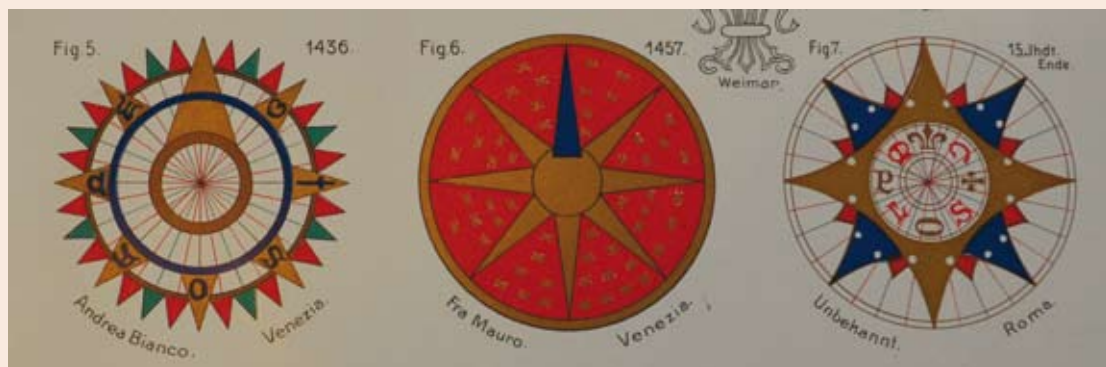
John Frederiksen –
fylder 75 år den 8. december 2011

Tillykke 95 år

Egun Grønlund –
fylder 95 år den 22. november 2011

JUBILÆUM

Henry Elgaard Olsen har 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 1. december 2011



KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2011

Månedligt kontingent DMMA-dæk&maskine, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	12.429 kr. og derover	Kr. 1019,25	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	12.428 kr. og derunder	Kr. 649,50	
DAS-hyre	18.001 kr. og derover	Kr. 1019,25	
DAS-hyre	18.000 kr. og derunder	Kr. 649,50	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	628 kr. og derover	Kr. 1019,25	
Dagpengesats	627 kr. og derunder	Kr. 649,50	
Lærlinge		Kr. 192,25	
Efterlønsbidrag (pr. 5/1)		Kr. 447,00	



Fra krydstogsskibet "Costa Magica"
Foto: Barne Jensen



DMMAcatering-internt



Runde fødselsdage
i perioden
28-10-2011 til 15-12-2011

Lis Ruager – Lindevangshusene 8,
2.tv., 2630 Taastrup – fylder **70 år d. 9. november**

Flemming Larsen – Kornblomstvej 8,
3730 Neksø – fylder **50 år d. 10. november**

Mogens Baagøe – Briggen 72, 6710
Esbjerg V – fylder **60 år d. 12. november**

Karin Pladsbjerg – Fuglsang 5-1, 6200
Aabenraa – fylder **70 år d. 26. november**

Laila Nowak – Violvej 5, 5000 Odense
C – fylder **50 år d. 1. december**

Henrik Christen Koch – Fælledvej 14,
3790 Hasle – fylder **50 år d. 5. december**

John Marius Jørgensen – Vindeby
Tværvej 8, Tåsinge, 5700 Svendborg –
fylder **60 år d. 6. december**

Lejf Christensen Jensen – Hylkevej
60, 8660 Skanderborg – fylder **60 år d. 15. december**



Sender foreningen tusind tak for tilsendt gave, på min 75 års fødselsdag. Gaven blev modtaget med glæde. Endnu engang tak.

*Med venlig hilsen
Dennis Svensson*

Tak for den fine gave til min fødselsdag. Alle mine venner er meget imponeret, de har aldrig modtaget noget fra deres fagforening.

*Venlig hilsen
Kirsten Sørensen*

Tusind tak for opmærksomheden ved min fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Rita Jensen*



Kære Dansk SØ-Restaurationsforening. Mange tak for den flotte gave jeg har modtaget i anledning af mit 50. års medlemskab. Dejligt I holder styr på

mærkedagene.

Ja, der er jo sket en del igennem 50 år, men nutiden viser, der stadig er behov for fagforeninger.

Stor hilsen til jer alle på søen og på land, og endnu engang mange tak.

*Med venlig hilsen
Hans Espersen.*

Gode kollegaer
Mange tak for både lykønskningen til
min 70 års fødselsdag og det flotte oste-
skærersæt.

*Med venlig hilsen
Søren Jensen Schou*

Tusind tak for den fine gave ved mit 25
års medlemskab af foreningen
det blev jeg meget glad for

*Med venlig hilsen
Arne Villy Jakobsen*

Mange tak for gaven, som jeg modtog i
forbindelse med min uddannelse.

