

Da de kom tilbage til messen, bemærkede skibsassistent B, at der kom fråde fra skibsassistent A's mund og han afgav snorkelyde.

**Søulykkesrapport
side 4-9**

I stedet for at lede efter håret i suppen, skal vi glæde os over at vi bredt kunne gribe ind, og først med DIS-ordningen og siden med tonnageskatteordningen, har sørget for at søfartserhvervet overlevede som et dansk erhverv, og at det har fået nutidige vilkår.

**Kim Andersen
side 12-15**

Erstatning for mistede ejendele var lille, men det betød intet for John, som ikke mere ville sejle på dækket men på fyrpladsen, så det var ikke nødvendigt at købe så meget tøj.

**Søfyrbøderne gav
deres liv for demo-
kratiet
side 31-33**

MAX.
DAGPENGE SATS
2006
667 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



TEMA

S
Ø
F
A
R
T
S
P
O
L
I
T
I
S
K
E

O
R
D
F
Ø
R
E
R
E

SIDE 12



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13

2610 Rødovre

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16

Fredag 9-15

Tlf. tid: Mandag-fredag 9-15

Telefon: 36 36 55 85

Fax: 36 36 55 80

CO-Søfart

Formand Ole Philipson 36365585

Fag. sekr. Martin Nielsen 36365592

Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589

Fag. kons. Chr. Petersen 36365586

Rejsesekr. Jannik Madsen 21222736

Bogholder Vivi Puge 36365587

Kontorass. Susanne Holmblad 36365593

Kontorass. Lotte Dehn 36365594

Kontorelev Barno Jensen 36365585

E-mailadresser:

forbogstaver@co-sea.dk

(f.eks.: op@co-sea.dk o.s.v.)

Hjemmeside: www.co-sea.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:

Kontingent (Corlis) 36 36 55 88

E-mail kasserer@dsrf.dk

Forening dsrf@dsrf.dk

Girokonto 9570-5424437

Hjemmeside: www.dsrf.dk

FTF-A (A-kasse) 70 13 13 12

STA (A-kasse) 70 12 37 82

Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000

A-kasse Ove Larsen 33148436

Lotte Dehn 36365594

Mail A-kasse: 0000ovl@danskmetal.dk

Fagblad

Ole Philipson, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Jannik N. Madsen, red.

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 3.600 eksemplarer.

ISSN: 1901-4570

Herunder: Supply-båd bag pigtråd i Esbjerg Havn (foto Jannik Madsen).



REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 5. juni 2006

Næste nummer:

udkommer planlagt ca. 11. august 2006
på nettet (www.co-sea.dk) d. 6. august

Stof til august-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 26. juli 2006.

INDHOLD

Leder.....	3
Søulykkesrapport.....	4
Wallenius' grønne satsning.....	10
Søfartspolitiske ord., Kim Andersen....	12
Saks og klip.....	16
MS-internt.....	17
Månedens foto.....	20
DSRF-internt.....	22
Indkaldelse til generalforsamling..	24
Den nye bestyrelse.....	24
Forslag til generalforsamlingen....	28
Fuldmagt.....	28
Nyt fra BHT's pensionistklub.....	29
Søfrybøderne gav deres liv for.....	31
Faglige sager og noter.....	34
Klip fra Jannik Madsens rejsedagbog...	38
Ferier og Albert Engström.....	40

LEDER

DIS - DANMARKS INTERNATIONALE SKIBSREGISTER

Vedtagelsen af DIS-loven i 1988, var ikke en blomst, der voksede i vores have. Vi må dog erkende at DIS-loven overordnet set var en nødvendighed, ligesom vi kan konstatere, at det endnu ikke er lykkedes at ændre de noget uheldige bestemmelser i lovens § 10, stk. 2 og 3.

Som en slags appendix til DIS-loven har vi til gengæld sammen med de øvrige organisationer på det maritime område, indgået en såkaldt DIS-Hovedaftale med de tre rederiforeninger (Sømændenes Forbund udtrådte af samarbejdet i 2002).

Hovedaftalen indeholder i dag bl.a. bestemmelser om:

Gennem et kontaktudvalg som mødes minimum 3 gange årligt, at styrke og udvikle samarbejdet mellem de faglige organisationer og rederiforeninger, herunder at respektere DIS-loven.

At respektere rederiernes ret til forhandlinger med internationalt tilsluttede faglige organisationer, herunder at danske organisationer orienteres og kan være repræsenterede, samt at aftaler skal indeholde regler for behandling af faglig strid og overholde internationale normer for løn- og arbejdsvilkår.

At sikre danske søfarende det højst mulige kvalifikationsniveau, bl.a. med henblik på at bevare og udvikle den maritime know how i Danmark.

At sikre udenlandske søfarende uddannelse i arbejdsmiljø, således at de kan udpeges henholdsvis vælges som medlemmer af skibenes sikkerhedsorganisation.

At danske faglige organisationer kan repræsentere og bistå udenlandske søfarende i retstvister relateret til lovgivning eller overenskomst, herunder at relevant dansk organisation orienteres ved arbejdsulykker og dødsfald.

Vi vil fortsat støtte DIS-hovedaftalen, som sikrer udenlandske søfarende internationalt acceptable vilkår.

Uden DIS-loven, havde vi ikke været hvor vi er i dag, som en af de førende søfartsnationer. Men vi må kræve at rederierne påtager sig deres del af ansvaret for sammenhængskraften i erhvervet, og at der fortsat er et bredt udsnit af danske søfolk i den danske handelsflåde.

Det er afgørende vigtigt at vi sikrer de bedste maritime uddannelser.

Keld Bækkelund Hansen

SØULYKKESRAPPORT FRA OPKLARINGSENHEDEN

22 årig, ubefaren skibsassistent, dødsfald i Persergolfen, sandsynligvis af anstrengelsesudløst hedeslag. Coaster.

Det er ikke første gang. Ulykkesrapporten kan nævne fire fortilfælde, hvor arbejde under høje temperaturer, særlig i maskinrum, har medført, formentlig, ganske unødvendige dødsfald på danske skibe.

Lige nu dør mennesker rundt omkring i Europa på grund af høje temperaturer. I 2003 døde så mange som 33.000 af hedeslag i den tropiske sommer. De dødsfald rammer fortrinsvis blandt ældre, hjemløse og svage. Pragmatisk set en slags naturs oprydning, som selvfølgelig bevirker at vi beskytter os bedre, som vi nu har råd og vilje til.

Men når unge, sunde og raske, dør af "anstrengelsesudløst hedeslag" på arbejdspladsen, så har vi den klassiske tragedie, som kan trække store overskrifter. Det er unødvendigt, det er sjusket. Et helt liv, netop godt påbegyndt, er forspildt på grund af mangel på omtanke.

Der er mange grunde til at den aktuelle ulykkesrapport bør og kan læses intensivt af hele søfartserhvervet.

Den er velskrevet og letforståelig, uden vanlig teknisk uforståelig jargon, som rapporter ofte er præget af. Men man føler sig først og fremmest klogere når man har læst rapporten.

Høje temperaturer skal tages alvorligt. Det er et spørgsmål om seriøs planlægning af arbejdet.

Vi vil lade rapporten tale for sig selv, og bringer afsnittet "hændelsesforløb" uforkortet i det følgende, og efterfølgende nogle mindre klip. Hele rapporten kan hentes fra Søfartsstyrelsens hjemmeside, www.sofartsstyrelsen.dk.

Juridisk er det et kontor i Søfartsstyrelsen som skal tage stilling til, om der eventuelt skal rejses tiltale mod nogen i en konkret sag. Det sker først efter opklaringsenhedens arbejde er afsluttet med søulykkesrapporten, som aktuelt er næsten et år efter hændelsen. Det virker ikke sundt!

Det følgende er ikke trykt for at anklage nogen.

HÆNDELSESFORLØB (3.6)

Beskrivelsen er baseret på forklaringer fra skibets fører, styrmand og den ubefarne skibsassistent.

På den pågældende rejse blev der lastet våben og ammunition i to havne i USA for en rejse til Middelhavet og den Arabiske Halvø.

I Middelhavet anløb DANICA RED flere havne i Spanien, Italien, Tyrkiet, Cypern og Grækenland. Bortset fra Italien var det havnearbejdere der forestod lossearbejdet. Al surring og lastens håndtering blev foretaget af havnearbejdere.

Skibet ankom til Bahrein Red den 21. august 2005. Losningen skulle foregå på reden i en militær pram og med folk fra land.

Losningen startede den 22. august tidligt om morgenen.

Styrmanden og de to ubefarne skibsassistenter (*i den efterfølgende tekst benævnt skibsassistent A og skibsassistent B*) tørnede til om morgenen den 22. august kl. ca. 06.00.

Det var en meget varm dag. Skibsassistent B havde fra styrmanden hørt, at der havde været målt temperaturer op til ca. 47 grader celsius, samt at det havde været en rekord høj varm dag – selv efter lokale forhold.

Klokken ca. 09.00 skulle pontonerne til mellemdækket flyttes for og agter for at gøre klar til at losse fra underlasten.

