ISSN 2245-3903

/co/sea/

DMMA
Nummer 5
Oktober 2012

1979
Folketinget vedtager efterlønsordningen.
Anker Jørgensen (S)

1999
Krav om 25 års medlemsskab af en a-kasse for efterlønsret samt særskilt kontingent.
Poul Nyrup Rasmussen (S)

2006
Efterlønsalderen hæves.
Lars Løkke Rasmussen (V)

2011
Loft over fradrag for faglige kontingenter på 3.000 kr. årligt.
Lars Løkke Rasmussen (V)

2012
Ændring af efterlønsregler og skattefrihed ved udbetaling af efterlønsbidrag.
Lars Løkke Rasmussen (V)

2013
Halveret dagpengeret, fordoblet optjeningskrav.
Helle Thorning Schmidt (S)

I NETUDGAVEN indikerer blå farve hyperlink

MAX. DAGPENGESATS 2012
788 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN

DMMA

FOA SØFART

Flagdagen 4/9-2012

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 Philipsen	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
Kontorass.	Mohni Bambara	36365593

E-mailadresser: Se hjemmeside
Hjemmeside: www.co-sea.dk

Søværnets Konstabelforening:

Formand	Ib Skoubo	40413761
Forretningsf.	Søren Frederiks.	36365595
Inform.medarb.	Hanne Hansen	36365587

E-mailadresser:
ib@skoubo.eu
sf@co-sea.dk
hh@co-sea.dk

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: Søren Frederiksen.
Billeder af Herluf Bidstrup - side 2, 20, 21, 25 - bringes med tilladelse fra Lena Bidstrup.

REDAKTIONEN

af dette nummer
sluttet den 7. oktober 2012

Næste nummer:
afleveres postvæsenet ca. 30. november 2012 - på nettet (www.co-sea.dk) d. 25. november.

Stof til december-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 9/11-2012, *eller efter aftale.*

INDHOLD

Faglige sager og noter 4
Samsø Linien om Samsø Linien 7
Bilfærgernes Rederiforening, årsb. 12
Fra høker til sætteskipper, Ian Hunter .. 14
DMMA dæk&maskine internt 18
Månedens billede(r) 20
DMMA catering internt og akutpakke 22
Forlaget Nautilus og With-fonden 23
Herluf Bidstrup - 100 år 24
Domstolene og Grundloven 26
De kommunale færger 5 - Agersø III 28
Jonatan Leer - Chili Con Carne 32
Jens C. Mohr: Farvel og tak skipper 34
Månedens citat og Albert Engström 39
Ferier 40

Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.
Ole Strandberg, red. + opsætning
Reiner Burgwald (vedr. stof FOA-Søfart)
Produktion: Special-Trykkeriet Viborg
Oplag: 3.285 eks. kontrolleret FMK/DF
ISSN: 1901-4570

DOVNE eller ÆRLIGE Robert

På mindre end et døgn blev en ung dansker, Robert Nielsen, kendt i alle afkroge af Danmark. Det skete efter han deltog i en ny udsendelsesserie på DR2 den 9. september, ”på den 2. side”, som er et søndags-tillæg til de kendte deadline-udsendelser.

Debatten bogstaveligt rasede i de følgende dage, med stort eftertryk på det umiddelbare øgenavn ”Dovne Robert”. Den 14. september foreslog dagbladet Information i en leder, en forsigtig navneændring til ”Ærlige Robert” og skrev afslutningsvis:

”Robert Nielsen har blot sagt tingene ligeud. Uanset hvordan man vender og drejer det, er det en kendsgerning, at der ikke er job nok til alle. Nogle søger 100 job og får afslag. Andre siger måske bare, de har søgt 100 job. Det behøver ikke være sandt, men det giver social accept. Samfundsmoralen bliver anfægtet, når en kontanthjælpsmodtager ikke skammer sig behørigt, men langt snarere end at kalde ham Dovne Robert bør man kalde ham Ærlige Robert”.

Hvad Robert havde formastet sig til var at håne ”pligt og måske-ret”-mantraet og moralen. Han ønskede ikke et job som indebar pligten til at lade sig ydmyge, og han havde lært sig at finde veje til at ”flyve under radaren”, når det gjaldt evnen til at bevare kontanthjælps-retten, ligesom han respekterede repressalier når de lejlighedsvis blev givet.

Uden at ryste på hverken stemme eller hænder, udbasunerede han stille og roligt denne hån på landsdækkende TV. Som en Glistrup der fremviste sit nulskatte-kort offentligt, og erklærede skattesnydere for frihedskæmpere - og Danmark blev igen rystet i sin grundvold.

Robert fik umiddelbart efter udsendelsen den 9. sept. to passende jobtilbud, og man kan mene at hans TV-optræden repræsenterede den ultimative jobsøgning på hans meget snævre interesse-felt. Hvad mere kan systemet forlange end at han stiller sig frem i al sin nøgenhed og fortæller hvem han er og hvad han vil?

Ifølge professor i socialret Kirsten Ketcher, betyder Grundlovens §75 stk. 2, en ubetinget ret til sociale ydelser, hvis en borger ikke ”kan forsørge sig og sine”. En retssag om spørgsmålet, har imidlertid ingen gang på jorden. Statsjuraen har gjort mange af Grundlovens bestemmelser mere eller mindre indholdsløse og hensigtsbetonede.

Socialrettens retsbegreb er i dag underordnet pligtbegrebet. Dit håndtryk skal være fast, din påklædning stereotyp, din jobansøgning må ikke give udtryk for den mindste vaklen om at netop dette job er dit livs ønskejob ....., ellers mister du retten ....

Alene når det gælder arbejdsløshedsdagpenge for de forsikrede, fylder den samlede lovgivning for tiden omkring 24.000 sider. Det meste handler om hvad den arbejdsløse ikke må, så man kan få udstedt et antal repressalier og sparet nogle penge - svarende til et givet reformforslag. De sparede penge kan vi så bruge til at endnu flere kan sidde og administrere hvad den arbejsløse ikke må - og har pligt til.

Dagpengeloven for de forsikrede burde kunne skrives på nogle få sider. Hvor længe har den forsikrede en ret og hvordan generhverves retten hvis den mistes.

Skrot hele butikken og byg noget nyt, herunder en statue af Robert. Fjern al den gyselige moraliseren som slynger sig rundt i 24.000 sider.

OleS

LØNSEDLER revision

Vores opfordring til medlemmerne i de sidste to numre af fagbladet om at indsende lønsedler for kontrol, er blevet overvældende godt modtaget blandt medlemmerne. Vi har modtaget rigtig mange løn- og arbejdstidsopgørelser til kontrol. Generelt undersøger vi om medlemmerne får den aftalte løn, pension og ferieprocent. Ligeledes kontrolleres diverse tillæg.

I flere tilfælde har medlemmerne også bedt os kontrollere deres fridøgnsregnskab, altså forholdet mellem ude- og hjemmedage. Det volder mange medlemmer problemer at følge med i denne saldo, idet rederierne ikke alle opgør dagene pr. kalendermåned, men godt kan opgøre dagene i en "skæv" periode, f.eks. fra den 15. i en måned til den 14. måneden efter.

Herfra skal lyde en opfordring til medlemmerne om at interessere sig for dette emne, og følge med måned for måned, idet et fridøgn jo har en høj værdi.

FAGLIGE SAGER OG NOTER

Vores " operation lønseddel" kampagne stopper for denne gang, men vi vil højst sandsynligt genoptage den til næste sommer.

KØJ

ARBEJDSSKADESTYRELSEN erhvervssygdomme

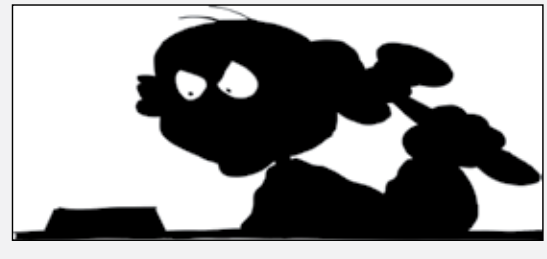
Vi har i flere omgange forsøgt at få rygskader, opstået på baggrund af det hårde liv til søs, godkendt som en erhvervssygdom.

Hver gang er det blevet afvist under henvisning til almindelig slitage, gigt eller en i forvejen dårlig ryg.

På vegne af et medlem, gik vi denne gang ind i en endnu grundigere beskrivelse af arbejdsgangen og de mange daglige løft.

Medlemmet har nu fået anerkendt sin ryglidelse som en erhvervssygdom, hvilket giver os håbet om, at vi for fremtiden kan få anerkendt flere sager. Det skal dog tilføjes, at medlemmet ligeledes har arbejdet i mange år på land, hvor medlemmet også havde mange daglige løft.

JI



HJERNELØST AFSLAG PÅ fleksjob

Bekendtgørelse af lov om en aktiv beskæftigelsesindsats
LBK 742 af 7/7-2009:

§ 70. *Jobcenteret giver tilbud om fleksjob til personer, som ikke modtager førtidspension efter lov om social pension eller lov om højeste, mellemste, forhøjet almindelig og almindelig førtidspension m.v., og som ikke kan opnå eller fastholde beskæftigelse på normale vilkår på arbejdsmarkedet.*

Stk. 2. Fleksjob kan først tilbydes, når alle relevante tilbud efter denne lov samt andre foranstaltninger, herunder eventuelt forsøg på omplacering på arbejdspladsen, har været afprøvet for at bringe eller fastholde den pågældende i ordinær beskæftigelse. Undtaget herfra er tilfælde, hvor det er åbenbart formålsløst at gennemføre de nævnte foranstaltninger forud for visitationen.

Et medlem, tidligere hovmester, blev sygemeldt i marts 2011 efter en blodprop i lungen, hjertesvigt og senere tilstødende problemer med en nedsat nyrefunktion.

I en statusattest fra Rigshospitalet 17/6-2011 skriver en overlæge:
"Patienten har en hypertensiv kardiomyopati, og tilstanden kan næppe ventes at forbedres meget. Prognosen er ganske alvorlig med en 5-års dødelighed, som i hvert fald er 10-20%. Vanligvis kan patienter, hvis de forbliver stabile i denne tilstand, passe et ikke-fysisk krævende erhverv på deltid. ....".

En ny statusrapport fra Rigshospitalet 21/10-2011 bekræfter oplysningerne fra 17/6 i en lidt anderledes form, Sygdommen er varig og tilstanden kan formentlig ikke bedres medicinsk. "Vil således fortsat være betydeligt arbejdsbegrænset" og ".. ikke kunne varetage et fysisk belastet erhverv, og vil næppe heller kunne varetage et arbejde på fuld tid".

Medlemmets egen læge skriver 26/6-2012 at "lidelsen er kronisk, så det vurderes, at der ikke kan blive tale om et fuldtidsjob på noget tidspunkt".

Kommunens lægekonsulent (de kommunale lægekonsulenter har ofte "overraskende" standpunkter i forhold til specialisterne), bekræfter statusattesterne den 9/7-2012 ved at skrive: *"Funktionsniveauet varigt nedsat. Ved stabilitet i hjertelidelsen kan pgl. klare et ikke fysisk krævende arbejde på deltid, vil have brug for reduceret arbejdstid med mulighed for pause. .... Lidelsen er kronisk."*

Medlemmet har været i arbejdsprøvning som lagermedarbejder fra ultimo januar til primo april 2012. Hun har hen over perioden udvidet arbejdstiden til 20 timer om ugen, men med pauser svarende til en reel arbejdstid på 15 timer om ugen. I statusrapporten hedder det at pågældende har høj arbejdsmoral og stærk arbejdsidentitet, og gør en ære ud af at klare sig selv. Konkluderende om fremtiden: *"Det skønnes derfor meget hjælpsomt for hendes somatiske stabilitet, at hun godkendes til ansættelse på særlige vilkår, og at hendes fremtidige arbejdstid ansættes til maksimalt 20 timer ugentligt, således at risikoen for overbelastninger af hjertet minimeres".*

Hvad mere skal der til for at opfylde betingelserne for tildeling af fleksjob?

Vores medlem er 48 år, ugift og barnløs. Hun ikke bare brænder efter at komme i et skånsomt arbejde, hele hendes liv roterer om arbejdsidentiteten. Man kunne næsten sige, hun med alle midler må forhindres i at tage et fuldtidsarbejde i køkken-branchen, med alvorlige livstruende konsekvenser.

Herlev Kommune ser imidlertid anderledes på det. Den 23. august træffes der afgørelse om at medlemmet ikke er berettiget til fleksjob. Kommunen tilsidesætter både rigshospitalets overlæge og egen lægekonsulent og beslutter at: *"... din arbejdsevne ikke er varigt nedsat i et omfang, der udelukker beskæftigelse på normale vilkår på arbejdsmarkedet."*

Fortsættes side 6

Foreningen har anket afgørelsen på vegne af vores medlem den 18/9, og den 28/9 har kommunen meddelt at afgørelsen fastholdes og anken videresendes til Beskæftigelsesankenævnet.

Begrundelsen er at medlemmet antages ved et *"længerevarende revalideringsforløb/virksomhedspraktik vil kunne øge sin arbejdstid yderligere og i en udstrækning som betyder, at ... kan opnå selvforsørgelse på normale vilkår".*

OleS

Efterlønsordningen

Halvåret hvor det var muligt at melde sig ud af efterlønsordningen, og få eget-bidraget skattefrit tilbage, sluttede 1. oktober, og den foreløbige status er nu udført i a-kasserne.

Her er noget oversigt:

Dansk Metal
* Antal personer tilmeldt ordningen: 40.555
* Antal personer udmeldt i perioden: 21.510 svarende til 53%
* Kroner udbetalt: 946.841.381
* I gennemsnit udbetalt pr. udmeldt: 44.018

Min A-kasse
* Antal personer tilmeldt ordningen: 21.586
* Antal personer udmeldt i perioden: 10.223 svarende til 47%
* Kroner udbetalt: ca. 580.000.000
* I gennemsnit udbetalt pr. udmeldt: 56.735

Alle a-kasser
Torsdag 4/10:

Seneste tal trukket fra Arbejdsmarkedsstyrelsen viser, at danskerne samlet set har fået udbetalt 26,6 milliarder kroner, og det er 9,1 milliarder kroner mere end forventet.