*mvh
Lone Johansson*



Vi mindes

Ellinor Oldin, f. 12/2 1923, er afgang ved
døden d. 12/7 2011

Peder Christen Pedersen, f. 4/8 1927,
er afgang ved døden d. 9/8 2011

Inger Schjeldal, f. 19/3 1917, er afgang
ved døden d. 26/9 2011

CO-SØFART NYT

CO-Søfart udvides

Den 26. september kunne vi på hjemme-
siden oplyse, at FOA-søfart fra 1. novem-
ber indtræder som associeret medlem af
CO-Søfart.

FOA's søfartsgruppe repræsenterer an-
satte ved kommunale færgeoverfarter og
i kommunale havne.

Med denne udvidelse af CO-Søfart, vil kar-
tellet repræsentere alle kategorier af sø-
farende, og bliver et "360-graders kartel,
der dækker hele den maritime verden",
som Ole Philipsen udtrykker det.

Fremover vil CO-Søfart afgive samlede
høringssvar, og vil repræsentere alle sø-
farende faggrupper i råd og nævn.
Se mere i næste nummer af bladet.

Hjemmesiden

Søværnets Konstabelforening har nu fået
sin egen sektion på hjemmesiden og er
dermed integreret i CO-Søfarts hjemme-
side.

Samtidig har forsiden af hjemmesiden fået
et "løft" i lay-out'et.

Næste branchegruppemøder:

Catering: 24/10 i Rødovre
Dæk & maskine: 17/11 i Svendborg.

I NETUDGAVEN

klik i denne boks og du vil blive omstillet til tilmelding af:
"KUN PR. E-MAIL TAK" formularen

Planlagte overenskomstmøder 2011-2012

(Opdateringer: næste nummer af fagbladet og hjemmesiden)

Hvem	Hvor	Hvornår
Rederif. 2010	Hotel Nyborg Strand	Onsdag d. 7/12 kl. 10.00-13.00
Langfart	Hotel Nyborg Strand	Onsdag d. 7/12 kl. 14.00-16.00
Scandlines	CO-Søfart - Rødovre	Onsdag d. 14/12 kl. 10.00-14.00
DFDS	"Crown"/"Pearl" - Kbhvn.	Tirsdag d. 10/1 kl. 10.00-14.00
Færgen	Rønne	Torsdag d. 12/1 kl. 10.00-14.00
Fjordline	"Bergenfjord" - Hirtshals	Tirsdag d. 17/1 kl. 10.00-14.00
Offshore	Esbjerg Lufthavn	Onsdag d. 18/1 kl. 10.00-14.00

Tilmelding på 36 36 55 85 / bj@co-sea.dk senest 7 dage før arrangement.

Der refunderes dokumenterede rejseudgifter svarende til offentlig transport.

Søfartsstyrelsen

Mønstringsstatistikker

(jvf. sidste og forrige nummer af fagbladet).

Det er stadig ikke lykkedes SFS at få udgivet opdaterede statistikker, som dækker perioden efter september 2009. Før deadline til dette nummer spurgte vi igen styrelsen, om der i det mindste kunne sættes et årstal på hvordan "kortere tid" skulle forstås. Svaret er nu at "der arbejdes fortsat på sagen" - punktum!

Uddannelser

Maritime uddannelser flyttes fra Søfartsstyrelsen. Oplyst 4/10.

Direktøren for Søfartsstyrelsen, Andreas Nordseth, har meddelt at der med den nye regering er udstedt en Kongelig resolution, hvorefter ansvaret for "sager vedrørende maritime uddannelser" overføres til ministeriet for "Forskning, Innovation og Vide-regående Uddannelser".

Klip fra nyeste nummer af



Poor catering is killing crews, research warns

I et notat om den nye danske lov om udenlandske skibsførere på danske skibe (L189), oplyses at loven er budt forsigtigt velkommen af Søfartens Ledere (mod yderligere skattebegunstigelse ved fart på udenlandske skibe), mens CO-Søfart har været mindre imponeret af den nye lov.



Efter flere møder med det nye rederi bag "Kattegatruten A/S", lykkedes det fredag den 30. september på et møde mellem rederiet, 3F og Dansk Metals Maritime Afdeling, at opnå foreløbig enighed om de ydre rammer for en overenskomst.

Tirsdag den 20. september sejlede Kattegatruten A/S med Ro/Pax færgen "Kattegat" (tidligere "Maren Mols") under cypriotisk flag, første gang på den omstridte rute mellem Kalundborg og Aarhus.

Det er planen, at der sejles mandag til fredag med tre daglige afgang. Lørdag og søndag vil der være en daglig afgang fra henholdsvis Århus og Kalundborg.

Der er fortsat mange uafklarede spørgsmål, idet de ansatte principielt arbejder på Cypern, og man skal derfor være opmærksom på de sædvanlige faldgruber ved arbejde på fremmed flag, nemlig beskatningsforhold, arbejdsskadeforsikring, efterløn og a-kasse (medlemmer kan kontakte foreningen for nærmere oplysninger).