Efter en til to timers losning fik skibet "blackout" på grund af udfald af en hjælpemotor.

Der var skift af skibsfører. Den tiltrædende fører kom om bord på ca. det tidspunkt hvor problemerne med hjælpemotoren opstod.

Den tiltrædende fører kendte motorerne godt og fik atter strøm på tavlen.

Losningen og arbejdet resten af dagen forløb uden problemer.

Den afgående fører afmønstrede i løbet af formiddagen.

Styrmanden og skibsassistent A (nu afdøde) skejede ud om aftenen, da det viste sig, at losningen ville fortsætte om natten, og indtil skibet var udlosset.

Styrmanden er usikker på tidspunktet for, hvornår de skejede ud.

Styrmanden blev purret ud på aftenen, fordi der var nogle problemer med trosseløberen.



På det tidspunkt var skibsassistent A på vagt.

Løberen blev skiftet i løbet af $\frac{1}{2}$ - 1 time.

Skibsassistent A havde vagt ved agterste bom fra kl. 23 til 02. Der blev holdt ekstra øje med lossebommen, fordi der kunne opstå problemer under losningen fra agterlugen, hvor hangerwiren kunne køre skævt på tromlen.

Skibsassistent B skejdede ud til midnat og han tørnede til ca. kl. 02.30. Han kunne ikke sove på grund af larmen om bord. Hans kammer støder op til det hydrauliske spil på forkanten af apteringen.

Skibet var udlosset kl. ca. 02.30 og derefter blev der modtaget proviant. Dette tog ca. en time. Hele besætningen deltog i provianteringen. Provianten ankom med det skib, som skulle hente havnearbejderne.

Efter endt proviantering blev der holdt ca. en times pause.

Føreren og de to skibsassistenter var efter pausen i maskinrummet for at rense køler på hjælpemaskinerne. Dette arbejde tog ifølge styrmanden $1\frac{1}{2}$ - 2 timer, hvorefter hele

besætningen var samlet til morgenmad.

De to skibsassistenter begyndte at lukke luger den 23. august kl. ca. 07.00. Lukning af luger foregår ved hjælp af bommene som lægges ned. Lastrummet er et stort rum og de to lugesektioner lukkes med forreste hhv. agterste bom.

Skibsassistent B kørte spil og hans kollega satte wire på lugerne. Efter at lugerne var lukket skulle de sætte gangvejen på agterlugen.

Skibsassistent B så fra spilplatformen, at hans kollega begyndte at vakle på vej over agterlugen med løbewiren trækkende efter sig. Skibsassistent B var på dette tidspunkt ved at køre bommen ned i "bomstolen".

Styrmanden var på broen og var i færd med at indføre nattens arbejder og tildragelser i skibsdagbogen. Fra broen så styrmanden også, at skibsassistent A begyndte at vakle i forbindelse med arbejde på lugen.

Skibsassistent B råbte til ham. Kollegaen svarede, at han ikke havde det godt.

Styrmanden løb ned på dækket.

Ifølge skibsassistent B råbte styrmanden: "Han har fået hedeslag".

Skibsassistent B gik ned fra spilplatformen og hjalp styrmanden med at følge skibsassistent A ned fra lugen og ind i messen. Han var i stand til selv at gå med støtte og kunne selv tage sine sko af i messen.

Føreren kom med det samme til messen og ifølge ham var klokken ca. 07.10. Skibsassistent A fik vand og juice og muligvis en eller to salttabletter.

Skibsassistent A hvilede i messen og blev tilset af føreren og styrmanden hvert 2. – 3. minut.

Styrmanden og skibsassistent B gik ud på dækket og fortsatte søklaringsarbejdet på dækket.

Da skibsassistent A havde ligget i messen i 15-20 minutter forværredes hans tilstand. Styrmanden, som havde været i messen, hentede skibsassistent B på dækket.

Da de kom tilbage til messen, bemærkede skibsassistent B, at der kom fråde fra skibsassistent A's mund og han afgav snorkelyde.

Skibsassistent A blev bragt ind på sit kammer og lejret på dørken i aflåst sideleje. Skibsassistent A blev mere og mere fjern, og det blev sværere at få kontakt med ham og hans vejrtrækning blev meget svag.

Føreren besluttede, at han ikke længere kunne tage ansvaret for skibsassistenten, og han rekvirerede hjælp fra land via VHF til Bahrain Havne Kontrol og skibets agent kl.

ca. 07.30. Ifølge førerens oplysninger var det ”medical assistance”, han rekvirerede.

Et hurtiggående fartøj kom ret hurtigt til skibet. Ifølge føreren var fartøjet langs DANICA RED kl. ca. 07.45.

I tidsrummet 07.35 – 07.45 gav føreren og styrmanden skibsassistenten luft med maske. Ifølge styrmanden blev der ikke givet ilt. Skibsassistenten trak selv vejret, og der var puls under hele forløbet.

Ved fælles hjælp fra hele besætningen fik de bragt skibsassistent A om bord i fartøjet.

Styrmanden fik besked af føreren om at følge skibsassistenten til land.

Styrmanden husker ikke, hvad der skete i tiden op til skibsassistenten blev hjulpet ned i fartøjet og husker ingen detaljer, før han stod med skibsassistenten alene i fartøjet.

Ifølge førerens oplysninger afgik fartøjet mod land kl. ca. 08.10.

Ifølge styrmanden var fartøjet officielt et ambulancefartøj, men det er styrmandens klare opfattelse, at ingen af de syv besætningsmedlemmer var lægekyndige.

Fartøjet sejlede under høj fart direkte til havnen. Styrmanden husker ikke præcis hvor lang tid turen tog.

Styrmanden talte til skibsassistenten på vej ind. Han reagerede på tiltale men svarede ikke med klar tale. Han trak selv vejret.

Under den sidste del af sejladsen blev skibsassistentens tilstand forværret, og kort tid før ankomst mistede han bevidstheden.

Styrmanden var klar over, at skibsassistenten skulle have hjælp og vendte ham fra aflåst sideleje om på ryggen for at give ham hjertemassage.

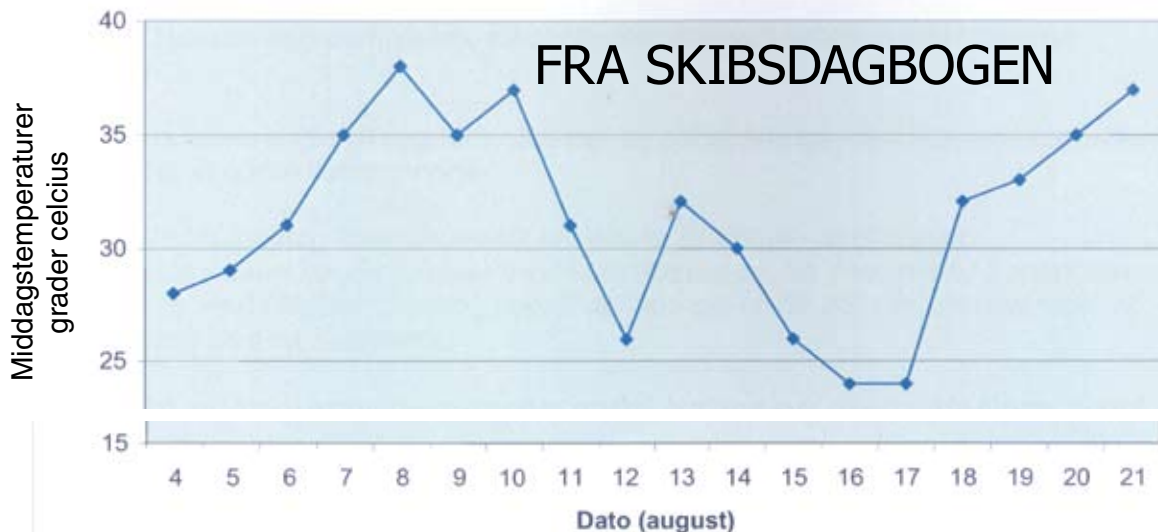
Der var ingen lægemidler om bord i fartøjet, og styrmanden var helt alene om at tilse og give førstehjælp til skibsassistenten.

Da fartøjet var langs kaj, kom en person om bord, som styrmanden mener, må have været en læge eller en redder. Denne person undersøgte skibsassistenten og meddelte, at skibsassistenten var død. Styrmanden husker ikke tidspunktet.

Der blev herefter ikke foretaget yderligere behandling af skibsassistenten.

Styrmanden forsøgte at få kontakt til DANICA RED via en VHF, som han lånte af en vagtsmand. Dette lykkedes ikke.

Føreren fik via skibets agent meddelelsen om skibsassistentens død kl 08.55.



Den første bil der ankom til stedet var efter styrmandens opfattelse en sygetransport og ikke en ambulance med udstyr til genoplivning eller lignende.

Styrmanden opfattede tiden som meget lang inden en rigtig ambulance ankom til stedet, men husker ikke hvor længe.