DANSK METAL kongres 2012

Lørdag den 8. september til onsdag den 12. september, afholdt Dansk Metal kongres i Aalborg med 410 delegerede. Dansk Metals Maritime Afdeling (DMMA) deltog med 8 delegerede, som ses herunder, fra venstre mod højre:
Henrik Mikkelsen (DFDS), Torben Olsson (BornholmerFærgen), Nya Schultz (DMMA), Dorthe Heide (DFDS), Ole Philipsen (formand DMMA og CO-Søfart), Keld Bækkelund (Dansk Metal, forbundssekretær), Erik Sørensen (Scandlines), Jens Chr. Raassi Andersen (CO-Søfart)

Claus Jensen, tidligere næstformand, blev valgt til forbundsformand efter Thorkild E. Jensen, der havde valgt at stoppe efter 9 år som formand.

Ny næstformand: Henrik Kjærgaard.

Forbundssekretærerne Keld Bækkelund Hansen og Per Påskesen blev genvalgt og som nye forbundssekretærer indvalgt Steffen Hansen og Anders Laubjerg.

Hovedkasserer Torben Poulsen genvalgt.

Love:
Der blev vedtaget lovændringer som er strukturtilpassende, og som skal animere til mere opsøgende arbejde på virksomhederne.
Herunder:
* Regioner skæres væk
* Antal udvalg reduceres

Claus Jensen

* Kongresfrekvensen ændres til 4 år
* Antal delegerede reduceres.

En særudgave af Metal Magsinet omhandler kongressen, og kan hentes herfra:
http://www.danskmetal.dk/Nyheder%20og%20presse/Nyheder/2012/September/Kongressen%20lagde%20nye%20spor.aspx

SAMSØ LINIEN om SAMSØ LINIEN

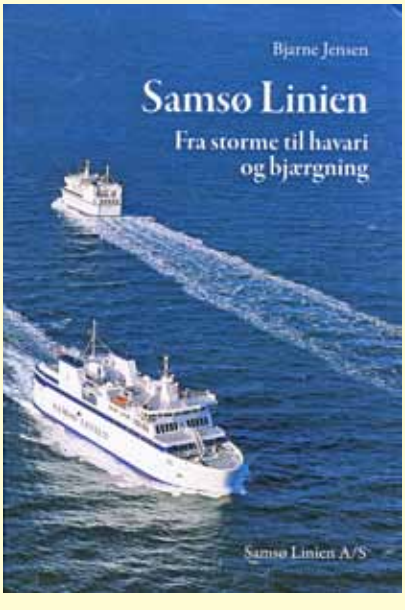
I forordet skriver direktør og tidligere bestyrelsesformand Peter Berndt, om baggrunden for bogens tilblivelse:
"Den blev til i frustration over, at et veldrevet, velkonsolideret lille færgerederi blev offer for et delvis statsejet rederi's ekspansionspolitik og lokale politikeres manglende klarsyn og indsigt i færgedrift".

Så er mavefornemmelsen på plads, og der er heller ingen tvivl om at hovedkilderne til bogen er Peter Berndt og direktør Valter Merrild-Hansen. Desværre afslog BHT's direktør Mads Kofod at deltage som kilde, formentlig af egne odiøse grunde. Alle fremtrædende færgefolk, også Peter Berndt, Valter Merrild og Mads Kofod havde i perioden egne stormagtsdrømme for færgefart.

Bogen er imidlertid velskrevet og vellæst. Vi fik vores egen Samsø-ekspert, Barno Jensen, til at scanne den, og han giver den relativt pæne karakterer for sanddruelighed.

På de følgende sider har vi skrevet et sammendrag, på bogens egne præmisser. Er færgeudbud rent show på storkapitalens betingelser, kommer man let til at tænke.

Udgivet: 1/10, 204 sider
Forfatter: Journalist Bjarne Jensen
Pris: 250 kroner fra:
Samsø Linien A/S
Strandbakkevej 2, Kolby Kås
8305 Samsø
kb@samsoelinien.dk



LOUIS GRAU

”Flest afgange - laveste priser - korteste sejltid”

Sådan var mottoet for den entreprenante skibsreder Louis Grau og hans Samsø-rederi, der siden 1966 besejlede Samsø fra Hov i Jylland, syd for Århus, og den korteste vej mellem fastlandet og Samsø.

Sejladsen foregik i konkurrence med statsrederiet DSB, som havde besejlet øen siden 1914, med stop i Kolby Kås på ruten mellem Kalundborg og Århus.

I 1979 sagde staten (DSB) stop til at stoppe i Kolby Kås, på grund af stadig voksende underskud på ruten, og samsingerne blev rasende, men staten holdt fast og overlod ansvaret for besejling af øen til Århus Amt.

I maj 1979 kunne Louis Grau præsentere ”SAM-SINE”, men champagneflasker der ikke ville knuses, varslede stormvejr forude. SAM-SINE var bygget for lånte penge og regnskaberne gav underskud - Grau måtte vandre til amtet med hatten i hånden, og amtet fik flertal i bestyrelsen.

Mens Grau’s privatøkonomi af flere grunde gik i smulder, blev rederidriften efterhånden, og efter salg af et skib, rentabel.

I 1988 skruede amtets revisor en plan sammen hvorefter en nystiftet Samsø-Fonden overtog rederidriften fra en skuffet Grau.

DE FØRSTE ÅR

Årene 1988-92 blev problematiske fortæller Bjarne Jensen. Skibsfører Ole Schwartz blev udnævnt til direktør men endte med en fyreseddel i december 1992. Både han, bestyrelsesformanden og fire kaptajner blev i 1993 idømt bøder for sjusk med sikkerheden.

Ex-redaktør Per Rungholm fra Søfart begyndte ivrigt at ville styre færge-debatten fra sit eget blad Sam-Tid (- hans stemme er aldrig siden ophørt i øens livlige færgedebat), og Sømændenes Forbund beskyldt for at have indgået lokumsaftaler for at sejle en matros for kort.

VALTER MERRILD-HANSEN

”Kunden er chefen”

I starten af 1993 tiltrådte Valter Merrild-Hansen som rederichef, med henblik på at få strammet op på sikkerheden. Valter Merrild havde mange år til søs bag sig og var forud ansat som skibsinspektør i Søfartsstyrelsen. Merrild lagde sin egen konsekvente ledelsesstil, også med stor involvering af de søfarende bredt set.

På øen voksede hans upopularitet imidlertid. På den ene side mistede erhverslivet på Samsø sit monopol på at være leverandører til rederiet, og på den anden side fravalgte Valter Merrild at flytte til Samsø. Han var fra Frederikshavn og prestigeprojektet VESBORG blev bygget på værft i Frederikshavn. Det gav skumlerier om noget der i ø-sprog blev til korruption. Da Valter Merrild og familie endelig overvejede at flytte til øen, gjorde et hadsk læserbrev i SamsøPosten udslaget. Familien skulle ikke udsættes for øboernes luner om færgedriften.

Med det større skib VESBORG indsat i 1995, og navneskifte til SAMSØ LINIEN, flyttede sætteskipperne ud af rederidriften og ind kom skibsførerne. Senere markante takststigninger fik ø-debatten til at blusse.

DRØMMEN OM ÅRHUS og ruten til Sjælland

Det negative befolkningspres på Samsø havde allerede i 1976 givet anledning til en drøm om en direkte rute mellem øen og Århus. Efter et større slagteri på øen blev varslet lukket i 1996 (det blev lukket i 1999) fik planerne ny næring og igen i 2005 og op til nutiden - men prognoserne var hver gang for usikre til projektet.

I 1997 blev Storebæltsbroen indviet og Scandlines etableret. Det statslige rederi fik hurtigt stormagtsdrømme om besejling af de danske øer til afløsning for Storebælts-trafikken, men Samsø Linien vandt et udbud ultimo 1997 om ruten Kalundborg-Kolby Kås, til stor fortrydelse for Scandlines der truede med at anlægge retssager mod det lille ø-rederi.

En ny færge blev kontraheret ved Ørskov Stålskibsværft i Frederikshavn efter EU-udbud og

KYHOLM leveret ultimo 1998. Samsø Linien var i festrus.

EU SPILLER BOLD og ny bestyrelse

I slut-halvfemserne blandede EU sig direkte og indirekte i fragtstøtteordninger og eneretsbesejlingen på Jyllandssiden. Fremtiden blev igen uventet uvis, og amtet mente der skulle ny bestyrelse til med mere søfarts-kompetance.

I april 2000 blev Peter Berndt, med 25 års fortid fra DFDS som styrmand/kaptajn og efterfølgende personalechef hos B&W og Scandlines, valgt som bestyrelsesformand med andre sagkyndige nye bestyrelsesmedlemmer.

Allerede i maj 2000 accelererede konflikterne om fragtstøtten. Samsø's landmænd blokerede færgerne 12. maj, men nye regnestykker der både skulle få ligningerne til at gå op, og tilfredsstille EU, var vanskelige at få øje på.

De næste par år blev der spillet poker på højt plan mellem amt, kommune og rederi for at løse takst- og tilskudsproblematikker, før der blev indgået en aftale med opsigelsesklausul, som samtidig indebar en harmonisering af priser på overfarten til Sjælland og Jylland samt priser over Storebæltsbroen.

PASSAGERER ELLER CHARTERGÆSTER

En kongside hos Valter Merrild havde været lejlighedsvis brug af en færge til charterformål. I september 2001 medførte en chartertur med ansatte fra Danfoss imidlertid at en snebold rullede sig op til en høj snedjævel. En enkelt eller to chance-bilister var blev efterladt på kajen i Sælvig af en afløserfærge, og det medførte dagen efter en notits i Århus Amtsavis.

Bolden rullede og Samsø Kommune brugte anledningen til at nedsætte tilskuddet til rederiet dramatisk.
Resultatet var prisstigninger og så var fanden igen løs på øen.

TANKEEKSPERIMENT

I 2002 lancerede bl.a. Peter Berndt en næsten eksotisk ide om et dansk ø-rederi "De Forenede Ø-Emirater". Tanken var rettet mod øerne Ærø, Læsø og Samsø.

Samtidig foreslog danske forskere at se hinsidan mod det svenske system, hvor færgetrafikken opfattes som en del af vejnettet, med næsten gratis transport til og fra øerne.

Samarbejdet mellem de tre kommuner endte imidlertid i trakasserier om, hvor det ene eller det andet palæ for fælles-rederiet skulle placeres, og Peter Berndt aflivede sin egen ide i 2005 - mens andre tænkte videre.

Ved to licitationer i 2002, fra henholdsvis Samsø Kommune og Trafikstyrelsen, vandt Samsø Linien igen kontrakten på de to ruter for perioden 2003-2008.

MEDIER OG FAGFORENINGER

For ø-boere er færgetrafikken et yndet samtale- og stridsemne - desto mindre ø, desto mere debat og strid. På Samsø er SamsøPosten bannerfører for en bølgende debat om rederi og trafik. Samsø Liniens holdning til debatterne var klart at svare "ingen kommentarer", formentlig med henblik på ikke at bære ved til bålet.

I 2003 gik det galt under en fagretslig konflikt med Dansk Sø-Restaurations Forening, da Østjyllands Radio var på sporet af noget skandaleagtigt. Efter Valter Merrild havde svaret at han ikke ville kommentere en kendelse før han havde nærlæst den, sendte radioen efterfølgende en række "slibrige historier" om rederiet, som gav anledning til megen indre tumult. Efter sigende dementerede radioen efterfølgende historierne.

OLIETILLÆG OG RABATKORT

Rederiet var kendt for at forhandle gode langvarige oliekontrakter hjem, men måtte som andre, fra tid til anden hæve priserne med henvisning til brændstofomkostninger. Da rederiet i 2005 også hævede priserne på 10-turs rabatkort med henvisning til olieprisen, kunne en læser i SamsøPosten håne rederiet med ros for at sikre sig mod oliepriser, på samme vis som kunden havde sikret sig ved et købe et 10-turs-kort mod prisstigninger på disse 10 ture.

I december 2006 tabte rederiet sagen om rabatkort-priser i Forbrugerklagenævnet, men kunne efterfølgende hævne sig da olieprisen faldt.

FREM MOD NYT FÆRGEUDBUD 2007-2008

Samsø Linien sejlede i alle årene, med en enkelt undtagelse, med overskud og aktiekapitalen var i 2007 på 94 millioner kroner. Økonomien var sund, og det gav også næring til diskussioner på Samsø om hvem fondens midler retteligt tilhørte.

Ellers gik livet på Samsø med en blæksprutteagtig diskussion hvor klummeskriveren Per Rungholm (alias "Nautilus") ofte boltrede sig i orkanens centrum, som den "uegennyttige sagkyndige kommentator". Diskussionerne handlede om et koordineret udbud for de to ruter, fælleshavn i Kolby Kås, katamaran-færge og dobbeltender-færger, kommune versus amt versus fond versus rederi, kontrollen over Samsø Fonden og et nyt kommunalt rederi Samsøfærgerne A/S.

I oktober 2006 overnattede BornholmTrafikkens direktør Mads Kofod på øen, og skrev næste dag et næsten kæresteagtigt brev til Samsø's borgmester. Brevet bebrejdes han senere som overivrigt, men grundlaget var lagt for en ny mulighed, uanset han fik et køligt forretningsbrev tilbage om at læse videre i udbudsbetingelserne.

Striden mellem amt og kommune fortsatte og amtsborgmesteren udtalte at på en ø ruller kritik som en snebold, og afstanden fra gadekær til borgmesterkontor er fort kort til at færgeansvaret kan overlades til øen.