Da sømandsloven ikke er gældende, vil man ikke kunne komme uden om præceptiv (ufravigelig) cypriotisk lovgivning, men rederiet og forbundet er enige om, at der generelt henvises til sømandsloven.

Lønnen er fortsat det store problem, hvor rederiet oplyser, at de danske skibsassistenter aflønnes som de højest betalte i Europa, og at netop lønomkostningerne vil være en betydelig faktor i afgørelsen af,

om rederiet på sigt vil fortsætte på ruten.

Bortset fra nogle få misforståelser i forhold til, hvordan man gør tingene i Danmark, har forhandlingerne været holdt i en god og fornuftig dialog, og Dansk Metals Maritime Afdeling skal gerne være de første til at byde rederiet velkomment.

Vi påregner at have en færdig overenskomst i løbet af udgangen af november, idet der fortsat udestår en total oversættelse af overenskomsten til engelsk, således at rederiet bedre kan bedømme indholdet forud for en underskrift.

JJ

Kattegatruten A/S er et datterselskab af Flensborg-rederiet [Förde Reederei Seetourist \(FRS\)](#). I Danmark har FRS siden 1979 drevet færgelinien mellem Rømø og Sild. Ligeledes har færgelinierne: Dania Linien, Kiel-Langeland Linien og Faaborg-Gelting Linien tilhørt FRS.

Rederiet er et multinationalt selskab med placering i Danmark, Tyskland, Spanien, Marokko, Oman, De Forenede Arabiske Emirater og Cypern.

Rederiet råder i dag over mere end 30 skibe og har ca. 1000 ansatte. I alt befordrede FRS i 2010: 5,4 millioner passagerer og 1,3 millioner køretøjer.

(kilde: Kattegatruten)

SØVÆRNETS KONSTABELFORENING



har fået ny formand

Foreningen har været medlem af CO-Søfart siden 15. maj 2009, men har kun sjældent og sporadisk været omtalt her i fagbladet. SK har sit eget fagblad og indtil 12/9-2011 også sin egen hjemmeside. Hjemmesiden er nu en integreret del af CO-Søfarts hjemmeside.

SK blev stiftet i 1997 som protest

mod sergent-dominansen i [Centralforeningen for Stampersonel \(CS\)](#). På arbejdspladsen er sergenterne de overordnede, og i fagforeningen sad de med flertal og bestemte arbejdsvilkår og betingelser for de underordnede. Allerede i 1984 fik konstablerne og korporalerne fra en anden værnsenhed, hæren, nok, og udmeldte sig af CS.

SK

HISTORIE I GROVE TRÆK

Formænd:

Vagn Munkholm:	1997 - 2007
Bjarne Krogh:	2007 - 2011
Ib Skoubo:	1/8-2011 -

1970

Centralforeningen for Stampersonel oprettes som et interessefællesskab mellem konstabler og sergenter fra de tre værn (hæren, søværnet og flyvevåbnet – set bort fra Hjemmeværnet). De tre værnssen-

heder havde egen formand og forhandlede egne aftaler gennem [CFU-systemet](#) (CFU = stort forkromet forhandlingsfællesskab på det statslige område hvorfra puljemidler udloddes).

1984

[Hærens konstabler og korporaler](#) (HKKF) melder sig ud af CS.

1987

CS afgiver forhandlingsretten til HKKF for denne gruppe.

1997

Det besluttes at opløse søværnsfællesskabet i CS. Sergenterne og mekanikerne vil forblive i CS, og konstablerne vil ud af CS og stifte deres egen forening (SK). SK optages i det som nu hedder OAO (**Offentligt Ansattes Organisation**). Mens hærens konstabler fik overført forhandlingsretten uden større komplikationer, lægger der sig alverdens sten i vejen for søværnets konstabler.

Der er mest tale om nogle tåbelige personrelaterede magtstridigheder, som faktisk medfører at der oprettes en selvstændig afdeling for konstabler i CS, hvorefter centralforeningen sætter sig tungt og ubøjeligt på forhandlingsretten.

Der er rigtig mange rævekager, tilsagn og frasagn, i historien.

1998

På vegne af SK lægger advokat Lars Svenning Andersen sag an mod Finansministeriet og CS med krav om at få overført forhandlingsretten til SK. Baggrunden for



Ib Skoubo

formand for SK 1. august 2011

Født: 1961 (49 år)

har fire børn i alderen 10 til 28 år og bor sammen med kæreste på mindre landejendom ved Frederikshavn.

Ansæt Søværnets Operative Logistiske Støtteelement (OPLOG) i Frederikshavn siden 2007. Elektroniktekniker og særligt ansvar for vedligehold af radarsystemer.

Startede i Søværnet i 1979 og tog svendeprøve i 1984. Ophold på Færøerne 1981 og 1983.