Ifølge styrmanden gik der 3 – 4 timer inden skibsassistenten blev bragt i land fra fartøjet.

Styrmanden blev afhørt af politiet og herefter kørt til agenten og var tilbage om bord på DANICA RED ved 16 – 17 tiden.

Småklip fra rapporten i øvrigt

EGEN LÆGE

”Opklaringsenheden har indhentet oplysninger om afdøde hos dennes praktiserende læge. Der er intet i disse oplysninger, der indikerer, at afdøde har haft sygdomme, som kan sættes i forbindelse med dødsfaldet.”

”Afdøde havde ... en BMI på 27, svarende til let overvægtig.”

EMBEDSLÆGEN

Fra embedslæge Henrik L. Hansens konklusioner:

”Samlet set er det sandsynligt, men ikke på nogen måde sikkert dokumenteret, at dødsfaldet kan være forårsaget af anstrengelsesudløst hedeslag som følge af

arbejde under ekstreme temperaturer og muligvis utilstrækkelig væskeindtagelse.”

KONKLUSION

”Hændelsesforløbet indikerer, at de involverede, på det tidspunkt nu afdøde blev dårlig, fejlvurderede situationens alvor og derfor ikke straks iværksatte en grundig patientundersøgelse om bord og først på et forholdsvis sent tidspunkt i forløbet forsøgte at skaffe lægehjælp. Samråd med Radio Medical Danmark eller en anden lignende tjeneste burde have været forsøgt.”

”Opklaringsenheden kan konstatere, at arbejdet ikke var planlagt på en sådan måde, at besætningsmedlemmerne fik den foreskrevne hvile.”

WALLENIUS' GRØNNE SATSNING HÆMMES AF MANGEL PÅ OLIE MED LAVT SVOVLINDHOLD

Af: Andrew Draper

Forsøget på at gøre rederiet Wallenius Wilhelmsens flåde på 60 skibe, bestående af bilhangerer og ro-ro-skibe, mere miljøvenlig, hæmmes af mangel på kvalitetsolie med lavt svovlindhold. Dette medfører, at det svensk-norske rederi indimellem må bruge olie med højere svovlindhold end man egentlig ønsker. Firmaet går derfor nu så vidt som til at overveje, at udstyre sine næste to nybygninger med større olietanke, så skibene kan tage nok olie ind i Europa til at fuldføre rejsen til Nordamerika, Japan og tilbage, uden at skulle tanke en ekstra gang.

Lena Blomqvist, som er underdirektør for miljø hos Wallenius Wilhelmsen Logistics, siger at hovedformålet er at reducere udledninger i luft og hav. Lovgivningen på området strammes jævnlige, men rederiet ønsker at være nogle skridt foran.

Østersøen er netop erklæret Kontrolområde for Svovludledninger, og udledninger må ikke overstige 1,5%. Dette vil også komme til at gælde for Nordsøen fra november 2007. Ifølge Blomqvist overvejer EU Kommissionen desuden at sænke niveauet til 0,5%.

"Det som gør os til en forløber på området er, at vi bruger brændstof med lavt svovlindhold globalt – i gennemsnit 1,5 %. De fleste andre rederier gør kun dette i Østersøen."

PRISER

Hun peger på de "ublu" priser på brændstof med lavt svovlindhold, som ligger på

20-30 \$ over normalprisen per ton. Med et årligt forbrug på omkring 1500 ton per skib, er denne pris en hård test af enhver virksomheds grønne hensigter.

TILGÆNGELIGHED

Blomqvist siger, at rederiet gerne ville bruge brændstof med lavt svovlindhold overalt hvor det er muligt, men det kan ikke altid fremskaffes og ikke altid i en tilpas god kvalitet. "Vi står overfor store udfordringer, som skal diskuteres med olieindustrien. Det er ikke kun os, som er bekymrede. Når Østersødirektivet bliver indført, så kan der meget vel opstå mangel på kvalitetsolie. Det er problematisk for de rederier, som skal leve op til direktivet.

"Vi ønsker global tilgængelighed. Der er lande i Europa, Singapore og Savannah, Georgia i USA (hvor vi kan få det). Mange skibe har brug for at få det andre steder, som f.eks. Japan og Panama Kanalen, så vi tager hvad vi kan få."

Blomqvist bemærker, at oliefirmaerne har problemer med produktionen af olie med lavt svovlindhold. Man har set olie med skadelige partikler, som kan skade motorcylindre, ligesom man har set andet olie, som vedbliver at være "en stor fedtet klump" efter opvarmning. Dialogen med olieindustrien fortsætter.

BALLASTVAND

Ballastvand er et andet vigtigt område med stor fokus. Udledningen af ballastvand anses som værende en af de største trusler for verdenshavene. Problemet er, at vand



indeholdende organismer transporteres fra et sted til et andet, hvor økosystemet er anderledes.

De indtrængende organismer har ingen naturlige fjender og kan derfor udslette den hjemlige fauna.

FREMTIDEN

Wallenius Wilhelmsen Logistics afprøver i øjeblikket et system fra søsterfirmaet, Benrad AB, som kan behandle ballastvand uden brug af kemikalier. Vandet passerer gennem et filter inden det behandles med ozon og UV-bestråling for at kreere frie radikaler, som ødelægger organismerne. Systemet vil blive installeret på de næste to nybygninger. Rederiet afventer nu en inspektion med henblik på klassificering, idet det er et nyt område for klassifikations-selskaberne og standarder skal sættes.

Herudover ser man på celleteknologi med henblik på brændstof til hjælpemotorer

samt sol-, vind- og vandenergi. Rederiet har desuden udviklet et modelskib, Or-celle, med nul-udledning til World Expo 2005 i Japan.

Solceller på sejlene giver sol- og vind-energi som sammen med vandenergi fra det pentamaran-formede skrog, i kombination med lette materialer, kan drive det 250 meter lange, 50 meter brede skib, med kapacitet til 10.000 biler.

Blomqvist siger at skibet måske aldrig vil blive bygget, da det ville blive "ekstremt dyrt".

Prisen skal sættes op imod den kontante løbende besparelse af fossilt brændstof.

"Jo mere prisen stiger på brændstofolie, jo flere nye opfindelser vil man se," siger hun. "Man overvejede lignende opfindelser i midten af 1970'erne, da vi havde høje oliepriser. Da olieprisen faldt, blev disse planer taget af bordet."



Et sommerinterview i Kim Andersens sommerhus i Thy.

TEMA

v/OleS

Hvem er de
søfartspolitiske
ordførere?

Interview nr. 2:
Kim Andersen fra
Venstre.

Tidligere:
1) Niels Sindal - So-
cialdemokratiet
(se nr. 3-2006)

BAGGRUND OG FAKTA

Kim Andersen er født i 1957 i Silkeborg, som søn af fhv. folketingsmedlem Niels Andersen, og i dag bosiddende i Skanderborg. Udover et fællesskab med 3 andre om en båd i Skanderborg Sø, er der ingen særlig maritim baggrund. Indgangen til erhvervet er interesse for søfart som et bærende dansk erhverv, vi skal værne om.

Kandidat for Venstre i Skanderborgkredsen fra 1996 og medlem af Folketinget fra 11. marts 1998.
(i perioden 1995-1997 midlertidigt medlem)

I Folketinget:

Energipolitisk ordfører 2001-2005

Formand for Folketingets Kulturudvalg:
2001-

Formand for regeringens udvalg vedr.

kulturelle anliggender i Sydslevig: 2004-
Skattepolitisk ordfører: 2005-
Medlem af Folketingets Erhvervsudvalg:
1999-

Tillidshverv:

Lang række tillidshverv, herunder:
Medlem af hovedbestyrelsen for Den danske Europabevægelse 1979-1993 (formand 1988-1992)
Medlem af Skanderborg Byråd 1994-1998 (1. viceborgmester og ordfører)
Medlem af Århus Amtsråd fra 1994 (medlem af økonomiudvalget)
Medlem af Styrelsen for Århus Teater fra 1994, formand fra 2002
Formand for Fællesrådet vedr. mineralske råstoffer i Grønland fra 2003
Formand for Landsdelsscenernes Samarbejdsudvalg fra 2004

Erhverv:

Sekretær ved Venstres Folketingsgruppe 1981-1984
Pressechef i Dansk Landbrugs Grovvarereselskab A.m.b.a., DLG-Axelborg 1984-1987
Informationschef i Aktieselskabet Korn- og Foderstof Kompagniet, KFK, 1987-1998

Da Svend Heiselberg gik ud af erhvervsudvalget, overtog Kim Andersen posten, hvorunder det søfartspolitiske område hører.

KAFFEKLUBBER

Der er ikke så mange kaffeklubber i Folketinget som folk tror, det er mere en medieskabt forestilling. Men vi snakker sammen og "kemien", gensidig respekt og tillid, er bestemt vigtig. Ingen problemer i forhold til Niels Sindal, eller Ole Sohn fra SF for den sags skyld. Hvis ordførerne fra Venstre og Socialdemokratiet kan finde sammen, så er der ikke langt til handling.