Imens voksede kritikken mod Valter Merrild på øen, og han blev den centrale syndebuk. Øboerne ønskede ham stadig mere højlydt fyret men han blev fastholdt som direktør for professionalisme, uagtet rederiets bestyrelse kunne ønske han optrådte mere diplomatisk.

ET FÆRGEUDBUD DER RYSTEDE

Samsø-Jylland ruten blev udbudt af kommunen i licitation 8/3-2007. Tre rederier bød ind, nemlig Samsø Linien, BHT og kommunens eget kontrolrederi. Samsø Linien bød ind med den planlagte katamaran-færge og kommunetilskud på 13,2 millioner kroner årligt, mens BHT bød ind med nybygning fra Grækenland og kommunetilskud på 0 kroner.

BHT vandt og Samsø Linien forsøgte at genvinde fatningen. Først mente de at kunne besejle Jyllands-ruten på rent kommercielle vilkår i konkurrence med NFS (BHT havde stiftet nyt selskab til driften sammen med Clipper Group under navnet Nordic Ferry Services). De vandt også licitationen på Sjællands-siden, men alle planer smuldrede sammen og det endte med de tilbød NFS samarbejde.

KANHAVE KANHÆNDE

Danske Færger - som NFS senere kom til at hedde - fik svære startvanskeligheder med besejlingen af ruten til Jylland. Græker-færgen KANHAVE blev mere end et år forsinket fra værftet, hvor strejker og konflikter bølgede frem og tilbage, og først søsat i juni 2009. Både den græske historie og det efterfølgende første års sejlads på Samsø var højdramatiske.

Intet gik som forventet, og mens Valter Merrild i 2007-2008 var øens mest elskede hadefigur, måtte Mads Kofod fra Bornholm efterhånden indtage hans plads. Det gik så vidt at øen, gennem en journalist på SamsøPosten, i en plakat erklærede at de ønskede Valter Merrild tilbage.

Tabene på KANHAVE blev opgjort til mere end en kvart milliard kroner.

Ruten til Sjælland overtog Danske Færger endeligt fra 1/7-2009, og Samsø Linien måtte lægge 20 millioner oven i aftalen for at slippe ud af kontrakten.

Samsø Linien eksisterer fortsat som ejer af et enkelt skib, der er chartret ud for en 10-års periode til Danske Færger. Det er færgen LOLLAND som i dag besejler Spodsbjerg-Tårsruten. Færgen blev oprindeligt døbt SAMSØ.

Her i slutningen af 2012 starter udbudsshowet om besejling af øen igen. Denne gang "truer" kommunen med for alvor at byde ind med eget rederi. The Show Most Go On.

OleS

Da Valter Merrild var mest upopulær på øen, udstillede en lokal billedhugger en skulptur ved hovedlandevejens side, som han kaldte "røv med ører". Valter Merrild mistede besindelsen og anlagde sag som han selvfølgelig tabte.

Samsø (S)nyt

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

HVORDAN SYNES DU SELV DET GÅR?

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

Senere blev det Mads Kofods tur til at blive vredet i maskinen. En journalist fra SamsøPosten er blevet tildelt "æren" for ovenstående plakat.

Valter Merrild

Mads Kofod

VESBORG set gennem koøje fra KANHAVE efter afskedsreception for Valter Merrild 27/11 2009

Bilfærgernes Rederiforening

Årsberetning 2011-2012

Diagrammer er hentet fra årsberetningen.

Da Bilfærgernes Rederiforening forrige år udgav deres årsberetning 2009-2010, anmeldte vi den på hjemmesiden under overskriften:

REGNEKUNST
BILFÆRGERNES REDERIFORENING
KAN HELLER IKKE REGNE

"Heller ikke" var ment som en underfundighed, fordi en repræsentant for Danmarks Rederiforening, kort forinden var "kommet til" at udnævne 10% af Danmarks befolkning som erhvervsaktive i "Det Blå Danmark", på rederiforeningens hjemmeside. "Fejlen" blev efterfølgende rettet uden kommentarer.

2010-beretningen omhandlede for det meste en beskrivelse af færgedriftens vanskelige situation, efterfulgt af anmodninger om at fjerne sprogkravene til færge-besætningerne, samt give adgang for indenrigsfærgerne til DIS-registret (altså udenlandsk arbejdskraft og nettolønninger).

Det mest besynderlige afsnit var imidlertid et afsnit om overenskomsterne som pointerede at de ansatte havde:

Kort arbejdstid,
flere fridage og
god løn.

Vi vender tilbage til substansen om disse arbejdsvilkår, men skal her blot nævne at rederiforeningen dengang skrev, at en ufaglært skibsassistent på tidspunktet tjente 38.400 kr/måneden i skibe med holddrift og 44.400 i skibe med mønstret besætning.

Efter en ironisk gennemgang på hjemmesiden af bilfærgernes påstande, modtog vi en mærkelig indholdsløs mail fra den ansvarlige, hvor det forkerte regnestykke om arbejdstiden blev gentaget, og de forkerte lønangivelser blev forsvaret med at der var tale om bruttolønninger.

Årsberetning 2011-2012

I hovedtrækkene er beretningen ikke meget forskellig fra beretningen 2009-2010.

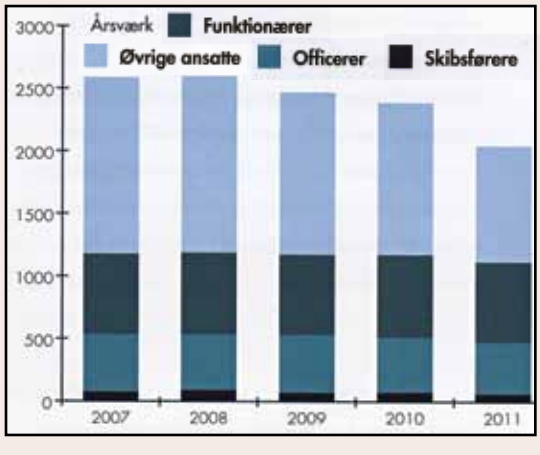
Færgefarten har været ramt af "krisen" - som resten af landet - siden 2008.

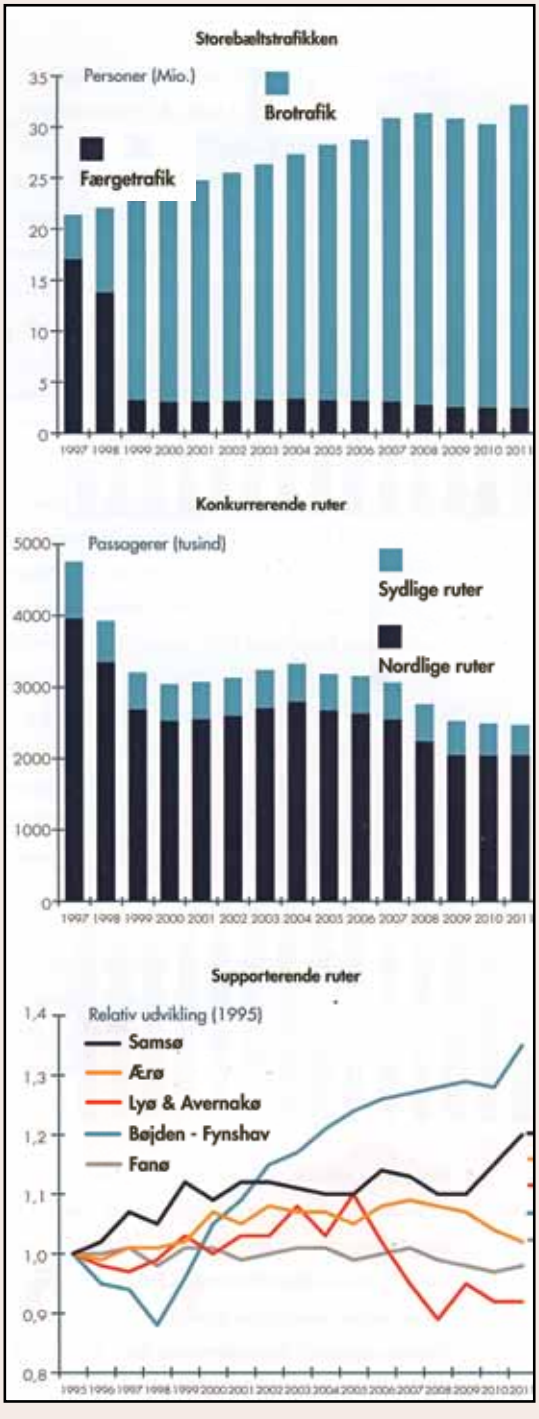
For os er det mest interessante afsnittet:
Beskæftigelse på danske skibe.

Ifølge beretningen er der beskæftiget godt 20% af alle søfarende i den danske handelsflåde, i færgefarten, og langt de fleste er danskere.

Umiddelbart efter kommer der et afsnit med teksten:
"Det er Bilfærgernes Rederiforenings opfattelse, at brug af engelsk skaber mindst lige så god kommunikation og dermed sikkerhed for passagererne som et skandinavisk sprog. Det er ønskeligt, at dette forhold undersøges nærmere, med henblik på at undgå at sprogkrav bliver en teknisk handelshindring."

Beskæftigelsen i: Scandlines + Danske Færger + Mols-Linien + HH Ferries.





Det er noget forpisket tågesnak. I forhold til majoriteten af passagerernes nationalitet, vil enhver form for fremmedsprog være en yderligere sikkerhedsrisiko i en nødsituation, hvor alle hurtigt bliver paniske i en eller anden udstrækning. Dem der forstår mindst, følger flokken. Hvis flokken er i tvivl om der er rødt eller grønt, går det hele amok.

Lønnen

I år er løntallene på sin vis rigtige, men sproget omkring lønnen er tendentiøst.

Bruttolønnen, som i 2009-2010 blev hævet med nogle tusinde kroner for skønhedens skyld, er principielt rigtig i år når arbejdsgiverens bidrag til pension tillægges. Det er bare ikke den sprogligt korrekte måde at angive en løn på, når man skriver "aflønnes med" - uden at tilføje incl. arbejdsgivers bidrag til pension. Når man skriver "aflønnes med" uden bemærkninger, så er der tale om lønkroner før skat og arbejdsmarkedsbidrag.

Arbejdstid og fridage

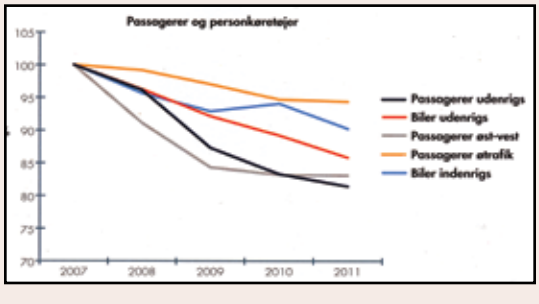
Her gentager rederiforeningen sit påstulatregnestykke om at søfarende både har kortere arbejdstid og flere fridage end arbejdstagere på landjorden.

Det er en besynderlig fremturen.
For den landansatte er det nøjagtige årlige timetal afhængigt af hvordan de skæve helligdage falder. Her er antal arbejdstimer for tre år:
2011: 1646,5 timer
2012: 1639,1 timer
2013: 1631,7 timer

For skibsassistenten er timetallet uafhængigt af årstallet og kan beregnes til:
1.638 timer. (med teoretisk mulighed for nogle få timers kompensation for arbejde i julen).

At den søfarende har flere fridage end den landansatte, modsvares af længere arbejdstid pr. arbejdsdag (12 timer).

Man må antage at bilfærgerne fremturer med deres påstande, for at give politikerne indtryk af ekstravagante betingelser for de søfarende.



FRA HØKER TIL SÆTTESKIPPER

Ian Hunter
Født december 1948 i England
Skolegang: 9. klasse + 3 år på militærskole.
Boet i Tyskland og Norge og
flyttet til Danmark i 1983
JL offshore 1983-85
Selvstændig 1985-89
J. Lauritzen 1989-93
Mercandia 1994-94
APM 1994-08

I 2009, i en alder af 60 år, blev jeg Danmarks måske ældste fuldtidsstuderende. Hvorfor? Tjah, hvorfor ikke!

Da A.P. Møller besluttede sig for at erstatte deres danske hovmestre med filippinske "Chief Cooks", var det klart at min karriere til søs som kok og hovmester var endelig slut.

Jeg begyndte min søfartskarriere i Danmark med Lauritzens offshore-afdeling tilbage i 1983 på boreriggen "Dan Earl", og blev fyret da Lauritzen ville erstatte den danske arbejdskraft med billigere asiatisk. Da DIS var etableret i 1989, kom jeg tilbage til Lauritzen, nu på reefer-skibe.

Under min ansættelsessamtale med rederiet og Claus Pavar dengang, spurgte jeg om rederiets politik mht filippinere og danskere i skibene, og dengang var svaret: "Nej Ian, filippinere er en saga blot, nu har vi DIS". Den historie holdt vand i næsten 4 år, så ud med os danskere og ind med filippinere igen.

Hvad gør man så? Jo, man søger ind i Danmarks største rederi, A.P. Møller. Desværre var der på tidspunktet ansættelsesstop, men ingen problemer med at blive skrevet på en liste, og imens var der andre skorstene med blus i på det tidspunkt.

Det blev til et år med Mercandia indtil jeg blev kontaktet af Mærsk, og i januar 1995 kunne påmønstre "Marit Maersk".

På det tidspunkt regnede jeg så med, at medmindre jeg fik lavet en masse lort i den, kunne jeg blive i Mærsk til pensionsalderen. Jeg klarede mig nogenlunde med mit gebrokne dansk på det tidspunkt, hvor jeg var eneste udlænding ombord, og følte mig velkommen ombord. Selvom Mærsk havde et noget mærkeligt forhold til alkohol (efter datidens standarder), trivedes jeg på min nye arbejdsplads.