Historiens 3 formænd, ved afskedsreception for Bjarne Krogh-Pedersen.
Fra venstre: Ib Skoubo, Bjarne Krogh-Pedersen og Vagn Munkholm

at man valgte den retslige vej var, at man som professionel soldat er udelukket fra strejkeretten, og derfor ikke har denne mulighed for at gennemtvinge en overenskomsttafte.

2000

Landsretten afgiver sin kendelse den 22. juni 2000. Det er en kendelse som på det overordnede forståelsesplan ikke bestrider at SK burde have forhandlingsretten, men på den anden side heller ikke kan tvinge Finansministeriet til at indgå dobbeltoverenskomst.

Hovedpunkterne i kendelsen er:

** SK opfylder væsentlige kriterier for at være forhandlingsberettiget (repræsenterer en majoritet af en afgrænset personalegruppe).*

** Ifølge Højesterets-dom fra 1999, skal domstolene være forsigtige med at blande sig i spørgsmål om forhandlingsret på det offentlige område.*

** Det forhold at SK's medlemmer ikke har strejkeret skærper dog kravene til Finansministeriets saglige forvaltning af de forvaltningsretslige principper.*

** Finansministeriets saglige interesse i at undgå dobbeltoverenskomster har betydelig vægt.*

** Det er ikke under sagen påvist at CS ikke varetager konstablernes faglige interesser.*

** Da det ikke er retsligt dokumenteret at CS i 1997 indgik aftale om overførsel af forhandlingsretten, kan SK's krav ikke imødekommes.*

Dommen ankes til Højesteret.

2002

Højesteret afgiver kendelse 24. januar om forhandlingsretten, og Højesteret stadfæster stort set med samme begrundelser landsrettens kendelse.

Wikipedia: <http://da.wikipedia.org/wiki/Søværnet>

Wikipedia: <http://da.wikipedia.org/wiki/Konstabel>

Konstabler i Hæren er organiseret i Hærens Konstabel- og Korporalforening (HKKF).

I Søværnet og Flyvevåbnet er der en mangeårig konflikt omkring konstablernes organisationsforhold.

Konflikten betyder, at de to af de organisationer, der dækker disse områder, Søværnets Konstabelforening (SK) og Flyvevåbnets Konstabel- og Korporalforening (FKKF), ikke har aftaleret for deres medlemmer.

Aftaleretten har derimod den tredje organisation, Centralforeningen for Stampersonel (CS), som også organiserer mellemlederne (sergenterne) i alle tre værn.

Hele denne sag kom til at koste SK rigtig mange penge (samlet pris i størrelsesordenen 3,5 millioner kroner) og energi, og blev ført på baggrund af jubeloptimisme fra en dyr anerkendt privat advokat.

2002-2009

Tiden efter de store retssager, har været noget af en kamp for overlevelse og indflydelse. Det lykkedes SK at etablere gode forbindelser til søværnets direkte ledelse, og derigennem har foreningen været i stand til at varetage medlemmernes interesser i al almindelighed. Forholdet til den statslige forvaltning har imidlertid gennemgående været drilagtigt og stridbart.

2009

Med virkning fra 15. maj 2009 blev SK optaget som medlem af CO-Søfart, og efterfølgende flyttede foreningen fra bo-

Oplysninger fra SOK

Ansatte søværnet:

Officerer	543
Sergenter	687
Konstabler	1347
Civile	364
Totalt ansat:	2941
Hvortil kommer et mindre antal vær- nepligtige.	

og sekretariatsfællesskab med hærens konstabelforening til CO-Søfart i Rødovre. Her er etableret et nyt fællesskab, hvor SK til en pris af 1,3 millioner om året fuldt ud anvender sekretariat (advokat, bogholderi m.v.) og kontorfaciliteter, samt lønninger til ansatte som hovedsageligt beskæftiger sig med SK-gøremål.

Forud for optagelsen kendte SK og Dansk Sø-Restaurations Forening hinanden gennem fælles medlemsskab af bl.a. samme a-kasse-fællesskab (det som nu hedder "Min A-kasse").

MEDLEMSTAL OG ØKONOMI

Medlemstallet har været stabilt en år-række, men har været svagt faldende de sidste par år, blandt andet på grund af om-lægninger i søværnet og aldersdemografi. SK har kæmpet for sin eksistensberet-tigelse, men har også måtte indkassere nogen deprimerende nederlag. Skal man være bagklog er der nok også undervejs truffet nogen valg, som medlemmerne havde været bedre tjent med foruden, sådan er det vel altid.

Økonomien har været belastet efter de store retssager. Siden 2009 er situationen blevet markant forbedret.

Med flytningen, og medlemsskabet af CO-Søfart, har den nye formand og be-styrelsen fået tid til at fokusere på det, det hele startede med. At yde en indsats for at forbedre forholdene for søværnets kon-stabelgruppe, uden at have den daglige ledelsesgruppe, sergenterne, åndende i nakken.