PROMILLEGRÆNSERNE OG LODSLOV

Det var også ved gensidigt samarbejde vi fik løst problemet med promillegrænserne. Der var for så vidt ikke noget overraskende i at de sø-faglige organisationer mødte enige op, men hvis enigheden havde været til at antaste, så havde det været svært.

Det er i det hele taget vigtigt når organisationerne er enige. Er enig med Niels Sindal om sjuskeriet med den nye lodslov. Vi har et fintmasket demokrati hvor de forskellige parter har rig lejlighed til at præge beslutningerne. Lodsudvalget som var bredt sammensat, afleverede et arbejde som tog hensyn til modstridende synspunkter. På det grundlag blev der fremsat et lovforslag, hvorefter organisationerne kom rendende og sagde, at det var slet ikke det de mente.

Men når først noget er fremsat som lovforslag af regeringen, så skal der rigtig meget til før der renonceres. Toget er kørt.

VISMÆNDENE OG SUBSIDIER TIL SØFARTEN

(Det Økonomiske Råd har i nylig rapport sat spørgsmålstejn ved den samfundsmæssige værdi af subsidier til søfarten. 12. juli blev erhvervspolitisk ordfører for Venstre, Jens Hald Madsen, citeret i radioavisen for at ønske en nærmere undersøgelse af spørgsmålet - "hvad der er op og ned i denne sag". Det gav anledning til nogen erhvervsrelaterede hedeslag)

Venstre står bag DIS-ordningen fra 1988, og Venstre står bag tonnageskatteordningen fra 2002. Tror Jens Hald er blevet ringet op i sommervarmen og journalisten har drejet sproget en knap.



DIS-loven skal ses på baggrund af globale vilkår. I slut-firserne havde den danske søfart det bestemt ikke godt og var egentlig lukningstruet. DIS-ordningen er i mange henseender ganske lukrativ for erhvervet, men vi er en gammel søfartsnation, på samme vis som vi er et gammelt landbrugssamfund. Det hedder sig nu at vi skal satse på forskning og teknologi, men vi må forstå at vi altså ikke alle bliver forskere, og der må og skal bestå nogle basiserhverv som udgør rygraden i et lands sammenhængskraft. Vi må også respektere at mange arbejdsmæssigt har brug for erhverv som landbrug og søfart.

DIS-ordningen har vist sig at være en succes, og vi står ved den, og er stolte af ordningen. Erhvervets parter har også levet op til deres ansvar, og så hænger det hele sammen. Vismændene ser snævert på erhvervet med deres "alt andet lige" forudsætninger, hvor vi som politikere må se bredere. Hvad ville der f.eks. ske med de mange afledte jobs, hvis vi ikke havde basiserhvervet?

UDDANNELSER

Det betyder ikke, at vi ikke skal vurdere på tingene, at vi ikke skal følge med. Vi rekonstruerede uddannelserne for et par år siden af hensyn til erhvervet og den danske beskæftigelse, og det er meget vigtigt for mig, for os, at der fortsat er beskæftiget et passende antal danske søfarende.

Uddannelserne skal være adækvate og af en kvalitet så de efterspørges, her og nu, og om 20 år, så vi ikke bare bliver et land med nogle lukrative ordninger. Det skal hænge sammen.

Det er vigtigt for mig og for Venstre, at vi nu får skabt nogle fremtidssikrede uddannelsesmiljøer, som inspirerer og tiltrækker, og at rederier og organisationer lever op til deres ansvar i udviklingen af skolemiljøerne.

Der vil blive taget status på situationen, når vi i den kommende folketingssamling, igen skal se på tonnageskatteordningen.

BILLEDE

Det hjælper ikke noget med en fin restaurant med en fin 3-retters menu, hvor man ikke kan få en kop kaffe bagefter, - bare fordi kaffen, snævert set, ikke giver overskud i sig selv.

HÅRET I SUPPEN

I stedet for at lede efter håret i suppen, skal vi glæde os over at vi bredt kunne gribe ind, og først med DIS-ordningen og siden med tonnageskatteordningen, har sørget for at søfartserhvervet overlevede som et dansk erhverv, og at det har fået nutidige vilkår. Lad så vismændene lede efter hår i suppen.

Som politikere skal vi selvfølgelig holde øje med at der er de rigtige proportioner i det hele. Det er ikke en gavebod. Samfundet skal balancere og vi skal alle bidrage på hver vores vis. Når nærtrafikken beder om tilsvarende ordninger, ja så får de det ikke, fordi der ikke er tilsvarende konkurrencebetingede begrundelser for tilsvarende subsidier.

§ 10 stk. 2 og 3

Jeg kunne tænke mig at få svar på tre spørgsmål, fra det ene fagforbund i Danmark som vedblivende bekriger DIS-loven.

Hvorfor søger forbundet ikke dom ved domstolene for påstandene om ulovlige tilstande? De mangler jo ikke resourcer til at anlægge et søgsmål.

Skulle det være mig som lovgiver, som skulle spænde ben for danske rederiers muligheder for at konkurrere?



Hvorfor skulle det danske forbund have særlige præferencer for at forhandle arbejdsvilkår for søfarende bosat i udlandet?

Man skal vide hvad man vil og hvorfor, hvis man vil åbne DIS-loven op. De svar har jeg ikke fået endnu og man kan ikke risikere at spille hasard.

VI OG JER

Vi har et flot maritimt erhverv, og det vil vi som politikere meget gerne være med til at stå vagt om. På den anden side håber vi, at erhvervets parter vil fortsætte en positiv samling om søfart som en grundsten i det danske samfund. Vi har leveret rammevilkår, og I må lægge jer i selen for at etablere skolemiljøer som virkelig tiltrækker danske unge, og med jobudsigter som der er fremtid i, både i det danske samfund og globalt.

Det er en pagt som kan give et reelt og levende maritimt erhverv, også om 30 år.

Og vel at mærke ikke bare et erhverv som baserer sig på postkasser og fine ordninger, men som har en reel betydning, lokalt og i dagligdagen, for almindelige mennesker.

SAKS OG KLIP

I materialismens hellige navn er maden prioriteret ned i et sort hul i jorden, og det bliver ikke spor anderledes, før I indser, at det er et helt nyt sæt værdinormer, der skal til.

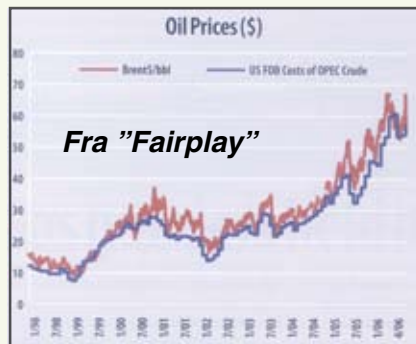
Indlæg af kok Bo Jacobsen i dagbladet Information.

Men discounten er der, og vi køber gerne fem frosne kyllinger for 59 kroner, selv om vi kun kan spise en. Fødevarebranchen kalder det en megatrend, der er værd at satse på. ...

Selvfølge gik der kompetencer tabt, da kvinderne i 60'erne blev selverhvervende. ...

Supermarkederne med deres åndsvage tilbud på laksebøffer. Og så skal det hele være fileteret.

Information, 5/5-2006



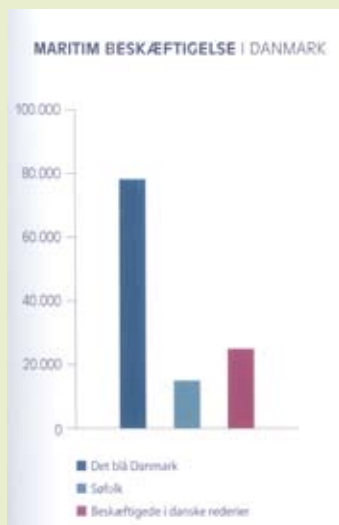
DER BLEV I DECEMBER

MÅNED 2005 INDGÅET NY DIS-HOVEDAFTALE. AFTALENS SIGTE ER AT UDVIKLE SAMARBEJDET OM DIS, OG PARTERNE HAR FORTSAT SOM MÅLSÆTNING AT STYRKE DET MARITIME ERHVERV I DANMARK PÅ INTERNATIONALT KONKURRENCEDYGTIGT NIVEAU.