DE SIDSTE DANSKERE

Det blev til 15 år med Mærsk, men efterhånden som tiden gik, skiftede rederiet ansigt i forhold til besætnings-politikken. På mit sidste "faste" skib som hovmester, var der kun kaptajnen, maskinmesteren og mig selv, der fik glæde af de danske aviser vi modtog rundt omkring fra sømandskirkerne.

Det var åbenbart at vores stillinger var i farezonen, men alligevel noget af et chock da det blev aktuelt med fyring af mig selv og mine kollegaer.

FRATRÆDELSESORDNING OG SKOLEBÆNK

Takket være noget hurtigt taktik-arbejde af Ole Philipsen og DSRF, blev varslerne om fyring erstattet af en fratrædelsesordning, og på møder rundt om i landet fik vi diskuteret hvordan vores situation nu var. På et tidspunkt blev der givet et tilbud om at læse til styrmand som Ole anbefalede, og som jeg og 6 andre tog imod.

På den måde begyndte min nye karriere til søs i en meget moden alder, og mange mennesker mente jeg var gået fuldstændig fra snøvsen og min gode forstand. Men jeg har altid haft svært ved at sige nej til en udfordring, og efterhånden kunne jeg ikke se nogen fremtid som høker, og gad heller gå i land. Hvis jeg ville sejle videre, var der kun den ene udvej.

Det begyndte med et kursus på Martec i Frederikshavn, hvor jeg lærte en masse ting jeg aldrig vil få brug for, og nogen få ting som kunne bruges, og derefter sejltid som aspirant på et af A.P. Møllers containerskibe. Det var helt mærkeligt at være ombord på et skib uden nogen form for ansvar at stå op til om morgenen. Faktisk var det hyggeligt at være aspirant, og jeg nød det, og prøvede at suge al den viden til mig jeg kunne.

Skagen Sipperskole 2009

Efter aspirant-tiden fortsatte uddannelsen på Skagen Skipperskole, og tilbage på skolebænken, med forhåbentlig udsigt til en styrmandseksamen. Vi syv der startede var nu blevet til fem. En var desværre død, og en anden havde valgt at prøve noget tredje.

"Lille Dan" 1990

Ud for New Foundland 2001

Af os fem som startede sluttede de fire med sætteskippereksamen mens en flyttede til Marstal og sluttede med skibsførereeksamen. Af de fire sætteskippere valgte een yderligere at fortsætte og sluttede med skibsførerpapirer. Os tre med sætteskipperpapirer er siden hver især kommet i arbejde.

SMÅSKIBSFART OG TILBAGE HOS MÆRSK

For mit eget vedkommende er jeg nu tilbage hos Mærsk efter en lidt omflakkende tilværelse. I et tilfælde måtte foreningen gribe ind, før jeg kunne få min løn fra et velkendt coaster-rederi hvor jeg sejlede som overstyrmand med en coaster, der måtte hentes hjem fra Grækenland efter arrest i skibet.

Efter den oplevelse var jeg ude med et par småskibsrederier som sejlede ud til windturbine-projekter i England og Danmark. Meget interessant, men dårligt betalt i forhold til det arbejde der forventedes. Rederierne har ingen overenskomster og ansættelses-kontrakterne er på "take it or leave it"-basis. Fælles for rederierne er at de betragter en hel del timer som interessetimer. De opererer også med et beløb som kaldes kost-og-rejse-penge, så man selv skal arrangere og betale sine rejser til og fra England. Finder man en billig-rejse med f.eks. Ryanair er der måske tjent lidt, men hvis man må rejse med SAS, er alle pengene brugt til billetten. Velkommen til windturbine-branchen!

Da foreningen så ringede og spurgte om jeg var interesseret i at komme tilbage til Mærsk, var der ikke langt til et klart JA TAK. April i år mønstrede jeg et af mine gamle høker-skibe, "Sine Maersk", i Hong Kong. Siden sidst jeg var ombord er "Sine" forhøjet med 3 dæk, og med en ekstra catwalk på lashing bridges. Hmmmmmm. Som styrmand bliver man ikke fed på grund af manglende kondi, når man går 6 timers dæks-vagt under land, og klatrer op og ned af de her lashing bridges hele tiden. Man bliver heller ikke fed af kosten ombord, men det er en anden historie.

Jeg fik en uges overlevering sammen med en indisk 2. styrmand jeg skulle afløse, og så var

jeg alene om jobbet. Fra første dag ombord var der tale om den stejleste indlæringskurve jeg nogensinde har oplevet, og heldigvis for mig var kollegaerne på broen både flinke og hjælpsomme. Jeg fandt hurtigt ud af at hverken mine erfaringer fra småskibsfarten eller min uddannelse fra Skagen, var til ret megen hjælp. Jeg have noget basisviden fra skolebænken, men det højteknologiske udstyr ombord kendte jeg intet til.

FORÆLDET SKOLEGANG

Alle timerne brugt til at lære morsetegn og signalflag var totalt spildt, og de sidste ting i verden jeg ville få brug for i en tilværelse som styrmand.

Elektroniske søkort at forstå, radarfortolkning, antikollisions-teknik og et computer-styret ballast-system var hverdagens ukendte realiteter. Lashing systemer for containere eller hvordan man sætter eller bjærger skibets anker - en sød lille sag som vejer seksten et halvt ton, og hvor hvert eneste link vejer 90 kilo. Fortøjning af skibet med spil, hvor man har ansvaret for maskiner, som nemt kan rive en arm eller et ben af, eller - som det skete for en meget uheldig kollega - trak et fortøjnings-køretøj fra kajen ned i havnebassinet.

Bagklogskab er en dejlig ting, og jeg synes ikke det er uden grund styrmandsaspiranter bruger halvandet år på skibene for at lære deres kunst.
Uddannelse til styrmand er ikke bare en sag enhver idiot kan klare, men skolen er håbløs gammeldags i undervisningen om emner, skolen selv tror er vigtige, men som slet ikke har relevans for dagens søfart.

Nok er det Søfartsstyrelsen som bestemmer de overordnede rammer for undervisningen, men måske er det på tide at modernisere hele forløbet så nye elektroniske systemer indplaceres i undervisningen, med langt større vægt end man finder i dag.

Selvfølgelig er det teoretisk muligt en amerikansk præsident beslutter sig for at slukke for GPS-systemet, og dermed bl.a. bomber skibsfarten tilbage til bestik-sejlads, men hvis det sker befinder vi os alle i kaos.

Vi kan hurtigt blive enige om at sekstanten er et dejligt instrument, og kunsten at skyde en stjerne eller solen er smukt håndværk. Men relevansen for moderne skibsfart er så underordnet som radiopejleren, og mon ikke snart både søfartsskole og søfartsstyrelse burde trække sig selv skrigende ind i det 21. århundrede.

FREMTID

Og hvad så med mig? Om ca. fire uger rejser jeg igen ud til et af de nye skibe og fortsætter min nye karriere som styrmand. Forhåbentlig fortsætter jeg med at blive bedre til mit arbejde.

Har jeg fortrudt?
For at være helt ærlig kan jeg ikke besvare spørgsmålet endnu. Måske om et par år efter nogle flere udmønstringer. Lige nu tager jeg en dag af gangen, og forhåbentligt lærer jeg nye ting hver eneste dag.

DMMAdæk&maskine-internt

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

DMMA
dæk&maskine
Region Hovedstaden
Klub 8

Det var så den sommer, efteråret er her, og snart er det vinter - for ikke at snakke om julen!

Klub 8 slutter året med en lille sammenkomst på JERNBANECAFE'en i Reventlowsgade, Kbh. V (overfor bagsideindgangen til hovedbanegården). Mandag 10. december kl. 12 ---- skal vi senere finde et spisested, må der evt. påregnes en mindre brugerbetaling.

Vi ses

Rossen/Helmuth

Rigtig u-hyggelig HALLOWEEN - hvis man er til den slags.

Ikke-rygere er også velkomne

SENIORKLUBBEN

også for catering!

Kontingent:
240 kroner om året, for hvilket man får:
- Forårsfrokost
- Sommmerudflugt
- Efterårs ålegilde

Betingelse for medlemsskab:

At man er pensioneret eller efterlønner.

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

NÆSTE ARRANGEMENT: **24. oktober kl. 13.00**

Runde fødselsdage
i perioden
25-10-2012 til 12-12-2012

Tillykke 50 år
Jens Peder Rasmussen –
fylder 50 år den 10. december 2012

Tillykke 60 år
John Robert Poulsen –
fylder 60 år den 27. oktober 2012
Sverri Joensen –
fylder 60 år den 29. oktober 2012
Jørgen Sand Kirk –
fylder 60 år den 3. november 2012
Kim Baasch –
fylder 60 år den 2. december 2012

Tillykke 65 år
Anders Georg Jensen –
fylder 65 år den 29. november 2012
Jens Christian Hansen –
fylder 65 år den 5. december 2012

Tillykke 70 år
Gert Hansen –
fylder 70 år den 4. november 2012

Tillykke 75 år
Jørgen Peder Hansen –
fylder 75 år den 7. november 2012

Tak for opmærksomheden ved mit 50 års jubilæum.

M.V.H.
Jørgen Hansen

Næsten ingen ledige skibsassistenter

Tæt kontakt til rederierne er en af årsagerne til, at der kun er ganske få ledige skibsassistenter og fuld beskæftigelse blandt skibsmaskinister i Dansk Metals Maritime a-kasseafdeling, fortæller leder af afdelingskassen Susanne Holmblad. Den gode kontakt med rederierne går begge veje, og rederierne henvender sig gerne til a-kassen først når de har ledige stillinger.

For nylig er det lykkedes at finde job til fire medlemmer, hvoraf to var tæt på at miste dagpengeretten, og lige nu mangler der kun at blive fundet enten job eller uddannelse til to ledige i forhold til den nye akutpakke.

Teoretisk kan der komme en lille smule stigning i ledighedstallet efter sommerperiodens brug af afløserjobs indstilles.
Hjemmesiden: *http://www.co-sea.dk/lavledighed-for-faglaerte-skibsassistenter.41581.aspx*

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2012

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

DIS-hyre	12.429 kr. og derover	Kr.	1033,25	Det er dit eget ansvar,
DIS-hyre	12.428 kr. og derunder	Kr.	660,00	at du betaler det rigtige
DAS-hyre	18.001 kr. og derover	Kr.	1033,25	kontingent i forhold til
DAS-hyre	18.000 kr. og derunder	Kr.	660,00	hyre eller dagpenge.
Dagpengesats	646 kr. og derover	Kr.	1033,25	
Dagpengesats	645 kr. og derunder	Kr.	660,00	Husk derfor altid at give
Lærlinge		Kr.	192,25	afdelingen besked, når
Efterlønsbidrag		Kr.	460,00	din hyre ændres.

Ro og orden

Herluf Bidstrup

1943

Trykt i Socialdemokraten, Hjemmets Søndag 23.7.1943

Herluf Bidstrup

Lavmålt standpunkt i Øster-Højst.
Tegnet til Land og Folk 8.6.1985 med teksten:
"Ingen adgang for iranske, ukristelige muslimer, som ikke skal komme her og voldtage vores blonde jomfruer og dermed devaluere vor rene ariske race."

DMMAcatering-internt

Runde fødselsdage i perioden 25-10-2012 til 12-12-2012

Morten Steen Bjøvlund Nielsen – Vestervejen 23 st.tv., 6720 Fanø – fylder **50 år d. 13. november**

Ena Philipsen – Birkelunden 1-2, 6705 Esbjerg Ø – **fylder 75 år d. 14. november**

Benny Pedersen – Thomas Laubs Gade 37 st.tv., 2100 København Ø – fylder **50 år d. 18. november**

Lissi Persson – Hellet 94 A, Tved, 5700 Svendborg – fylder **70 år d. 18. november**

Claus Dinesen Dahl – Rønnevej 64, Olsker, 3770 Allinge – fylder **50 år d. 24. november**

Ole Jørgen Larsen – Fru Stenbergsvej 10, 3700 Rønne – fylder **70 år d. 28. november**

Allan Kvist – Louisevej 32 1.th., 8220 Brabrand – fylder **50 år d. 5. december**

Jens Møldrup Nielsen – Gl. Århusvej 32, 8732 Hovedgård – fylder **70 år d. 10. december**

Jubilæer i perioden

Kirsten Marie Jørgensen
har d. 1/11 2012
været medlem af foreningen i 40 år.

Vi mindes

Carlo Chr. Jensen, f. 13/2 1919, er afgået ved døden d. 28/5 2012

Kurt Sørensen, f. 8/5 1935, er afgået ved døden d. 13/7 2012

Mimi Lea Krantz Asp, f. 28/11 1952, er afgået ved døden d. 14/8 2012

DAGPENGERET og AKUTPAKKEN

Som bekendt ændres dagpengereglerne drastisk fra nytår. Dagpengeperioden halveres og kravene til genoptjeningsret fordobles. Særlig den sidste regel betyder at mange risikerer at falde helt og aldeles ud af dagpengesystemet.

Beskæftigelsesministeriet har fået vedtaget en lovpakke som er tiltænkt hjælp til dem, der falder ud af dagpengesystemet som følge af de nye regler.

Der er ikke megen tiltro i medierne til at pakken får den store effekt, men dem som er berørt, skal være opmærksom på, at der vil være udvidet adgang til at få bevilget kurser gennem jobcentret - hvis kurset kan afsluttes før dagpengeretten mistes.

NAUTILUS

det maritime forlag

VIDEREFØRES

Efter Thomas Nørgaard Olesen døde ved en ulykke i april måned i år (se fagblad 3-2012 side 35), har der været stilhed og usikkerhed om forlagets mulige fremtid, herunder også om de bøger som på tidspunktet var mere eller mindre klar til udgivelse - bl.a. et større værk om Mols-Linien som var tryk-klar.