PERSONALE / BESTYRELSE

SK's forretningsfører siden 2006, Bjarne Mørup Olsen, ønskede at bruge den resterende del af sin aktive tjenesteperiode og vende tilbage til stilling i marinen, og fratrådte med udgangen af juli 2011. Næsten samtidig fratrådte SK's mediemedarbejder Anja Poulsen med udgangen af september, fortrinsvis på grund af problemer med bopæl på Fyn og arbejdsplads i Rødovre. Personalesituationen for foreningen er derfor en topprioritet netop nu.

Udover at Bjarne Krogh-Pedersen er trådt tilbage som formand og bestyrelsesmedlem, er også bestyrelsesmedlem og næstformand siden kongressen i 2007, Kai Friborg, trådt ud af bestyrelsen.

GUL FAGFORENING

I forbindelse med SK's ønske om medlemsskab i CO-Søfart, og i andre sammenhænge tidligere, har CS i LO-kredse forsøgt at slå på tromme for at SK måtte behandles som en "gul fagforening".

Det er naturligvis noget propagandistisk vrøvl, fordi SK kun optager konstabler fra marinen og altså er en fagligt afgrænset faglig forening. Herudover har SK en legal og efterstræbt overenskomstret - som landsretten konstaterede, og som statslige vilkår forhindrer foreningen i at realisere.

NY FORMAND samtale med Ib Skoubo

Ib er kommet noget hovedkuls ind på en formandspost i en forening, hvor der er akut brug for et koldt hoved til at styre mod fremtiden. Ib Skoubo giver udtryk for, at han ønsker at gennemtænke hele spektret omkring SK de førstkomende

måneder, og ønsker ikke at give udtryk for personlige vægtninger af valgmuligheder på nuværende tidspunkt.

For Ib er alt muligt, også den mulighed at en nøgtern analyse af situationen medfører, at tankerne om en selvstændig forening for marinens konstabler, for tiden må opgives, hvor ubehagelig tanken om at vende tilbage til sergent-skolen med hatten i hånden egentlig er. Det bliver et spørgsmål om medlemsopbakning.

Personalesituationen

Der skal snarest muligt, men uden panik, ansættes den rette i en fuldtidsstilling og herudover måske en i en halvtidsstilling, primært til kommunikationsopgaver. Det vigtigste er, at man finder den rette person til at servicere medlemmerne.

Økonomien

Med det nuværende medlemstal løber foreningen fornuftigt rundt med et solidt overskud, men som med alt andet, skal



der naturligvis holdes et vågent øje med medlemmernes penge.

Overenskomstretten

Tænker meget på om denne overenskomstret i virkeligheden har så stor betydning. I realiteten er der tale om en minimal indflydelse i nogen forkromede store forhandlingsfællesskaber, som munder ud i udlodning af nogle puljemidler, som igen er småpenge fra de overordnede statslige overenskomster. Måske ligger den egentlige og rigtige vej snublende nær. At fungere som interesseorganisation for medlemmerne i det daglige og udnytte samarbejdsrelationerne med søværnets daglige ledelse optimalt.

Som central del af den ordinære overenskomstret hører også konfliktretten, og den ret har vi alligevel ikke.

Heller ikke CS har nogen mærkbar indflydelse på CFU-forliget, og de puljemidler som kommer ud af det fordeles af cheferne, så den helt store betydning har jeg lidt svært ved at få øje på i vores sammenhæng.

Fokuspunkter for den umiddelbare fremtid

Udover personalesituation, medlemssituation og foreningens økonomi, som de helt centrale fokusområder, er Ib Skoubo's



tanker koncentreret om at få engageret de unge i deres egen arbejdssituation, og tænker på en strategi som ikke skal røbes på nuværende tidspunkt.

Medbestemmelse om arbejdsmiljøet på arbejdspladserne er overordnet set ved at glide fagforeningerne af hænde, og ud i et teknisk og fremmed regi af arbejdsmiljøkonsulenter ansat i erhvervsforgrenede organisationer. Vi skal have det tilbage på vores eget bord hvor det hører hjemme.

Vi skal også have fundet en endelig løsning på vores hovedpine om medlemskabet af OAO, som koster den nette sum af 300.000 kroner om året. I dag ser det nærmest ud som om pengene betales alene for at legitimere vi ikke er en gul fagforening. Det er slet ikke den pris værd. Enten skal vi kunne udnytte organisationen og få noget for pengene, eller også må vi ud. Det spørgsmål vil jeg bruge de kommende møder i OAO's hovedbestyrelse til finde min egen mening om.

Lige nu er jeg åben for det hele. Baggrunden for SK er åbenlys rigtig. Nu skal vi have fundet vores plads og ikke bruge mere fyrværkeri i baggårdene.

v/Ole S

Udkom 26. september 2011
Forlaget Pressto
249 kroner
256 sider

PIRATJAGT er skrevet af de to danske journalister
Laura Marie Sørensen og Camilla Stampe.