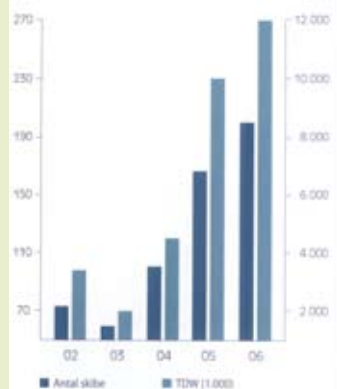
Kilde:

Dansk Skibsfart 2006

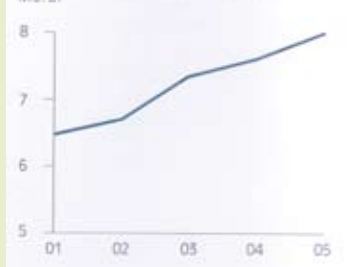
Danmarks Rederiforening



REDERIERNES NYBYGNINGSPROGRAM



HANDELSFLÅDENS UDVIKLING



VALUTAINDSEJLING



MS-internt

Runde fødselsdage i perioden 19. august 2006 til 20. oktober 2006

Tillykke 50 år

Kurt Schøler Jensen – fylder 50 år den 21. august 2006

Birger Nielsen – fylder 50 år den 9. oktober 2006

Ole Esbensen – fylder 50 år den 17. oktober 2006

Tillykke 60 år

Edvard Andreas Westh Christensen – fylder 60 år den 6. september 2006

Kjeld Andersen – fylder 60 år den 10. september 2006

Finn Christiansen – fylder 60 år den 15. oktober 2006

Tillykke 65 år

Orla Hansen – fylder 65 år den 24. september 2006

John Langebæk Hasfeldt – fylder 65 år den 11. oktober 2006

Rejnar Lysdal – fylder 65 år den 20. oktober 2006

Tillykke 70 år

Kai-Ove Jacobsen – fylder 70 år den 20. august 2006

Bent Henriksen – fylder 70 år den 21. august 2006

Pentti Johannes Kaven – fylder 70 år den 26. august 2006

Tillykke 75 år

Egon Rømer – fylder 75 år den 28. september 2006

Hans Ludvig Halvorsen – fylder 75 år den 2. oktober 2006

Tillykke 80 år

Alfons Jeppe Jepsen – fylder 80 år den 20. september 2006

Arnold Pauli Davidsen – fylder 80 år den 7. oktober 2006

Tak

Jeg vil gerne takke for den flotte gave jeg modtog i anledning af mit 50 års medlemskab af Dansk Metal/Metal Søfart

Henning Dilbjerg



DISTRIKTSKLUB 8 SØFART

I **April** afholdt seniorklubben træf i Marineforeningens lokaler på Holmen, hvor der blev trakteret i maritime omgivelser. Enkelte fra klub 8 deltog.



1. maj oprandt og flere klub 8 medlemmer havde fundet vej til Nyropsgade 25 og deltog i festarrangementet.



13. juni var dagen hvor der var afgang fra København med bus til Frederikssund, hvorfra der var sejlads med s/s "Skjelskør". Et par fornøjelige timer på Roskilde Fjord med god underholdning fra egne rækker. Retur i Frederikssund kørsel til metalskolen i Jørnlunde, hvor der blev serveret kulinariske lækkerier. København blev nået sidst på eftermiddagen. En rigtig fornøjelig dag hvor der blev hilst på tidligere kollegaer/forbundsfæller.

ET STORT TAK TIL ARRANGØREN.



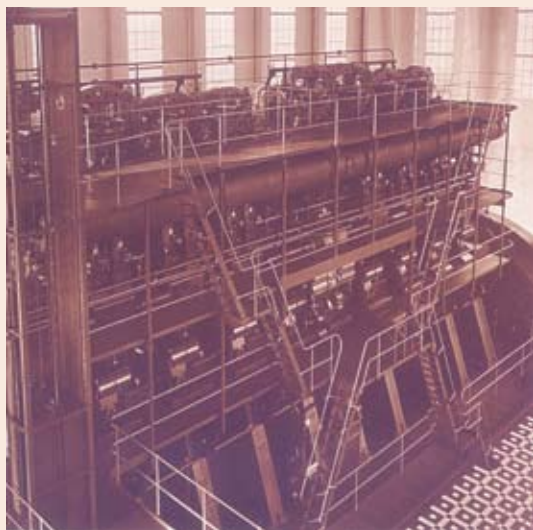
KOMMENDE ARRANGEMENT

For klub 8's medlemmer, vil der være en tur i det "grønne" til Bakken i Dyrehaven, Klampenborg. **Torsdag den 31. august.** Vi vil nyde sensommeren og den gode mad på et af traktørstederne derude.

Mødested: Vesterport Station ved rulletrappen kl. 11:30. Mød op. Det er ganske gratis for medlemmer af klub 8.

TUR-FORSLAG

Det nyoprettede DIESEL-HOUSE er et besøg værd. Bedste transport dertil er pr. cykel om vejret tillader det. Det ligger ved H.C. Ørsted værket, og er det nu nedlagte B&W museum. Rummer bl.a. en kæmpe



diesel-motor der i over tredive år var verdens største.

*Fortsat god sommer
Bestyrelsen, distriktsklub 8*

GENERALFORSAMLING KLUB 6

TIRSDAG d. 15. AUGUST KL. 14:00

DANSK METAL, NYKØBING FALSTER
TOLDBODERNE 6

Tilmelding: Erik Sørensen på tlf. 31 21 19 55

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2006

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	11.176 kr. og derover	Kr. 960,25	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	11.175 kr. og derunder	Kr. 600,00	
DAS-hyre	13.157 kr. og derover	Kr. 960,25	
DAS-hyre	13.156 kr. og derunder	Kr. 600,00	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	547 kr. og derover	Kr. 960,25	
Dagpengesats	546 kr. og derunder	Kr. 600,00	
Lærlinge		Kr. 190,75	
Efterlønsbidrag		Kr. 389,00	

MINORITY GRUNDLO CHRISTIANIA



**ETERNES
LOVSDAG**
4. 5. juni 2006



DSRF-internt



Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved min fødselsdag. Samtidig tak for alle breve og kort. Jeg er overvældet. 133 hilsener, fra alle grene af søens folk.
Tak

Bo Hedemann N.

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed på min fødselsdag.

Rita Thomsen

Tak for lysestagerne og opmærksomheden i anledning af min fødselsdag.
Med venlig hilsen

Ervind Kristensen

Det var et meget flot ur. Jeg blev rørt så tårerne sprang. Tusind Tak. Også tusind tak for de flotte lysestager til min fødselsdag.
Mange venlige hilsner og en gang til en stor tak.

Ellinor

Hermed vil jeg gerne takke for den flotte lampe, som jeg modtog i anledning af mit 40 års medlemskab af foreningen.
Med venlig hilsen

Henning B. Pedersen

Takker foreningen for den flotte gave, til min 50 års fødselsdag. En gave som jeg blev meget glad for.
Takker også for alle de gaver samt flotte kort fra kollegaer samt andre søfarende.
Jan Knud Splidsboel Møller

Jeg siger hermed mange tak for den flotte gave jeg modtog til min 25 års jubilæumsdag, for mit medlemskab af foreningen. Jeg har haft mange gode stunder og et godt medlemskab samt et meget fint sammenhold i foreningen og blandt dens medlemmer.
Jeg siger mange gange tak igen for opmærksomheden på denne dag.
Med venlig hilsen

Marianna Inge Christiansen

Hermed vil jeg sige mange tak for den smukke gave i anledning af mit 60 års medlemskab af foreningen.

John B. Rasmussen

Jeg vil hermed gerne takke foreningen for de smukke lysestager jeg modtog i anledning af min 60 års fødselsdag. Samtidig vil jeg gerne sende en hilsen til mine tidligere kollegaer i det tidligere KGH.

Børge Christiansen

Vi mindes



Viola Sofie Nielsen, f. 27/2 1921, er afgang ved døden d. 23/4 2006

Axel Hakon Pedersen, f. 6/9 1913, er afgang ved døden d. 3/6 2006
(se side 30 nederst)

Lotte Rosenby, f. 11/7 1965, er afgang ved døden d. 5/6 2006

Tom Ljungberg, f. 27/6 1946, er afgang ved døden d. 8/6 2006

Elly Franciska Dahl, f. 5/12 1917, er afgang ved døden d. 11/6 2006

Runde fødselsdage i perioden 19-08-2006 20-10-2006



Merete Solveig Hansen – Nysøvænget
16, Terslev, 4690 Haslev – fylder **50 år**
d. 22. august

Kaj Henrik Petersen – Smedegade 4,
Ketting, 6440 Augustenborg – fylder **60**
år d. 23. august

Henry Bo Kjær – Østergade 19, 8850
Bjerringbro – fylder **50 år d. 1. septem-**
ber

Conrad Bjerg Holgersen – Nr. Bjertvej
122, 6000 Kolding – fylder **70 år d. 6.**
september

Kim Christensen – Søndre Ringgade
36 st., 8000 Århus C – fylder **50 år d. 17.**
september

Niels Esben Sørensen – Ollendorffsvej
3, 9900 Frederikshavn – fylder **80 år d.**
19. september

Pia Andy Johanne Larsen – Vrejlevvej
92, 9760 Vrå – fylder **50 år d. 29. sep-**
tember

Poul H. J. Haas – Brombærvej 27, 1.th.,
6100 Haderslev – fylder **50 år d. 14.**
oktober

Jens Kristian Hedegaard – Carl Sven-
strups Vej 3, 8500 Grenaa – fylder **50 år**
d. 16. oktober



JUBILÆUM I perioden 19-08-2006 20-10-2006

Hanne Brøndbjerg har den 30/8 2006
været medlem af foreningen i 25 år.