Forlaget er nu med virkning fra 24. september overtaget af Polyteknisk Forlag, der fortsætter forlaget under Nautilus-navnet, med en selvstændig redaktionel linie.

Nautilus-delen af forlaget vil have forlagsredaktør Pia Barnholdt Kristoffersen som leder, og en sagkyndig redaktionskomite vil i nær fremtid offentliggøre en revideret udgivelsesplan.

Tidligere udgivne bøger fra Nautilus, som haves på lager, kan bestilles fra: forlag@polyteknisk.dk.

Thomas Nørgaard Olesen, der etablerede og ejede forlaget Nautilus fra år 2000.

Den gamle hjemmeside for Nautilus er stadig åben, men vil senere blive integreret med den polytekniske hjemmeside, og således at man altid vil kunne blive videreført når man søger på Nautilus.

En oversigt over bøger fra forlaget kan findes på hjemmesiden:
http://www.forlagetnautilus.dk

Skibsprovianteringshandler

Jens og Margrethe Withs fond

CO-Søfarts formand, Ole Philipsen, 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: CO-Søfart, Mose Alle 13, 2610 Rødovre, 36365585

ANSØGNINGSFRIST MEDIO NOVEMBER

Herluf Bidstrup
Satire og humor

Herluf Bidstrup - 100 år

Satire- humor og karikaturtegner - 1912-1988

I anledning af 100-året for hans fødsel, har Arbejdermuseet en mindre udstilling i museumsbutikkens bagende med udvalgte tegninger fra 50'erne. Udstillingen yder ikke Bidstrup retfærdighed, men museet undskylder sig efter sigende med, at der tidligere, i 2004-2005, har været en stor udstilling med udvalg fra de omkring 5.000 værker af Bidstrup som museet i dag ejer.

Bidstrup var en af forrige århundredes ubetinget største politiske tegnere i Danmark, men i dag glemt af de fleste danskere, formentlig fordi han blev synonymiseret med det danske kommunistparti og partiorganet Land og Folk. I Østeuropa og Kina er han langt videre kendt og berømmet, - ikke underligt, når man husker hans stereotyper fra efter 2. verdenskrig. Han modtog Lenings Fredspris i 1964.

Når jeg tænker på Bidstrup og hans berømmelse i Østeuropa, mindes jeg altid en historie fra 1970'erne i Shanghai, hvor vi lå et par måneder for udlosning på floden. På et tidspunkt fik vi nogle danske afløsermatroser ombord som udmønstrede fra Kobe i Japan. En ganske kendt matros som gik under navnet "mafiaen" var blandt de påmønstrede. Alle vidste at han stoppede et ihærdigt drikkeri når han fik hyre, og mønstrede ud med gedigne tømmermænd. Men denne gang gik det helt galt. Han fik delerium tremens i et drabeligt tempo. En dame som "besøgte" ham fra Japan fik hugget benene af med en brandøkse, så hun ikke kunne forlade ham igen, hvorefter han omsorgsfuldt serverede for hende døgnet rundt.

Det blev mig forundt at transportere ham op på sømandshospitalet i Shanghai med henblik på at få udstedt en "not fit for duty"-attest, så vi kunne få ham videretransporteret til hospitalsbehandling i Danmark. Men han havde et klarsyn som ville noget på hospitalet. I venteværelset var der en glasmontre med Maos lille røde på alverdens sprog, og da mafiaen med rystende hænder rakte ud og på engelsk fortalte, at han altid havde ønsket denne bog på norsk, var slaget tabt. Lægerne erklærede ham absolut frisk og rask, og var fulde af forundring over en så synbar konsekvens af det kapitalistiske samfunds rædsler. Han var ikke syg, han var offer, og "vi" var syge.

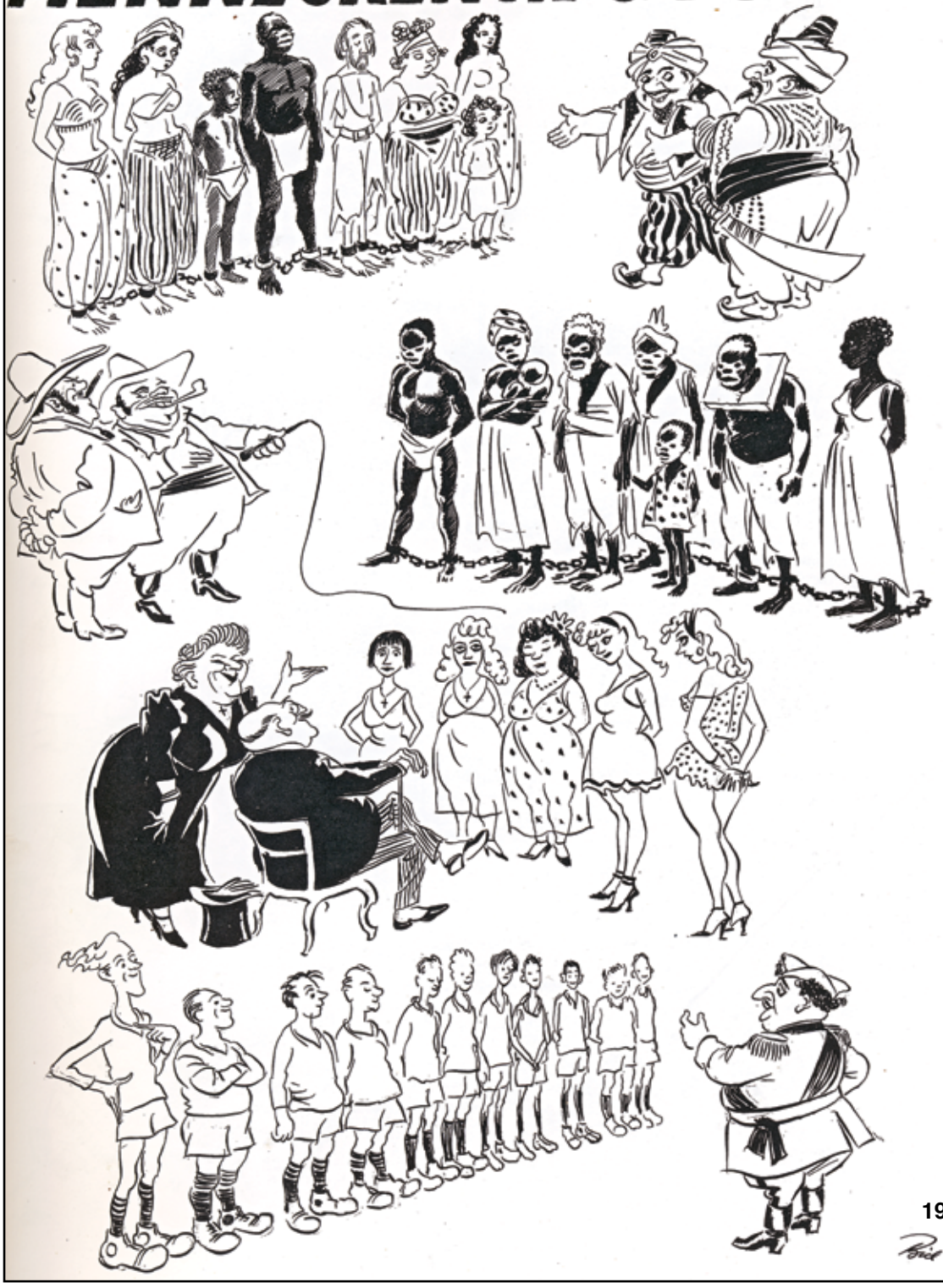
Nå, den historie yder nu heller ikke Bidstrup retfærdighed. Han var livet igennem en storslået advokat for de små og fattige i samfundet. Hans løbebane som tegner lå fast allerede fra teenage-årene, og han tegnede og tegnede til sin død i 1988. Det politiske ståsted og holdninger havde udspring i hans barndomshjem. I de tidlige 30'ere tegnede han for Retsforbundet og Blæksprutten og fra 1936 for Social-Demokraten og dets søndagstillæg Hjemmets Søndag. Under krigen tog han ophold i USA og i årene hvor den satiriske tegnekunst havde vanskelige vilkår, illustrerede han bl.a. en udgave af Decameron. I 1942 kom han i kontakt med den danske modstandsbevægelse og fra krigens sidste år foreligger en større samling illegale avistegninger.

Fra krigens slutning og resten af livet var Bidstrup tilknyttet Danmarks Kommunistiske Parti og dagbladet Land og Folk. Han var en holdningsmæssig kriger, og også i DKP indtog han skarpe standpunkter, som også her bragte ham i modvind da partiet langsomt skiftede "farve" i 80'erne.

Det er vanskeligt at yde Herluf Bidstrup retfærdighed. Han burde få en renaissance.

OleS

MENNESKER TIL SALG



1949

DOMSTOLENE og grundloven

Søfartens Ledere bebudede den 3. september i år, at skatteministeriet vil blive stævnet i foreningens domstolssag om skattekompensationer, medmindre staten indtræder i sagen mod rederierne, som støttepart for foreningen.

Det skete på foreningens hjemmeside med henvisning til Grundloven:
"Det er i strid med Grundloven, når staten reelt delegerer fastsættelsen og opkrævningen af DIS-søfarendes skat til rederierne, ved selv at lade dem bestemme. Staten bliver nu bedt om at gå ind i sagen på Søfartens Lederes side. Sker det ikke, vil skatteministeren blive medindstævnet for grundlovsbrud."
http://www.soefartensledere.dk/nyheder/2012/9/manglende-regulering-af-dis-loen-i-strid-med-grundloven.aspx

Uden på nogen måde at ville sammenligne de to sager og deres juridiske præmisser, er det lidt morsomt at tænke på en tidligere grundlovs-sag, nemlig den voldsomt omtalte gebyr-sag, som fik sin endelige afgørelse ved Højesteret 29. juni 1993.

I begge sager er den centrale bestemmelse Grundlovens §43:
§ 43. Ingen skat kan pålægges, forandres eller ophæves uden ved lov; ejheller kan noget mandskab udskrives eller noget statslån optages uden ifølge lov.

Bestemmelsen har bl.a. til formål at forhindre administrative enheder i at opfinde deres egne skattekister.

GEBYR-SAGEN

Gebyr-sagen husker mange fra anden halvdel af 80'erne, fordi de fleste danskere kunne tænkes at have et eller andet tilgode fra staten, i forbindelse med køb af nummerplader eller udstedelse af pas (eller kørekort).

De pågældende gebyrer fik nogle kraftige nyk i opadgående retning i perioden.

Som Pia Kjærsgård bemærkede i Folketinget 31. januar 1989 i forbindelse med fremsættelse af et forslag om, at staten kunne gøre gode forretninger ved at tillade "ønskenummerplader" (Mogens Glistrup havde stillet et lignende forslag i 1988): *"Jeg mener helt klart, at den borgerlige regering har haft sin andel i de stadig stigende afgifter, ikke mindst på nummerpladeområdet. I 1985 satte man således prisen for nummerplader op fra 400 kr. til 800 kr., til trods for at man også året før havde hævet prisen 100%".*

Justitsministeriet mente - på tidspunktet - ikke at staten skulle begive sig i kast med en egentlig overskudsgivende forretning med nummerplader, men spørgsmålet gav anledning til en længere række juridiske notater, om den lovhjemlede adgang til de seneste takstforhøjelser.

Sagens ømme punkt var spørgsmålet om, hvorvidt nummerpladegebyr kun måtte omfatte den faktuelle pris for en nummerplade, med direkte tilhørende administrative omkostninger, eller om gebyrberegningen kunne udvides til at omfatte en andel af alle mulige udgifter i forbindelse med den danske motorpark (færdselsovervågning og trafikkontrol). Og tilsvarende om kostprisen for udstedelse af pas, kunne indeholde andel af udgifter ved grænsekontrol osv.

Efter mange morsomme politiske og juridiske forviklinger - rigsrevisionen erklærer således opkrævningen som ulovlig -, med stor forvirring og notat-modstrid, anlægger to borgere sag mod staten henholdsvis 20/7-1992 (pasgebyr) og 21/8-1992 (nummerpladegebyr).

Sagerne anlægges med 3 påstande:
a) Der mangler lovhjemmel for gebyrstigningerne.
b) Sagsøger har krav på tilbagebetaling af et beløb der senere vil blive opgjort.
c) Justitsministeriet skal anerkende at man ikke i beregningen af gebyret kan inddrage omkostninger til paskontrol, færdselsovervågning og trafikkontrol.

DOMSTOLENE

Østre Landsret frikender ved kendelse af 12/2-1993 Justitsministeriet. I kendelsen hedder det:
"Der kan ikke af grundlovens § 43 udledes noget forbud imod, at lovgivningsmagten til den udøvende magt delegerer kompetencen til at fastsætte størrelsen af vederlag for specielle ydelser fra det offentliges side. Der er heller ikke i grundloven nogen forskrift om, i hvilket omfang det i lovgivningen direkte skal angives, hvilke udgifter der kan indgå i beregningsgrundlaget ved fastsættelsen af størrelsen af sådanne gebyrer. Det må herefter bero på lovgivningsmagtens skøn inden for vide rammer, i hvilket omfang der ved delegation skal fastsættes konkrete grænser for den udøvende magt.

Der er ikke i de lovbestemmelser, efter hvilke de i disse sager omhandlede gebyrer er opkrævet, fastsat nærmere retningslinjer for, hvilke udgifter der kan indgå i beregningsgrundlaget for gebyrerne.

På denne baggrund finder landsretten, at Justitsministeriet har haft hjemmel til i beregningsgrundlaget at inddrage samtlige udgifter, der har naturlig forbindelse til den ydelse, for hvilken gebyret opkræves. Justitsministeriets fortolkning, hvorefter udgifter til kontrol i vid forstand kunne indgå i udgiftsgrundlaget, findes herefter berettiget.

Hertil kommer, at Justitsministeriet ved enhver given lejlighed har oplyst Folketinget og Finansudvalget om gebyrernes størrelse og beregningsgrundlag."