Laura Marie Sørensen
er 27 år og kandidat i
journalistik fra Syddansk
Universitet og Dagbladet
Politiken.



Camilla Stampe er 26
år og kandidat i journa-
listik fra Syddansk Uni-
versitet og Dagbladet
Information.

Arbejdet med denne bog har bragt dem til Somalia,
Kenya, New York, London og om bord på det danske
krigsskib Esbern Snare ved Afrikas Horn.

Dejligt sprog, dejlig vedkommen-
de journalistisk om pirateriet ud
for Somalia, uden drivende sen-
timentalitet i kapitlet om "Esbern
Snare" eller i kapitlet om kokken
fra "Danica White".

Når man i danske medier læser om "Es-
bern Snares" eller "Absalons" uvurderlige
indsats i piratbekæmpelsen ved Somalia,
følges beskrivelserne næsten uden und-
tagelse, af en række over- og undertoner
hvor sentimentalitet og selvhøjtidelighed
driver ned over siderne.

Disse toner er vi stort set helt befriet fra
i de to journalisters dygtigt researchede
bog, om et af vor tids mest spektakulære
fænomener.

Det somaliske pirateri har rødder i ekstrem



fattigdom i et klanstyret borgerkrigshærget
land, hvor kameler ellers er landets vigtig-
ste ressource.

Der er ikke let adgang for ikke-somaliere
til landets småbyer, og det tjener journa-
listerne til ære, at de er kommet så langt
og intensivt omkring, at bogen er præget
af somaliernes egne fortællinger. Der for-
tælles uden dybsindige analyser og mor-
aliserende bemærkninger. Det er journa-
listisk på fortælleglædens præmisser, det
dyste emne til trods.

Uagtet den voldsomme betydning pirate-

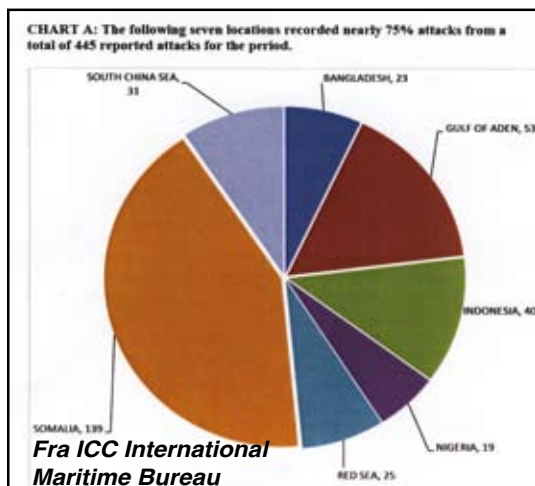
riet ved Somalia har fået for skibsfarten generelt set, har danske medier ikke haft meget lyst til at beskæftige sig med den somaliske baggrundshistorie. Kun Information har lejlighedsvis brugt nogle sider på emnet.

Også i "Piratjagt" kunne man savne lidt mere omtale af det somaliske klansystem, og de geografiske livsbetingelser for befolkningen. Men det skal være journalisterne tilgivet. Det er ikke en analytisk bog, det er en fortællende bog man kan læse og blive mere faktuel nysgerrig af.

Et af nutidens store paradokser fra den globale politiske scene er, at man faktisk kan påstå med meget stor ret, at USA i sin islam-paranoia efter 11. september 2001, indirekte forhindrede at pirateriet blev stoppet ud for Somalia. I 2006 var Rådet af Islamiske Domstole godt på vej til at fjerne det somaliske pirateri fra jordens overflade, og i det hele taget få kontrol med hele landet på tværs af klanerne. Det tålte USA imidlertid ikke.

Historien beskrives ganske kort i "Piratjagt", og her hedder det:

"..... men deres succesforretning blev bremset, da Rådet af Islamiske Domstole erobrede Mogadishu og den sydlige del af Somalia i sommeren 2006. Rådet forbød pirateri, fordi det strider mod islam, og 275 soldater blev sendt til Haradhere for at fjerne piraterne fra byen. I løbet af få måneder lykkedes det Rådet af Islamiske Domstole at bremse pirateriet i den sydlige og centrale del af Somalia, og antallet af angreb og kapringer faldt fra 48 i 2005 til 32 i 2006."



"I 2007 trængte etiopiske tropper imidlertid ind i Somalia og fjernede Rådet af Islamiske Domstole fra magten med støtte fra USA. Rådets tropper trak sig samtidig væk fra piratområderne, og det varede ikke længe"

Efterfølgende er en ny og mere militant udgave af de islamiske domstole vokset frem i skikkelse af al-Shabaab.

Bevægelsen har kontrol med stort set de samme områder som domstolene, men hovedstaden Mogadishu er for et centralt regeringsområdes vedkommende, under kontrol af nogle pan-afrikanske styrker, som holder et korrupt og betydningsløst regeringsapparat på plads.