Ebbe Lund Nielsen har den 1/9 2006
været medlem af foreningen i 25 år.

Ove Otto Hofmann har den 1/9 2006
været medlem af foreningen i 25 år.

Peter Diksen har den 1/10 2006 været
medlem af foreningen i 25 år.

Tonny Rene Jensen har den 1/10 2006
været medlem af foreningen i 25 år.

MEDLEMSTILGANG

Ind/Ud maj 2006

Ind	20
Ud	10
	<u>10</u>

Ind/Ud juni 2006

Ind	29
Ud	16
	<u>13</u>

GENERALFORSAMLING

INDKALDELSE TIL GENERALFORSAMLING I DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING



Fredag den 22. september 2006 kl. 13.00 afholder Dansk Sø-Restaurationens Forening ordinær generalforsamling j.f. foreningens vedtægter § 9.

Generalforsamlingen afholdes i Moltkes Palæ, Dronningens Tværgade 2, 1302 København K. (*Hjørnet af Dronningens Tværgade og Bredgade, tæt ved Kongens Nytorv*).

Forslag til generalforsamlingen

samt fuldmagt til
stemmeafgivelse:

Se side 28.

Tilmelding Middag efter generalforsamlingen

Bestyrelsen har som ved sidste generalforsamling besluttet, at afholde middag i forbindelse med generalforsamlingen, i stedet for skovtur.

Ægtefæller/samlevende er velkomne til at deltage i middagen, som starter kl. 18:00. Der vil for ægtefæller/samlevende blive opkrævet kr. 100 for deltagelse i middagen.

Af hensyn til bestilling af middag er tilmelding nødvendig **senest d. 11. september** på tlf. 36 36 55 85.

Tilmeldingsfrist til middagen skal overholdes.

Tilmelding til generalforsamlingen er ikke nødvendig, men **alle** der ønsker at deltage i middagen **skal** tilmelde sig denne.

Kontingent for september måned skal være betalt.

DEN NYE BESTYRELSE



Formand

Ole Philipsen, født 1960
Indmeldt DSRF 1992
Bestyrelsen: 1997-
Valgt formand: 1999
Ansæt formand: 2003

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



Hovmestre

Jens Raassi Andersen, født 1946
Hovmester, APM
Indmeldt DSRF: 1975
Bestyrelsen: 1995-

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



Hovmestre

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

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



Faglærte

Jeppe Skjøde Knudsen, født 1967
Kok, DFDS
Indmeldt DSRF: 2002
Bestyrelsen: 2004-
TR: "Duke of Scandinavia" 2003, og på "Pearl of
Scandinavia" fra 2005.

Søfarende: 1985- (DFDS, Dannebrog,
Søfartsstyrelsen, Mærsk Supply)



Faglærte

Jette Foged Krog, født 1972
Kok, DFDS
Indmeldt DSRF: 2002
Bestyrelsen: Nyvalgt 2006
TR: "Crown of Scandinavia" fra 2005

Søfarende: 2001- (DFDS)



Menigt cat.personale

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

Søfarende: 1994- (BHT)



Menigt cat.personale

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

Søfarende: 1999- (DFDS)



Menigt cat.personale

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

Søfarende: 1991- (BHT)



Menigt cat.personale

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

Søfarende: 1967- (DFDS)

**Supervisor/Oldfrue**

Jannik Nørskov Madsen, født 1975
Rederiassistent DFDS, pt rejsesekretær CO-Søfart
Indmeldt DSRF: 1999
Bestyrelsen, 2002-

TR: "Crown of Scandinavia" fra 2002-2006
Søfarende: 1999- (DFDS)

Overflyttet fra anden gruppe.

**Øvrige**

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

Søfarende: 1998- (BHT)

Overflyttet fra anden gruppe.

**Øvrige**

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

**Øvrige**

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

Søfarende: 1999-2001 (DFDS)

FORSLAG TIL GENERALFORSAMLINGEN

Forslag fra bestyrelsen til vedtagelse på foreningens ordinære generalforsamling 22. september 2006:

I forbindelse med festligholdelsen af foreningens 100 års jubilæum i oktober 2007, afholdes der ekstraordinær generalforsamling, med samme myndighed og dagsordensregler som til en ordinær generalforsamling, j.f. vedtægternes § 9.

Dog foretages der ikke bestyrelsesvalg og de i vedtægternes § 9 indeholdte bestemmelser herom er ikke gældende.

Begrundelse:

Det er bestyrelsens opfattelse, at når foreningen og mange af dens medlemmer er samlet, bør man benytte lejligheden til at afholde en generalforsamling, således at bestyrelsen kan aflægge beretning, og medlemmerne stille forslag eller spørgsmål.

Da bestyrelsen er valgt i 2006 for 2 år, skal generalforsamlingsreglerne for bestyrelsesvalg ikke bruges i 2007.



Er du forhindret i at deltage i generalforsamlingen, og gerne vil give din mening til kende, kan du benytte denne fuldmagt.

Udfyld den, og giv den til et medlem som vil varetage dine interesser.

OBS: Hver mødedeltager kan kun stemme på vegne af sig selv og max. een fuldmagt.

FULDMAGT

Undertegnede medlem af Dansk Sø-Restaurations Forening

giver hermed _____

fuldmagt til at stemme på mine vegne på generalforsamlingen den 22. sept. 2006.

Navn: _____ **Cpr.nr.:** _____

Til vitterlighed:

Navn: _____

Adresse: _____

SKOLESKIBET "GEORG STAGE" ANDUVER RØNNE

I den anledning er det lykkedes os at arrangere et lille besøg med rundvisning ombord.

Besøget finder sted søndag d. 13. august 2006 kl. 19:00 - 20:30.

Er du interesseret i at deltage bedes du tilmelde dig på tlf. 56 97 64 11 eller 56 95 02 12, senest mandag d. 7. august.

"Georg Stage" kommer direkte til Rønne fra Lissabon, så vejret kan måske spille ind på tidspunktet, men skoleskibets kaptajn Karl Zilmer siger de altid er fremme til aftalt tid.

Skoleskibet er bygget i 1934 i Frederikshavn, er bygget af stål, er 54 m. langt og 8. m bredt. Så skal du have en lille sejlskibsoplevelse, eller måske genopleve "Georg Stage", så er det nu.



Vi gør opmærksom på, der er en del trapper/lejdere ombord.

Vel mødt på kajen i Rønne ved "Georg Stage", 13. august kl. 19:00.

VIRKSOMHEDSBESØG

Vi besøger brugernes lager på Lillevangsvej nr. 21 i Rønne **tirsdag den 17. oktober 2006 kl. 13:30.**

COOP viser os rundt og er bagefter vært ved en kop kaffe og lidt brød.

Tilmelding til Hans 56 97 64 11 eller Finn 56 95 02 12 senest 12. oktober.

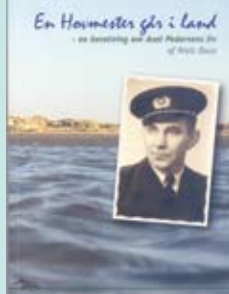


MEDLEMSMØDE FOR HOVMESTRE OG KOKKE

Mandag den 28. august kl. 11.00
Hotel Nyborg Strand
Tilmelding senest den 21. august

FØLGENDE MEDLEMMER
ER UDNÆVNT TIL HOVMESTRE I
MÆRSK SUPPLY

Jacob Schou Clausen
Claus Dinesen Dahl
Morten Filskov
Poul Henning Jørgen Haas
Claus Ulrik Jensen
Arne Jensen
Bjarne Holk Jul Larsen
Henrik Harris Nielsen
Hans Gert Nielsen
Martin Jan Pedersen
Per Bo Røngaard
Kristmund Steinkross



Hovmester Axel Hakon Pedersen er afdøet ved døden d. 3. juni.

I fagblad 1-2005 anmeldte vi en lille vel-skrevet bog af Niels Duus, som handler om Axel og hans liv

som hovmester. Foreningen har indkøbt et antal eksemplarer af bogen, og den kan stadig købes direkte fra foreningen for 125 kr.

En hovmester går i land
Udgivet af Casa Grafika
ISBN 87-990646-1-8
Pris Kr. 150,-

Krig har altid været, vil altid være, en uforglemmelig rå og brutal periode i menneskets historie, hvor mennesker med den mest raffinerede teknik udrydder hinanden, hvor de svage går til grunde, hvor nerver sprænges eller hærdes som stål. Denne krig adskiller sig ikke herfra, er vel nærmest mere ...

SØFYRBØDERNE GAV DERES LIV FOR DEMOKRATIET

70 ÅR EFTER
MINDESKRIFT OM
DEN SPANSKE BOR-
GERKRIG 1936-1939

Af Svend Borg

Udgivet med støtte
fra Dansk Metal.
1. oplag 1. maj 2006
Hafnia Grafisk A/S
Oplag: 300 eks.