Højesteret stadfæster landsrettens dom ved kendelse af 29/6-1993. To dommere giver dog klagerne medhold i påstand a), men ikke i påstand b) og c). Ialt deltager 11 dommere i afgørelsen ved Højesteret.

KAMMERADVOKATEN

Det mest bemærkelsesværdige, morsomme og skræmmende i hele denne sag, hvor Staten får ret over Grundloven, er en udtalelse af Kammeradvokaten som afgives under proceduren i Højesteret, og her gengivet efter "Magtens Bog 2002" som citerer Politiken:

"Paragraf 43 har samlet så meget støv, at vi nok formelt må respektere den, men knapt kan se den. Hvis man tager den ud af sin støvede montre og fortolker den som fremhævet i denne sag, vil det betyde, at en række love og retsbestemmelser er ugyldige"
og videre
"Jeg vil påstå, at i lyset af skiftende regeringers politik må paragraffen fortolkes efter et særdeles begrænsende og i realiteten overflødigt formål. Bestemmelsen hører hjemme i raritetskabinettet, fordi den i sin tid blev indført som led i magtfordelingen mellem de øverste statsorganer. Og kun få proselytter har i de senere år tillagt paragraffen den betydning, som påberåbes i denne sag."

En hånlig kammeradvokat som sikkert har retstilstanden med sig når han henviser til Grundlovens placering i en glasmontre.

Dagen efter domsafsigelsen kan man i pressen læse:
"Sjældent har så mange centralt placerede eksperter haft så modstridende opfattelser af et så principielt emne som i den såkaldte gebyrsag, der i går fandt sin juridiske afslutning i Højesteret med en stadfæstelse af Østre Landsrets frifindelse af Justitsministeriet".

Kilder: Domsafsigelser efter Ugeskrift for Retsvæsen, 1993, side 757 ff og "Magtens Bog" 2002 side 246f

OleS

'AGERSØ III'
i drift fra dag ét

De kommunale færger 5
Stigsnæs - Agersø
Tekst og foto: Hanne Hansen

"Vi har fået en fantastisk færge", konstaterer chefskipper Jørn Frederiksen. Ordene gælder Agersø-overfartens nye dobbeltenderfærge, 'Agersø III', der blev indsat 1. september og lige siden har sejlet uden afbrydelser.

De ti ansatte på Agersø-overfartens nye færge, 'Agersø III', er ikke kommet sovende til succesen med den smertefrie indsættelse af den nye færge. Den gamle 'Agersøfærgen' sejlede sin sidste tur fredag aften 31. august. Lørdag morgen 1. september tog nybygningen 'Agersø III' over. Og færgen har siden da varetaget opgaven uden afbrydelser.

En af hovedårsagerne til succesen skal ifølge chefskipper Jørn Frederiksen findes hos besætningen og den store ekstra-indsats, der er ydet.

- Der har været rigtig meget ekstraarbejde i det. Men alle er gået 100 pct. ind for det og har været meget, meget loyale. Der er nogen, der virkelig har haft mange timer. Mange har slet ikke holdt ferie, siger Jørn Frederiksen.

-De har s…. været gode kolleger, ryger det spontant ud af ham.

Klarede alle test

Han er heller ikke et øjeblik i tvivl om, at de fire dage, som hvert enkelt besætningsmedlem har brugt om bord på nybygningen på Søby Værft, har haft stor betydning.

- På den måde kendte alle færgen, indretningen og det hele, da vi overtog den og skulle til at sejle med den. Det har været af helt afgørende betydning for, at vi gik glat igennem i forhold til Søfartsstyrelsens godkendelser, påpeger Jørn Frederiksen.

Ved for eksempel test af 'mand-over-bord' under Søfartsstyrelsens godkendelsesprocedurer gik der fire minutter fra varsko om, at der var en mand over bord, indtil den efterhånden hårdt prøvede udstoppede røde kedeldragt var bjærget indenbords i god behold.

- Skibet er simpelthen bare helt i top med manøvreegenskaberne. Og besætningen er trænet i at manøvrere, så det udnyttes fuldt ud, bemærker Jørn Frederiksen og fortsætter:

-Det nytter jo ikke at have en masse udstyr og grej, hvis ikke folkene om bord har lært at bruge det, inden færgen sættes ind.

Chefskipper Jørn Frederiksen ser frem til at den nye bygning på Agersø, der skal huse både lager, ventesal og kontor, bliver færdig.

Til stede på værftet

Skroget er bygget på værft i Polen, mens skibet er færdigbygget og udrustet på Søby Værft. I byggeperioden i Polen tilbragte Jørn Frederiksen selv fire uger på værftet og fulgte byggeriet tæt.

- Derfor kunne vi løbende tilpasse, hvis det viste sig, at en detalje var uhensigtsmæssig, siger han og konkluderer, at tiden på værftet har været en god investering.

Èn ting er at se tegninger og projektbeskrivelser. Noget helt andet er at opleve det hele i helhed og fuld skala, efterhånden som det tager form.

- Oprindeligt var der ingen afskærmning rundt om bildækket her ud over lønningen, eksemplificerer Jørn Frederiksen og peger mod den forhøjede lønning med vinduer og fortsætter:

- Da jeg på værftet kunne se, at skibssiderne ved bov- og agterport blev så høje, som de er, slog det mig, at lønning i den højde ville skærme godt for blæsten her på vogndækket, hvor det altid suser. Men med så høj en lønning, kunne man jo ikke kigge ud. Løsningen på det blev så vinduerne, fortæller han.

Vinduerne giver et flot kig til omverdenen for passagererne de 15 minutter, som overfarten varer mellem Stigsnæs og Agersø.

Handicap-venlig

Passagererne kan også komme i både læ og varme i Salonen et dæk højere oppe. Opholdsarealer for kørestolsbrugere findes dog på hoveddækket.
- Og kørestolsbrugere kan nemt komme derind. Vi havde i forløbet en handicaporganisation koblet på for at sikre os, at færgen blev handicapvenlig, siger Jørn Frederiksen.

Det resulterede blandt andet i en rampelignende sammenhæng mellem vogndæk og passagerarealer. Det er Slagelse Kommune, der forestår færgebetjeningen af Agersø, og det er således også kommunen, der har kontraheret færgen.

- Kommunen skal i den her sammenhæng have meget stor ros. Vi har fået færgen, som vi gerne ville have den, siger Jørn Frederiksen:
- Der er ikke én eneste gang blevet stillet spørgsmålstegn ved det, når vi påpegede et eller andet, som vi gerne ville indrette på en bestemt måde. I forhold til økonomien har vi hver gang ved udstyr for eksempel foreslået alternative og billige muligheder, inden der blev truffet en beslutning, tilføjer han.

Fra tre til to mand

Mens den gamle nu afløste færge krævede tre mand om bord er 'Agersø III' tomands-betjent. Begge besætningsmedlemmer om bord på

'Agersø III' tilbagelægger turen mellem Stigsnæs 0g Agersø på 15 minutter.

overfarten har minimum kystskippereksamen. Det betød, at en del af medarbejderne fra den gamle 'Agersøfærgen' skulle på skole for at få opgraderet papirerne. Ifølge Jørn Frederiksen klarede et par stykker ikke uddannelsen og de er derfor blevet opsagte.

Sammen med naturlig afgang for pensionering har reduktionen af medarbejdere balanceret, så der ikke skulle fyres yderligere i forbindelse med indsættelsen af den nye og mandskabsbesparende færge.

- Begge om bord skal kunne sejle færgen, så man kan tørne om opgaven, konkluderer Jørn Frederiksen.

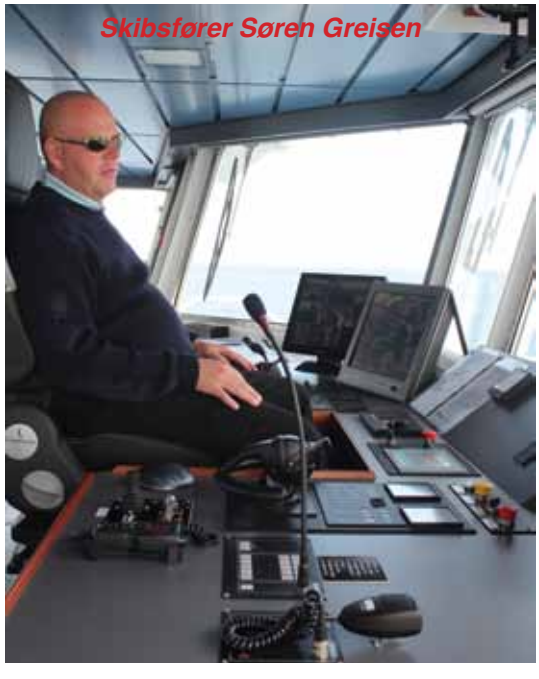
Attraktive tørner

De ti mand tørner i faste hold to og to om vagterne, der fordeler sig i et mønster, hvor der overordnet sejles mest i sommerhalvåret og mindst om vinteren. Sejladsen indledes fra Agersø kl. 05 og afsluttes til midnat - også på Agersø. Imellem tørnerne, hvor der skiftes mellem tidlige og sene vagter i turnus på syv dage følger ti dage fri.

Tørnerne er attraktive og derfor er der altid kvalificerede ansøgere, når der er ledige job. Der er af og til ledige stillinger, men langt de fleste har været på overfarten i årevis. Én har holdt 25 års jubilæum og Jørn Frederiksen selv, der er 67, har været der i 16 år.

Overfarten drives i samme selskab i Slagelse Kommune som færgen til Omø. Men de to overfarter har hver sin bemanding. De anløber begge Stigsnæs, og for tiden deler de også færgeleje, mens 'Agersøfærgen's gamle leje ombygges til den nye færge. Det betyder også ændrede sejlplaner og færre pauser til besætningen på 'Agersø III', da de i Stigsnæs er nødt til at gå ud og ligge for svaj, når færgen 'Omø' ankommer.

Alt forventes at være helt på plads til november. Til den tid er også de helt nye faciliteter til færge og passagerer klar på Agersø. Her er en ny bygning med kontor, oplagsplads og ventefaciliteter under opførelse.



Skibsfører Søren Greisen

Bil-kapacitet fordoblet

Som for alle ø-forbindelser er sommerhalvåret med turister det travleste. Turisterne er for øen en god indtægtskilde, ligesom de er det for færgen, der har sit eget isolerede driftsregnskab. Især er Jørn Frederiksen dog glad for, at 'Agersø III' byder pendlerne fra øen kvalificerede forhold.

- Der er omkring 24 pendlere i biler fra Agersø, og vi kunne på den gamle færge ikke have alle med. Så tog vi bilen med over førerløs på en tidligere afgang. Det gik selvfølgelig, men det var ikke optimalt, siger han.
Den gamle færges kapacitet på 10 enheder er tæt på at være fordoblet med de 19 enheder, der nu er plads til.

- Og nu kan passagererne også komme ud af bilerne på dækket. Når bilerne på den gamle færge holdt i to rækker, var de pakket så tæt, så dørene ikke kunne åbnes, fortæller han.
Ifølge Jørn Frederiksen er de knap 200 faste beboere på Agersø tilfredse med den nye færge.

Og det tyder det også på, at omverdenen er. Da færgen skulle navngives den sidste søndag i august, var det en begivenhed, der trak lange køer på vejen ned til færgehavnen i Stigsnæs.

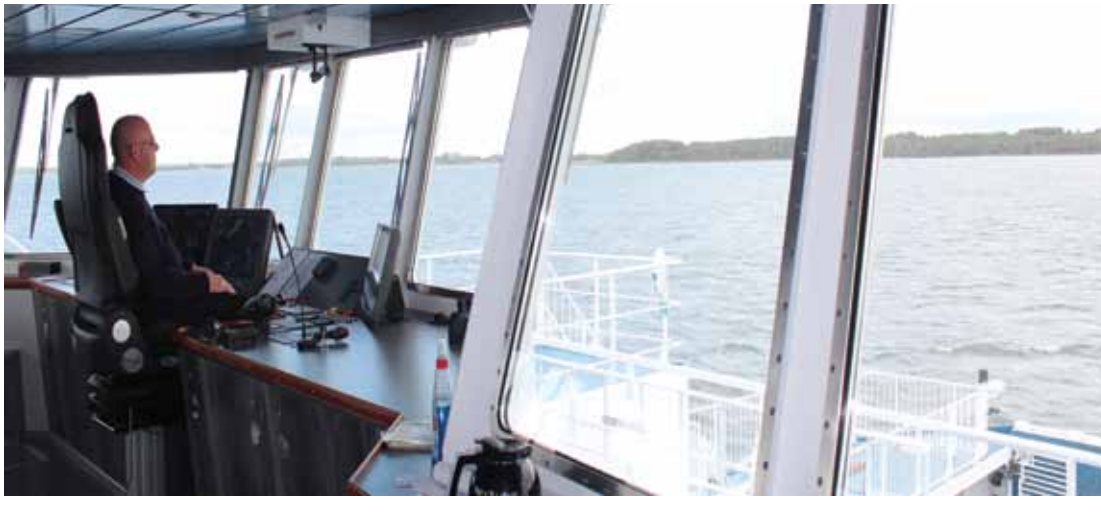
- Jeg har aldrig set så mange mennesker på havnen, smiler Jørn Frederiksen og tilføjer:
- Og der har aldrig været så mange mennesker på Agersø før som den dag.

Losning i Stigsnæs, hvor Agersø III indtil 1. november bruger Omø-færgens færgeleje.

Færgen diverterede med gratis sejlads og det var tilsyneladende et hit.

- Vi håber selvfølgelig, at nogen af dem har fået lyst til at tage en tur med os en dag og aflægge besøg på øen. Den dag i august var i hvert fald god reklame, bemærker Jørn Frederiksen.