Al-Shabaab er lidt mere frisindede end domstolene når det gælder Koranens forhold til pirateri, og der veksles mellem modstand og alliancer mod passende andel i fortjenesten.

Se i øvrigt vores opdaterede citatsamling fra DAGEN, dækkende perioden 2006 - 25/8-2011 om pirateri på hjemmesiden: CO-Sea/Diverse.

OleS



**"end ikke Gud selv vil
kunne få dette skib til at synke"**

Titanic er historien om verdens største skibskatastrofe nogensinde, der rækker langt ud over sig selv, som forfatteren bemærker sidst i bogen.

Det oplyses at der er skrevet omkring 3.600 bøger og udkommet 20 film om Titanic siden katastrofenatten 15. april 1912 (12 titler på dansk på saxo.com, heraf en på vej), så hvad er det egentlig for nye vinkler på historien som kan inspirere?

Forfatteren bruger de 14 danskere ombord til at genfortælle historien her næsten 100 år efter den kulsorte nat på Atlanten. Desværre kommer man ikke særlig tydeligt ind på livet af de 14, hvorfor

Udkom 30. september 2011
Forlaget Gyldendal
300 kroner (vejledende)
232 sider

Forfatter: Journalist Michael Müller

"Tanken har fra starten været at tage læserne med på en tryllebunden rejse, hvor de følger danskerne i de fem dage, som de var om bord på Titanic. Alle kender de dramatiske timer omkring forliset, men hvad der mindre er beskrevet, er det spektakulære liv, der var om bord. Her har mit fokus været med udgangspunkt i, hvad de danske passagerer foretog sig om bord. På den måde kommer læserne med til middagsselskaberne i salonerne, vandreturene på promenadedækkene og selvfølgelig de skæbnesvangre timer, da de 14 danskere kæmpede for deres liv".

Forfatterens egen foromtale.

undskyldningen for at skrive endnu en bog bliver søgt. Der er helt sikkert langt bedre kilder fra andre passagerer som belyser dramaet om menneskelig storhed og usselhed i katastrofens stund. Mange af ombordbeskrivelserne er sjælløse opremsninger om borddækning og kahytindretninger.

For dem som ikke er nærmere bekendt med historiens realiteter, er de sidste afsnit udmærkede og velskrevne, uden ignorantismen hos reder og kaptajn - når det f.eks. gælder beslutninger om antal redningsbåde og den totale afvisning af at lytte til advarsler om isbjerger i området - fremstår som andet end sidebemærkninger. De egentlige skurke, får vi heller ikke noget nærmere billede af.

OleS

Skibsprovianteringshandler

Jens og Margrethe Withs fond

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

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

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

ANSØGNINGSFRIST MEDIO NOVEMBER

Hvis du kendte alle
vores fordele,
var du allerede kunde

Tjenestemændenes Forsikring

dem der kender os, vælger os

www.tjm-forsikring.dk



Tlf. 70 33 28 28

Historieteksten til denne måneds opskrift er skrevet uden tanke på nutidens pirateri. Det kan nok bringe nogens blod i en helt anden slags kog. På den anden side er det også ganske mange eftertanker værd, hvor kort tid siden det er vi opfattede "den knaldrøde pirat" med drengesindets blanke øjne og træsværdet i den anden hånd. Historien gentager sig selv i nye skikkelser, og når en uhyrlighed er på passende afstand, genfortæller vi den som ren underholdning.

DEN KNALDRØDE PIRATS RØDBEDECARPACCIO

SØKOST

Af: Jonatan Leer

Motto: ensidig fokusering på sundhed skaber hverken spændende mad eller lykkelige mennesker.

I min barndom var gamle heltefilm et hit. Om det så var den gamle Robin Hood med Errol Flynn eller Ørneborgen med Clint Eastwood. Sørøvere var også populære, særligt Den Knaldrøde Pirat. Her spiller den atletiske Burt Lancaster hovedrollen som den driftige pirat, der hærger i de caribiske have. Bare titlen fremkalder den barnlige begejstring. Originaltitlen, The Crimson Pirate, betyder direkte oversat den karmoisinrøde pirat.

For dem, der ikke ved hvad karmoisinrød er, kan det oplyses, at det er en stærk rød farve med et blåligt skær – som fx ved solnedgang, når skyerne bliver intenst rødlige med himlens blå som bagtæppe. Det er alt sammen meget romantisk, men det var nu godt, at oversætteren i sin tid valgte knaldrød i stedet for karmoisin, det er der en dejlig "swung" over.

Når man er vokset op i denne sørøverromantik, er det herligt at se den komme tilbage i de senere år med film som Master and Commander. Her følger vi Russell Crowe som en britisk kaptajn, der under Napoleonskrigene jager en fransk kaper. En kaper er en særlig form for sørøver.