Den 17. juli 1936 indledte general Franco og hans tropper deres revolte mod den lovligt valgte spanske regering. Borgerkrigen endte først i marts 1939, og som bekendt med Francos sejr og indledningen til et diktatur under Franco, som først fik ende i 1975 med hans fredelige død. Krigens tabstal er anslået til ca. 600.000 menneskeliv.

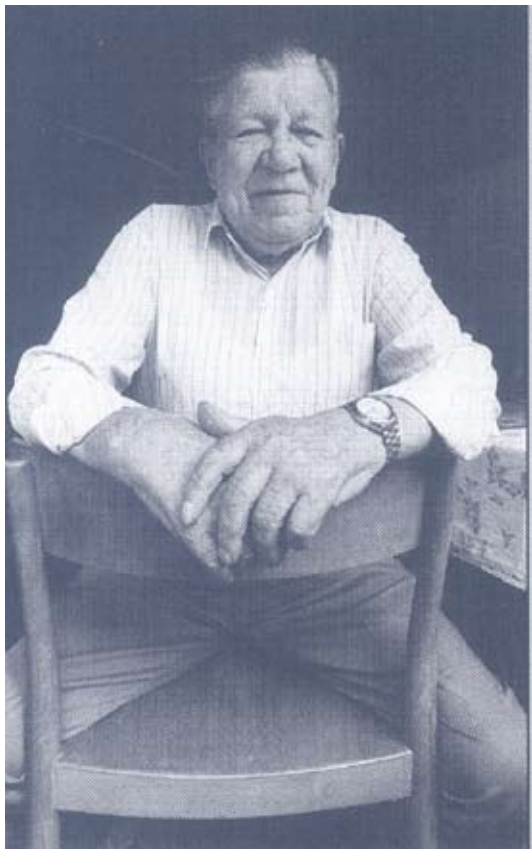
Det var på mange måder en heltekrig som satte dybe spor i Europas historie. Efter de tidlige 30'eres armodshistorie, hærgede det fascistiske spøgelse i hele Europa, og borgerkrigen blev en prøvelsernes absurde slagmark for fascister på den ene side og revolutionære på den anden. Franco modtog massiv hjælp fra Mussolinis Italien og Hitlers Tyskland, medens regeringshæren fik hjælp fra Sovjetunionen og 40.000 frivillige som strømmede til fra 53 forskellige lande. De frivillige var en blandet skare af intellektuelle, forfattere og forfatterspirer (den kendteste var Hemmingway og fra Danmark huskes særligt Gustaf Munch-Petersen), eventyrere og rigtig mange ræverøde kommunister.

Forholdsmæssigt set var der blandt de 560 danskere som deltog i krigen (220 døde dernede), et bemærkelsesværdigt stort antal danske søfyrbødere. Det kan skyldes flere forhold, men det skyldtes med sikkerhed den store entusiasme fyrbødernes mangeårige forbundsformand Richard Jensen engagerede sig med.

Svend Borg har igen skrevet en fornem bog om de enkelte skæbner. Klip fra bogen på de næste par sider.



Svend Borg



JOHN KYSTER HANSEN

Den første jeg vil skrive om, er John Kyster Hansen, ham interviewede jeg til vort fagblad Faklen. Ved at skrive om ham først, kan man udlede hvordan flere Spaniens frivillige kom over Frankrig og ind i Spanien.

John Kyster Hansen, født den 26. december 1912 i Århus. Hans mor døde, da han var et par år gammel, og han kom på børnehjem.

Da han var konfirmeret, kom han i lære hos en landsbysmed, men John ville ikke være smed, så da han var udlært stak han til søs. Han gik ned på Århus havn, og var så heldig, at han straks fik hyre som fransk kok og jungmand ombord i en skonnert.

Efter nogle år til søs besluttede han sig for at rejse til Spanien for at bekæmpe fascismen. Han gik således op på Søfyrbødernes Forbund til Richard Jensen, og sagde, at han i lighed med andre, ville til Spanien og kæmpe mod fascismen. Richard Jensen bad ham købe et rødt halstørklæde, og med det om halsen og Arbejderbladet i hånden skulle han gå frem og tilbage foran et værtshus i Griffenfeldtsgade på Nørrebro i København, så ville han blive kontaktet. Hans kontaktmænd sørgede for at han over Dunkerque kom til Paris. Han fik udleveret et mærke af Ernst Thälmann og 300 kr. I Paris skulle han bo på et nærmere bestemt hotel.

Når en person på hotellet gjorde et bestemt tegn, skulle han vise mærket af Thälmann, som han skulle bære bag på sit jakkerevers.

Derefter begav han sig sammen med flere andre Spaniensfrivillige over Pyrenæerne til den spanske by Figueres. Her lærte de at håndtere våben og at kaste med håndgranater. Efter en rekruttid i Figueres blev de sendt til fronten, og den allerførste dag John var ved fronten blev han såret af en håndgranat, som ramte ham i halsen og på læben. Der gik ikke så lang tid før John var i kamp igen. Han kom nu til Ebrofloden, som de hele tiden skulle overskride. Men det var ingen sag, sagde John "vi havde spændt noget tovværk over floden, så vi kunne hive os frem og tilbage."

Selv om det var et rent helvede, så fortsatte John Kyster Hansen til den bitre ende. Han rejste først fra Spanien da krigen var slut, og der ikke var mere at gøre. Men var kampen slut i Spanien, så blev den det ikke for John. Aldrig så snart var han kommet til København, før han atter var

til søs, han var således uden for landets grænser, da Danmark blev besat.

Den 9. april 1940 var han matros ombord i rederiet Orients s/s "Astra". De sejlede i konvoj til Canada. Ved 24 tiden om natten til den 28. august 1940, blev de torpederet af en tysk U-båd. Kaptajnen, som de kaldte for "revolver Carl" eller "bum bum Carl", fordi han engang truede med en revolver, beordrede John i den nærmeste redningsbåd, som hang i daviderne. Men blokkene var drejet rundt, og den kunne ikke fires ned, derfor måtte de på tømmerflåden. På flåden var også "revolver Carl". Da "Astra" drejede rundt og slog agterenden i vejret, drejede "revolver Carl" også rundt og skreg, at han ikke ville se sit dejlige skib gå ned. Kort efter kom en engelsk destroyers op på siden af dem, men de meddelte, at de kom tilbage senere, de ville først efter den tyske U-båd som havde torpederet dem. De sad derefter i otte timer på flåden. Men som John sagde "vi havde det sgu godt nok, der var tørt tøj i flåden, og en flaske brændevin og tør-mad". Om eftermiddagen kom destroyeren tilbage, og de blev samlet op og sejlet til England. Erstatning for mistede ejendele var lille, men det betød intet for John, som ikke mere ville sejle på dækket men på fyrpladsen, så det var ikke nødvendigt at købe så meget tøj.

I sit første skib på fyrpladsen var han heldig at møde to af sine kammerater fra Spanienskrigen, og de blev ham et par gode læremestre. De sejlede i konvoj og oplevede, at der en enkelt nat blev sænket 11 skibe. Efter konvojsejlad på Nordatlanten kom John til at sejle på Middelhavet, og det var i første omgang især på Malta, hvor englænderne havde deres store flådebase. Var det slemt på Atlanten, så

blev det ikke mindre på Malta. Her haglede bomberne ned omkring dem, men heller ikke det rørte John, som bare sagde, at det hele på et tidspunkt fik en ende, og kom man ikke til at opleve det, "så er der ikke noget at gøre ved det".

Det var John i en nøddeskal.

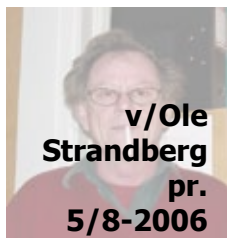
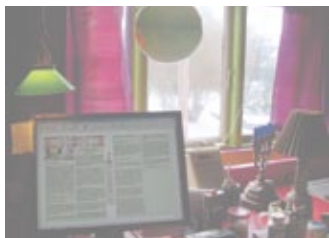
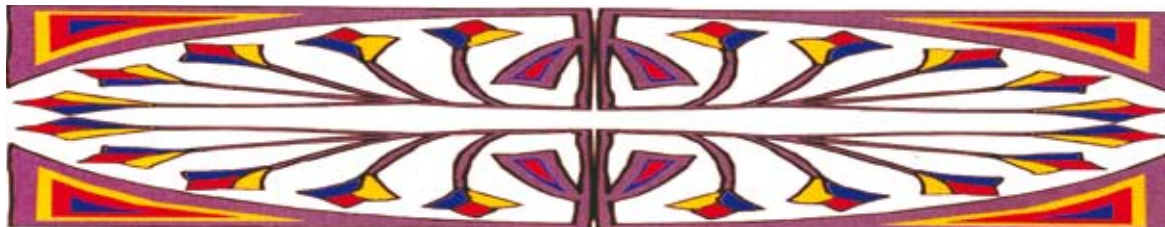
I 1943 mønstrede John i J. Lauritzens s/s "Ulla". Den kom til at sejle for den amerikanske 5. armé og en engelsk armé på Nordafrika, hvor den bl.a. var med som forsyningskib da Nordafrika blev invaderet. Derefter var de med, da de allierede gik i land på Sicilien. Det var frygteligt at se så mange ganske unge amerikanske soldater som lå skudt på stranden, fortalte John. Derefter gik turen igen til England, og da de allierede gik i land i Normandiet den 6. juni 1944 var John også med. Han fortsatte til den bitre ende. Da det hele var slut tog han hjem til Danmark, og kom til at sejle for Det Østasiatiske Kompagni. John Kyster Hansen døde i 1999 næsten 86 år gammel.