'Agersø III' er meget manøvredygtig og besætningen formår at samle en overbordfalden op inden for fire minutter



CHILI CON CARNE

En ret for en rebslager

SØKOST
Af: Jonatan Leer

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

I sommers var jeg en tur ved den franske atlanterhavskyst lidt nord for Bordeaux. Her er en by, der hedder Rochefort. Den har haft en meget vigtig funktion i den franske flådes historie. Det var nemlig her, der blev lavet reb fra Solkongens tid og helt frem til 1927.

I årene 1666-1669 opførtes en bygning specifikt til at lave reb i - en imponerende bygning med kun to etager, men hele 374 meter lang. Der var behov for en så lang bygning til at lave de enorme reb på flere hundrede meter, som skibene skulle bruge.

Det er altså Frankrigs svar på Reeperbahn i Hamburg. På Reeperbahn er rebfabrikationen blev erstattet af lak og læder!

Under besøget på rebfabrikken i Rochefort, La Corderie Royale, som nu er museum, fik vi en demonstration af, hvordan man lavede reb efter de gamle metoder. Det var et imponerende arbejde. Rebene blev drejet på en stor maskine med to dele placeret i hver sine ender af det 374 meter lange rum. Først skulle hjælperne løbe frem og tilbage med garn fra den ene ende til den anden og der skulle bruge utroligt meget garn, det tog hjælperne 1 ½ arbejdsdag at fylde maskinen ved konstant at løbe fra den ene ende til den anden.

Så skulle rebslagerne slå de mange garntråde sammen til et reb. Det var et arbejde, der både krævede enorm kraft og præcision. Det tog hele 8 voksne mænd, der ved håndkraft skulle dreje maskinens store hjul uafbrudt i 6 timer for at trække garnene sammen. Der måtte ikke tages pause, så risikerede man, at rebet blev skævt eller ustabilt, og af samme grund skulle man også dreje i takt. For at have fælles tempo sang rebslagerne altid, mens de arbejdede.

Man kan nok forestille sig, at de har været trætte efter at stå og dreje konstant og med større og større fysisk belastning i seks timer og samtidig synge uafbrudt. Der har i hvert fald ikke været behov for at gå i fitness center efter endt arbejdsdag!

I takt med den teknologiske udvikling blev rebslagerne erstattet af dampmaskiner og fabrikken lukkede i 1927. Herefter gik den i forfald indtil, det blev besluttet at restaurere bygningen for nogle årtier siden, så den nu er tilbage i fordums pragt.

De er gode til at restaurere ting i Rochefort. For tiden er man ved at restaurere et gammelt krigsskib, L'Hermoine. Den oprindelige udgave blev bygget i byen og var i 1770 en tur i Amerika for at hjælpe med at smide englænderne ud af de netop forenede stater. Skibet har således spillet en ikke uvæsentlig rolle i den amerikanske uafhængighedskrig. Det er planen, at skibet, når det bliver færdigt i 2014, skal sejle til Boston, hvor det var 250 år tidligere.

Arbejdet er udført efter gamle metoder og er finansieret bl.a. gennem en venneforening. En af pladserne til Boston-turen bliver givet efter lodtrækning til et medlem af denne venneforening. Så har man lyst til et par uger på et skib, der minder om Fregatten Jylland, kan man stadigvæk nå at melde sig ind i foreningen.

Jeg har siden tænkt på, hvad mon rebslagerne fik at spise efter deres hårde slid. Det må have krævet en god proteinrig ret, fx Chili con carne, som en af denne klummes trofaste læsere har ønsket at få opskriften på. Det er bestemt en ret med saft og kraft, der er en udmattet rebslager værdig.

I glasset: Kraftig og krydret oversøisk rødvin eller mørk øl, måske endda iskold porter.

Chili Con Carne
Til fire sultne rebslagere el. 6-8 almindelige kontormus

* 1 kilo skært oksekød
* 500 gram tørrede hvide bønner
* To dåser tomat
* 40 gram tomatpuré
* 4 løg
* 6 fed hvidløg
* Olivenolie
* 1 liter oksebouillon
* Frisk chili efter smag
* Cayennepeber 2 tsk.
* 4 spsk. brun sukker (helst muscovado sukker)
* 1 spsk. kommen
* Godt med tørret oregano
* Salt og peber

Bønnerne udvandes natten over i en skål med masser af vand. Dagen efter koges de ½ time i saltet vand eller til de er næsten møre.

Kødet deles i to dele, den ene del skæres i grove lunser og kommes i en kødhakker eller en food-processor og hakkes groft. Den anden klump skæres i mundrette stykker. Har man ikke sådanne maskiner, kan man købe et halvt kilo hakket kød, men det er vigtigt at noget af kødet er i tern, det giver en hel anden kraft i retten end ren hakket kød.

Brun kødet holdvist i en stor gryde. Når alt kødet er brunt, så kommes hakket løg og hvidløg ved.

Så tilsættes tomater, tomatpuré, bouillon, sukker og krydderier. Chilien doceres efter smag. Lad det simre stille og roligt til kødet er mørt min. halvanden time. Koger retten tør kommes evt. ekstra vand ved

Kom de hvide bønner ved den sidste halve time.

Servér i gryden med brød til, evt. med lidt ekstra hakket chili til de seje og lidt creme fraiche til de følsomme.

Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: jonatanleer@hotmail.com

FARVEL OG TAK, SKIPPER

For hundrede år siden var det helt normalt, at søfolk stak af, deserterede, rømmede fra skibet. Et stort problem for skibsførerne, men søfolkene kunne have deres grunde

Af: Jens Christian Mohr

Straks da barken Aladin af Aabenraa var anløbet New York i marts 1850, rømmede otte mand af besætningen på stedet, og skipper C. C. Fischer stod tilbage med en besætning på kun to mand. To danske skibe anløb Portland, Oregon i 1898, nemlig fregatskibet Jupiter og barken Sixtus. Under ophold i havnen stak ni mand af fra hvert skib.

I Chile skal det lige frem have vrimlet med danske desertører. Chiles kystbyer er efterhånden overfyldt med rømmede søfolk, og en stor del af dem er desværre danskere, skrev den danske konsul i Valparaiso hjem til Udenrigsministeriet i 1885. De vagabonderer rundt og kommer hele tiden i konflikt med politiet, skrev konsulen videre.

Der lød også klager over ustabile søfolk fra Storbritannien: "Deserteringer fra danske skibe har atter fundet sted efter en stor målestok", meddelte konsulen i Liverpool det danske Udenrigsministerium i 1890. Fra skibet Frederik Louise er der rømmet en mand, tre mand er rømmet fra Maja, tre fra Peter og en fra Vesta, og det er sket inden for ganske kort tid, skrev konsulen, og tilføjede, at det ikke var lykkedes ham at pågribe dem.

Også konsulen i Hull ærgrede sig. Der sker mange rømninger i dette distrikt, skrev han i 1890, og skibsførerne klager over de tab og det besvær, de får af de mange rømninger i engelske havne.

Man kan også her nævne, at de to matroser Lars Hansen og Anders Christian Johansen i 1876 var så uheldige at blive sat fast som landstrygere i Belgien, efter at de var deserteret fra skibet Union af Marstal. Da deserteringerne i den senere tid har fået et betænkeligt omfang, har vi besluttet at retsforfølge dem i Danmark, skrev generalkonsulatet, som sendte de to desertører hjem på damper og i håndjern.

En kræftskade på handelsflåden

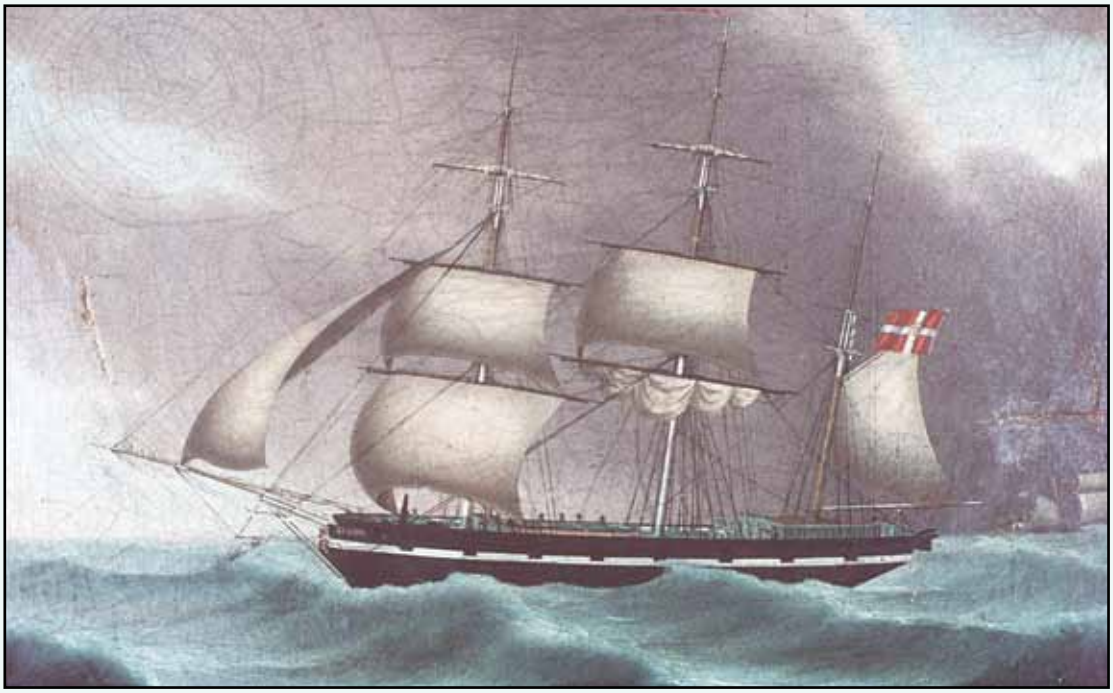
Rømning er kort sagt en kræftskade, var man enige om på det skandinaviske søfartsmøde i 1883. Det var ikke de dårligste søfolk, der deserterede, sagde man, og når mandskabet var strøget, måtte skibsføreren få fat i, hvad der nu var, det vil sige ofte et sammenskrab af ikke særligt duelige søfolk, der ikke var samarbejdede som en fast besætning. Måske kom skibsføreren også så meget i knibe, at han måtte gå med til at betale en højere hyre.

Men der er svært at sætte tal på problemets størrelse. Det, man kan sige, er, at der blev skrevet så meget om rømning, og at sagen optog lovgivere og redere så meget, at problemet må have været stort og påtrængende. Danske konsuler i alle verdensdele var travlt optaget af problemer med desertører. Det samme var Sø- og Handelsretten, som skulle dømme dem, og loven forsøgte på alle måder at inddæmme problemet.

Det var meget forbudt at rømme. Da en fyrbøder rømmede fra damperen Lousiana i New Orleans i 1903, han havde fået en bedre hyre på et sejlskib, fik han 14 dages fængsel. Og da en matros samme år rømmede fra skibet Wineland i Antwerpen sammen med to letmatroser, fordi anden styrmand ikke var til at have med at gøre, fik han en måneds fængsel. Efter loven om "Disciplin i danske Handelsskibe" fra 1866 og Søloven fra 1892 blev rømning straffet med mellem 14 dages og tre måneders fængsel.

Det var en skærpende omstændighed, hvis flere sømænd efter aftale rømmede på en gang, og helt galt var det, hvis så mange af besætningen rømmede, at det bragte skibet i fare. Så kunne desertørerne få forbedringshusarbejde i et år. Rømning var så alvorlig en sag, at skibsføreren havde ret til at beslaglægge søfolkenes ejendele og tøj, bare han havde mistanke om, at der var planer om at stikke af, og hvis en sømand blev grebet midt i en rømning, havde skipper ret til at lægge ham i arrest, indtil skibet afsejlede.

Men når det nu var lykkedes at stikke af, så måtte sømanden se i øjnene, at for det første var hele hyren gået tabt. Rederiet beslaglagde også alt, hvad han havde efterladt af tøj, og hvad der måske var endnu alvorligere: Han måtte efterlade



Der skulle en besætning på ti mand til at sejle barken Aladdin fra Aabenraa. Det var derfor noget af en streg i regningen for skipper C. C. Fischer, da otte mand af besætningen rømmede i New York i 1850. De ville nok hellere grave guld i Californien end sejle med en stinkende guano-last (Aabenraa Museum, foto Rolf Larsen)

sin søfartsbog på skibet. Den holdt skibsføreren på under hele rejsen, og rømningsmanden kunne altså, teoretisk set i hvert fald, ikke få nogen ny hyre. Gik alt efter bogen, så afleverede skibsføreren oven i købet de deserteredes søfartsbøger til den danske konsul, som så sørgede for, at den blev sendt af sted til sømandens hjemsogn. Her ville politiet stå parat, når han vendte hjem.

Lykkedes rømningen nu rent teknisk, skulle man ikke føle sig for sikker. Inde på land var deserterede søfolk nemlig jaget vildt. I 1873 var det ganske vist lykkedes matros "Peter Petersen" at stikke af fra briggen Ida i Triestes havn, men inde i byen blev han straks pågrebet af politiet og sendt om bord igen. Han var meget genstridig og ankom i håndjern højt skrigende om, at han ville bore skibet i sænk eller sætte ild til det.

Rømmede søfolk kunne tvinges om bord igen med politiets hjælp. Det stod der i 1892-søloven, men det gjaldt ikke bare i Danmark. Udenrigsministeriet havde sørget for at træffe aftaler med en lang række lande, Storbritannien, Tyskland, Belgien og for den sags skyld Venezuela for eksempel, om, at hvis dansk politi lovede at hjælpe med at bringe udenlandske desertører om bord igen i dansk havn, så ville politiet i fremmede havne hjælpe danske skibsførere med det samme.