Når to lande i gamle dage var i krig, hyrede man sømænd til at plyndre fjendens handelsskibe. Det skadede modstanderen dobbelt: både ved at genere fjenden og ødelægge grundlaget for dennes skatteindtægter, og ved at skaffe sig varer til egne hære. Disse "statsansatte" sørøvere kaldte man for kapere. De var ofte til stor gene for modstanderen, men svære at styre og beholdt ofte byttet selv!

En anden serie film, der har genoplevet sørøvermyten er Pirates of the Caribbean, hvor Johnny Depp giver den hele armen som den karismatiske og kuleskøre kaptajn Jack Sparrow. Han inkarnerer myten om den ægte sørøver. En grov og skrupelløs karl, der dog altid viser sig at have hjertet på det rette sted. Han elsker sit skib, The Black Pearl, og er uløseligt forbundet med det frie liv til søs. Som han siger:

"Vi kan drage hvorhen vi vil. Det er det, et skib er. Et skib er ikke bare kølen, skibsskroget og nogle sejle. Det er hvad et skib har brug for, ikke hvad det er. Hvad The Black Pearl egentligt er, er frihed." Det er uden tvivl denne frihedsjagt, der i århundrede har fascineret os ved sørøvere.

Nu nærmer de mørke efterårsaftener sig,

Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: jonatanleer@hotmail.com



og de er om noget velegnede til at gense de gamle piratklassikere. Inden kunne man passende spise en knaldrød ret, nemlig rødbedecarpaccio.

Carpaccio er oprindeligt med tynde strimler rå kød, men her er en nordisk version med rødbede og en dressing med honning, sennep og masser af peberrod. Den kan spises som forret eller som tilbehør til fisk, fx stegt laks eller bagt torsk.

Rødbedecarpaccio

(4 personer)

1 kilo rødbeder
2 spsk. sennep
3 spsk. honning
½ dl balsamico
2 dl. olivenolie
Et bundt persille
En porre
En citron
Reven peberrod efter smag
Salt, peber

■ Skyld rødbederne, og lad skrællen blive på. Kog dem i rigeligt saltet vand i en gryde til de er møre ca. en time.

■ Imens laves dressingen. Rør sennep og honning sammen med balsamicoen – Pisk olien i lidt efter lidt.

■ Riv skallen af citron, og kom den i dressingen. Pres saften og kom så meget i, som du finder passende. Hak det hvide af porren og persillen og kom også det i dressingen.

■ Smag til med salt, peber og peberrod + evt. lidt citronsaft el. honning til at justere sur/sødbalancen.

■ Hæld koldt vand over bederne, og smut skindet af dem. Det kommer af meget nemt.

■ Skær dem i tynde skiver, og læg dem lagvis med dressing imellem på et fladt fad.

■ Slut af med lidt fint strimlet porre-top og et lag revet peberrod.

I glasset: Et glas fyldig hvidvin, fx tysk el. østrigsk riesling. Husk caribisk rom til filmen.



DMMA'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

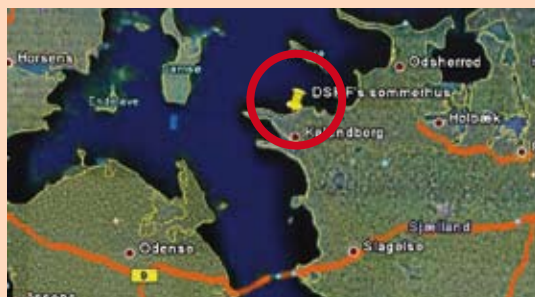
Priser lavsæson (incl. el):
Alle øvrige uger

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



Pointen for Hesseldahl er snarere, at den kinesiske måde kan lære os noget om, hvordan vi skal gebærde os i en ny verden fuld af begrænsninger.

"Med det, der sker med verdensøkonomien, skal vi i Vesten til at leve for det, vi er værd. Rigtig mange mennesker vil ikke have så mange penge, som de havde før. Vi kan ikke bare trykke flere pengesedler, vi kan ikke blive ved at finansiere øget forbrug og højere leveomkostninger ved lån. Vi kan heller ikke sende regningen videre til naturen. Ressourcerne bliver dyrere, og bytteforholdet bliver et andet", siger han med henvisning til, at indkøbsprisen på råvarer stiger, mens salgspriserne på de forarbejdede varer, som vestlige virksomheder laver, presses af konkurrencen.

Peter Hesseldahl, teknologi- og innovationsanalytiker, Information, 19/9

Albert Engström



— Hvad menes med Undladelsessynd?

— De' er vel den Slags Synder, som vi glemmer a' begaa.

Alt henvendelse til: CO-Søfart, Mose Alle 13, 2610 Rødovre



*Et af verdens største sejlskibe, det polske skoleskib "Dar Meodziezy" besøgte Københavns Havn d. 27/9 og 28/9.
Foto: Barno Jensen*

Kontor og ferier

Jens Fage	28/10 - 06/11
Mohni Bambara	21/10 - 27/10