Det fik også matrosen Laurids Christensen at mærke i 1884. Han var rømmet fra skonnerten Marie fra Kolding i Chile, fordi, som han skrev, kosten var elendig og arbejdet alt for hårdt. Det lykkedes ham faktisk at holde sig på fri fod i hele fem uger, men enden på det blev ikke desto mindre arrest. Laurids blev bragt tilbage på skibet, hvor han blev lagt i håndjern om natten og sat til at arbejde med lasten om dagen.

Fup og falske søfartsbøger

Mindst 14 dages fængsel var altså, hvad der ventede en deserteret sømand, når han en gang vendte hjem. Hvis han da vendte hjem. Det danske Justitsministerium ville gerne have, at al ting kørte efter bogen, og at rømningsmænd faktisk blev retsforfulgt. Men Udenrigsministeriet advarede om, at Danmark risikerede at miste alt for mange søfolk, hvis loven blev håndhævet for strengt. Sømændene turde simpelt hen ikke vende hjem igen eller tage hyre på et dansk skib.

Som det faktisk var, blev tingene ikke kørt efter bogen, der var muligheder for lidt snyd på begge

sider. Det var skibsførerne, der skulle bede om at få en deserteret sømand retsforfulgt, men det var de ikke altid særligt ivrige efter. De ville ofte ikke gøre sig al den ulejlighed, skrev konsulen i New York i 1867, "og undertiden kan desertørens bortfaldne hyre være en fristelse til uærlige skibsførere at lade mandskabet løbe bort". Med andre ord: Når mandskabet var rømmet, indkasserede skibsføreren uden videre den hyre, desertørerne havde tabt, da de forlod skibet.

Det skulle myndighederne helst ikke rodes alt for meget ind i. Hvad enten det nu var, fordi der var for meget besvær med det, eller fordi der var penge på spil, så ser det faktisk ud til, at langt fra alle skibsførere bad om at få rømmede søfolk stillet for retten.

Justitsministeriet måtte i hvert fald gentagne gange bede konsulerne opfordre skibsførerne til at anmelde rømningsmændene, så truslen om retsforfølgelse efterhånden kunne begrænse danske søfolks "uafladelige" rømninger i fremmede havne.

Men var faren for at havne i fængsel måske ikke så overhængende endda, havde de rømmede søfolk stadig problemet med, at skibsføreren beholdt deres søfartsbog. Det problem kunne man nu også løse. Den nævnte "Peter Petersen", der rømte i Trieste, havde vist for eksempel påmønstret under falsk navn og i det hele optrådt under forskellige identiteter på mange forskellige fartøjer. Retten i Helsingør kendte ham for eksempel som "Philip Philipsen". Hvordan kunne han egentlig gøre det, når han skulle vise en søfartsbog?

Ja, Peter Petersen havde forklaret føreren af Ida, at han havde mistet sine papirer. Det kunne jo ske, og hvis en skipper var i bekneb for mandskab, så han vel ikke så alvorligt på det. Eller også kunne Pedersen have lejet en søfartsbog af en kollega.

Sådan bar rømningsmænd sig i hvert fald ad i Liverpool i 1890'erne. De blev med den lejede søfartsbog i hånden skrevet på mandskabslisten under falsk navn, og når skibet så var klar til afgang, havde skibsføreren ofte ikke andet valg end at give dem hyren, selv om de ikke havde orden i papirerne. Den trafik gav skibsførerne en farlig bunke besvær, særligt hvis skibet forliste, eller sømanden kom til skade, for det var jo lidt uklart, hvem det egentlig var, de havde ombord.

Runnere, crimps og boardinghouses

Det kunne altså trods alt lade sig gøre at stikke af fra hyren i utide. Havnenes runnere, crimps og skumle logiværter, kunne med andre ord også glæde sig til at gøre forretninger, når det var et dansk skib, der ankom.

Disse folk var med til at organisere rømningerne, og sådan som man behandlede problemet, får man indtrykket af, at der i de store havne var en hel rømningsindustri. Straks når skibene kom i havn eller til reden, sværmede de såkaldte runnere, eller crimps, om dem.

De kunne give sig ud for at være skræddere eller riggere, men når de var kommet ombord, fristede de søfolkene med tilbud om bedre hyre på andre skibe. Rigelige mængder alkohol hjalp forretningerne på gled, og tog sømændene imod tilbuddet, var det med at gøre sig usynlig i en fart. Her havde runnerne et samarbejde med ejerne af sømandshoteller, i Storbritannien boardinghouses. De skjulte deserterede søfolk for politiet, indtil de kunne komme af sted på et andet skib.

Denne service kunne nemt koste den rømmede sømand hele hyreforskuddet, og runnere og sømandshotelejerne havde et meget dårligt rygte. De skal have plyndret søfolkene for penge, og den danske konsul i Hull fortalte i 1890, at de under tiden solgte de rømmede søfolk tilbage til skibet for et pund per mand. Ikke desto mindre skal der alene i Le Havre omkring 1878 have været flere end 60 sømandshoteller, der var med i rømningstrafikken.

De danske konsuler i Liverpool og Hull skrev hjem til Udenrigsministeriet om det store besvær de havde med desertører, crimps og logiværter og begge forsøgte at få dem dømt i retten. Det lykkedes faktisk også, i hvert fald for konsulen i Liverpool, Carø, der i 1889 fik idømt boardinghouse-ejeren Charles Jacobson en bøde for at have skjult en desertør fra det danske skib August. Carø fik derefter lavet en plakat om dommen, som han fik hængt op rundt om i Liverpools havnekvarter til skræk og advarsel.

I det hele taget virker det, som om Udenrigsministeriet og konsulerne omkring 1890 satte en offensiv ind mod rømningerne. Udenrigsministeriet tog kontakt til den engelske regering og fik forhandlet en overenskomst på plads, så paragraf fem i den engelske sølov, "The

Liverpools Havn i 1895, Queens Dock (Handels- og Søfartsmuseet)

Merchant Shipping Act", af 1880 også kom til at dække danske skibe. Denne paragraf sagde, at personer, der gik om bord på et skib uden at have ret til det, kunne straffes med en bøde på 20 pund eller fængsel på indtil seks måneder. Dem, man havde kig på her, var de nævnte runnere, der dukkede op på skibene med tilbud om bedre hyrer. 20 pund var ganske mange penge, og seks måneders fængsel var temmelig længe bare for at gå om bord på et skib.

Jo, myndighederne så med alvor på "rømningsuvæsenet", som man kaldte det. Senere henvendte Udenrigsministeriet sig også til de franske myndigheder for at høre, om de ville straffe runnerne på samme måde. Det ville de nu ikke.

Bedre hyre, bedre kost og store muligheder

Mange så sådan på det, at når søfolk rømmede, så var det netop på grund af runnerne og crimpsene. Mandskabet blev lokket til at rømme. Men der kunne nu være nogle ret kontante fordele i at skifte hyre.
Runnerne fiskede i rørte vande, kan man sige, rømningsmændene vidste nok så nogenlunde, hvad de gjorde.

Der kunne være mange grunde til at rømme. Skipperen kunne være en brutal slavepisker, kosten kunne være elendig, eller skibet kunne lække så meget, at mandskabet skulle pumpe og pumpe dag og nat. Man skal også huske på, at arbejdskraften nok i det hele taget ikke var så disciplineret dengang. Inde på land kunne en håndværkersvend stadig finde på at stikke af fra sin plads fra den ene dag til den anden for at gå på valsen. Han rømmede jo egentlig også.

Det kunne også være noget så enkelt som lønnen, der trak. I den danske handelsflåde kunne en matros i 1870erne til op i 90erne vel tjene 40-60 kroner om måneden. Men på et engelsk skib kunne han på samme tidspunkt tjene fra 4 pund 10 shilling til 5 pund, det vil sige fra 85 til 95 kroner om måneden.

Det var vel også meget let at få en hyre på et engelsk skib, for Storbritannien havde et skrigende behov for søfolk, som det slet ikke kunne dække selv, og skandinaviske søfolk var meget velanskrevne.

Helt grelt var det, hvis man sammenlignede med lønningerne i amerikanske skibe. Her skal en sømand i 1880erne i nogle farter have kunnet tjene lige så meget i dollar, som han kunne tjene

i kroner på et dansk skib, og lønninger på mellem 25 og 30 dollar, det vil sige fra cirka 90 til 110 kroner om måneden, skal have været ganske normale. Der var da også mange danske søfolk i den amerikanske kystfart, hvor hyren var bedst. Som en sidegevinst kunne man regne med bedre mad på både engelske og amerikanske skibe. Forplejningen på skandinaviske skibe var kendt som temmeligt dårlig.

Det var for eksempel åbenbart en stående vittighed i den engelske handelsflåde, at når et norsk skib sendte signaler, så kunne man være næsten helt sikker på, at det var noget i retning af: "To dage i søen – forsyningerne ved at slippe op".

På det nordiske søfartsmøde i 1883 pegede flere på moralsk oprustning som svar på deserteringerne. Søfolkene skulle lære familieværdier og kristne grundsætninger, det skulle nok holde dem på plads. Især skulle man minde dem om, at når de brød kontrakten og deserterede, var det et brud på tro og love - et tillidsbrud. Det var det jo også, men her skal det siges, at søfolkene fik trukket nogle skrappe hyrekontrakter ned over hovedet.

Opsigelsesvarslet var meget langt. Efter "disciplinloven" fra 1866 og Søloven fra 1892 kunne skibsføreren holde på en sømand i op til to år. Det var altså ikke så nemt bare at sige pænt farvel, hvis man nu ændrede planer eller fik et bedre tilbud. Allerede dengang syntes flere, at to år var alt for lang tid at binde søfolk, og det må have virket demoraliserende, at man var tvunget til at overholde den elendige hyrekontrakt, man måske var bundet til, i så lang tid. Det hele kunne vel være lige meget så.

Og hvad nu hvis man for eksempel hørte, at der var blevet fundet guld i Californien? Når hele otte mand af besætningen deserterede fra Aladin i New York i 1850, kan det sagtens hænge sammen med, at de ville deltage i gold rush'et. Der var netop blevet fundet guld i Californien, og mange skibsførere var ude for voldsomme rømninger i disse år. I det hele taget var USA jo mulighedernes land! Det er sikkert forklaringen på, at norske skibsførere omkring 1880 måtte regne med, at 10 procent af besætningen ville rømme, når skibet anløb New York, og 9 procent hvis det anløb Philadelphia.

Det var de tal, man gik ud fra, da man diskuterede rømninger på det nordiske søfartsmøde i 1883. Man kunne jo også blive skovhugger i Canada, og her var tallet fem procent af besætningen, når skibet anløb Quebec. Muligheder var der jo bestemt også i Australien, og derfor rådede den danske konsul i Sydney i 1881 de danske skibsførere til at holde skarpt øje med, om nogle af besætningen var ved at forberede en rømning og hale godt ud i strømmen, når skibet var losset, så det blev sværere for dem at stikke af. Her i Australien er rømmede søfolk meget svære at fange ind igen, tilføjede konsulen .

De forsvundne søfolk er måske stukket af i det australske vildnis på vej til en tjans med at bygge jernbaner eller arbejde på en australsk farm. Det var jo surt at arbejde for 2 kroner om dagen på et skib, når man nemt kan tjene fem eller ti shilling om dagen inde i land, som der står i en kommentar fra det skandinaviske søfartsmøde i 1903, hvor man diskuterede rømninger i Australien. Så kunne man arbejde med det i et par år måske, lægge penge til side, og så tage hyre igen. Eller man kunne blive derude. Der var i det hele taget fart i emigrationen i disse år, skandinaver rejste i stort tal til de nye verdensdele for at få et bedre liv. De samme muligheder må have fristet de dårligt lønnede danske søfolk til at rømme, hvor ulovligt det så end var.

Da Udenrigsministeriet i 1881 ville have en aftale med Storbritannien om udlevering af rømmede søfolk, fandt man i arkiverne en lignende aftale, som Danmark og Storbritannien havde indgået allerede i 1779. Problemet eksisterede altså allerede dengang. Sikkert også tidligere, stort eller småt. Men det er nok gået i den danske handelsflåde som det gjorde i den norske - oppe i 1920rne bliver der mærkbart færre rømninger. Lønforskellene i handelsflåderne blev jævnet ud efterhånden, og så blev kontrollen med søfolk bedre organiseret. 20'ernes voldsomme krise i søfarten har sikkert også gjort det vanskeligere at finde arbejde i fremmede nationers skibe.

Kilder: *Rigsarkivet - Udenrigsministeriet, sager til B-journal 974. Förhandlingarne vid det första skandinaviska sjöfartsmötet i Göteborg den 23-26 Maj 1883, Göteborg 1884. Beretning om det femte nordiske Søfartsmøde i Kjøbenhavn d. 2.-4. Juli 1903. Kbh, 1904. Cornewall-Jones, R. J.: The British merchant service, London 1898. Dansk Søfartstidende 1903. Den Norske Søfarts Historie bind II,3, 1951. Anders Monrad Møller m. fl.: Dansk Søfarts Historie bd. 5, 1998, Rolf Larsens hjemmeside: http://www.skibhist.dk/artikler/aladdin.html*

"Vi har brug for frihed, fordi vores mål og værdier kan være meget forskellige og ofte helt anderledes end mål og værdier for mennesker omkring os. At have en stemme i kollektive beslutninger - grundlaget for demokrati - er en glimrende ting, men den beskytter ikke ens frihed, hvis flertallet skulle vise sig at være fjendtligt stemt over for den måde, man vælger at leve på."

John Grey i essay i Information, 8/9-2012

— Det er nu alligevel mærkværdigt, saa de ka'. Det er jo akkurat, som saa man sig selv!

MASKINEL MAGASINPOST
POST PP DANMARK
IDnr. 42857

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

Ferier

Barno Jensen	15/10 - 17/10
Christian Petersen	18/09 - 16/10*
Corlis Hansen	15/10 - 19/10
Hanne Hansen	15/10 - 19/10
John Ibsen	15/10 - 18/10

* Christian Petersen har orlov