GUNNAR SØRENSEN

Er en anden af de legendariske skikkelser fra bogen. Mønstrede første gang ud fra Leningrad, hvor han var Søfyrbødernes repræsentant i nogle år. Senere medlem af fyrbødernes hovedbestyrelse i Danmark.



Både han og hans to brødre omkom i Spanien.



FAGLIGE SAGER og noter

”Foreningen skal hermed anke denne afgørelse, idet vi påberåber os retspraksis om *condictio indebeti* (for meget udbetalt løn), med den baggrund at vores medlem har modtaget og forbrugt udbetalingerne i god tro.

Til støtte for vores påstand skal vi anføre:

at, der ikke findes en entydighed mellem angivelse af dagpengesats i godkendelsesbreve, samt specifikationer på lønopgørelserne.

at, tidligere end 2005 aldrig har modtaget dagpengeudbetalinger, men har været på revalidering, socialhjælp, deltaget i undervisningsforløb m.v.

at, der ikke har været tale om en pludselig ændring af det månedlige rådighedsbeløb, hvortil der kunne sættes spørgsmålstegn (samme perioder samme ydelser).

at, udbetalingerne er modtaget og brugt i god tro.

at, som de fleste andre, ikke har særlige forudsætninger for at forstå en udbetalingsspecifikation, således som de i almindelighed fremstår fra arbejdsgivere og A-kasser i dagens Danmark.



TILBAGEBETALINGSKRAV

Et medlem modtog i 3 måneder i 2005, og en enkelt selvstændig måned i 2006, dagpenge fra FTF-A. Det var første gang i sit liv medlemmet modtog dagpenge fra en A-kasse. Ved en skrivelse efter tilmelding som ledig, havde A-kassen meddelt den beregnede dagpengesats, til at være henholdsvis 479 kr. pr. dag i 2005 og 488 kr. pr. dag i 2006. Imidlertid udbetalte A-kassen ikke desto mindre de pågældende ydelser med den maximale dagpengesats på henholdsvis 654 og 667 kr. pr. dag - ved en fejl.

Ved en revision i sommeren 2006 opda- gede A-kassen fejltagelsen, og efterkræ- vede i brev af 13. juni 2006, et beløb på kr. 13.029 netto plus renter med kr. 713,48. A-kassen konstaterede i samme forbin- delse, at den ikke mente der var grundlag for sanktion, fordi handlingen fra medlem- mets side havde været uagtsomt.

Foreningen ankede afgørelsen ved brev af 5. juli.

I anken skrev vi bl.a. andet til støtte for vores påstand om, at beløbet ikke var til- bagebetalingspligtigt:

at, specielt, hvilket kan begrundes nærmere - har særlig dårlige forudsætninger for at kunne afkode en lønspecifikation, og kun interesserer sig for hvad der står på "bundlinjen".

at, A-kassen, tilsvarende en arbejdsgiver, som den "stærke" part, må bære sin egen risiko for korrekte udbetalinger.

at, tilbagebetalingskrav i det konkrete tilfælde ville forudsætte en hurtig konstatering med krav om tilbagebetaling, hvilket ikke har været tilfældet."

Som bilag, og som orientering for A-kassen, fremsendte foreningen udskrift af dom fra Vestre Landsret i 1998, hvor foreningen førte sag mod HTS for Danserv. I denne sag var et medlem pålagt at tilbagebetale mere end 30.000 kr. i for meget udbetalt løn. Medlemmets bruttoløn var fra marts 1994, ved en fejl, hævet med 2.400 kr pr. måned. Medlemmet havde bemærket den højere nettoløn men i begyndelsen antaget at det skyldtes feriepenge. Hun havde ikke selv overblik over økonomi, som hendes mand og banken tog sig af, og i en periode havde hun været alvorlig syg. Først efter 14 måneders forløb, opdagede arbejdsgiveren fejlen og krævede derefter tilbagebetaling.

Foreningen rejste sagen ved byretten i Esbjerg, med påstand om at pengene var modtaget og forbrugt i god tro, og at medlemmet i henhold til retsreglerne om "condictio indebeti" ikke var pligtig at betale beløbet tilbage. Sagen blev tabt ved byretten og anket til landsretten, hvor sagen blev vundet med 2 dommerstemmer mod 1.

1. august skrev FTF-A til foreningen, og meddelte at afgørelsen om tilbagebetaling

var ændret:

"FTF-A påtager sig fejludbetalingen som eneansvar, fordi fejludbetalingen ikke var så stor, at medlemmet kunne sige sig selv, at der var noget galt."



SCANDLINES MØNSTRINGSTILLÆG

Scandlines har, med 3 måneders varsel, ved brev af 29. juni meddelt, at de ændrer på vilkår for udbetaling af mønstringstillæg, angiveligt så reglerne er ens på alle færger og i overensstemmelse med indgåede aftaler/overenskomster.

I den skriftlige meddelelse understreges det, at kardinalpunktet for udbetaling af mønstringstillæg eller ej, er om den pågældende er en del af driftsbesætningen og dermed forpligtet til at tilbringe fritiden ombord.

Ovenstående har betydning for dagmænd på tysklands-færgerne.

Foreningen har ved brev af 12. juli indkaldt til organisationsmøde i Bilfærgernes Rederiforening om spørgsmålet. Mødet afholdes tirsdag d. 8. august.



KONFLIKTVARSEL NORDSØEN

DSRF har sammen med RBF, fællesoverenskomst med Universal Sodexho, som bl.a. leverer cateringydelser til boreplatforme i Nordsøen. Overenskomsten er på en slags standardniveau for overenskomster i Nordsøen.

Universal Sodexho har nu i licitation mistet en kontrakt til den tyske virksomhed Foss,

hvis ”ry” er velkendt i Danmark.

Efter en del anstrengelser har Foss nu anerkendt virksomhedsoverdragelsesloven, hvilket betyder at allerede ansatte fortsætter i virksomheden. Bange anelser viste sig imidlertid at holde stik, da vi fra virksomhedens danske advokat modtog en skrivelse den 21. juli, hvori det kollektive aftalegrundlag blev frasagt.

RBF (nu 3F, Den private Servicegruppe) og DSRF afsendte konsekvensmæssigt 1. konfliktvarsel d. 25. juli, hvori vi beklager at virksomheden ikke ønsker at respektere danske løn- og aftalevilkår på den danske kontinentalsokkel, og samtidig opfordrer til dialog.

Seneste nyt er, at det næste, og betydende, konfliktvarsel, vil blive afsendt mandag d. 7. august, samtidig med at der er aftalt møde i Esbjerg Lufthavn, torsdag d. 10. august.



TORM FASTHYREAFTALE - HOVMESTRE

Vi har desværre ikke noget egentligt nyt at fortælle dem som venter på et udkast til en aftale. Det går trægt, rigtig trægt.

Efter flere ferie- og travlheds-udsættelser, fik vi endelig afholdt et regne-møde d. 20. juli. Forud for mødet var der fra rederiet fremsendt et meget snævert materiale til brug for beregning af den gennemsnitlige overtid. Vi aftalte at der skulle fremsendes mere overbevisende materiale til foreningen i løbet af en lille uges tid, men dette materiale er i skrivende stund (5/8), endnu ikke modtaget.

Når og hvis vi når frem til et aftaleudkast,

vil det blive udsendt til urafstemning blandt medlemmerne i Torm.



ROHDE NIELSEN 175.000 I EFTERBETALING

Et medlem ansat som gravemester blev sygemeldt i august måned 2005. Efter 2 måneders sygdom blev medlemmet opsagt med 6 måneders varsel. Rederiet mente imidlertid ikke at de skulle betale sygehyre, udover de to måneder som allerede var betalt.

Sagen blev løst direkte med rederiet som nu har efterbetalt 175.000 i sygehyre til medlemmet (beløbet er efter modregning af sygedagpenge).



SVITZER KØJEBREDDE

I henhold til meddelelser fra Søfartsstyrelsen, skal køjebredder i den danske handelsflåde være minimum 80 cm. brede.

Igennem 2 år, hvor Svitser-skibene ”Mars” og ”Mjølner” har været i fart, har kammerforholdene på de to skibe være livligt diskuteret, men uden der har været indgivet officiel indsigelse.

Tillidsmanden kontaktede for nyligt foreningen som foretog en besigtigelse. Det viste sig at f.eks. køjebredderne kun var 70 cm, og der blev taget kontakt til Søfartsstyrelsen, for at høre om eventuelle dispensationer.

Der er ingen dispensationer, og foreningen havde d. 3. august møde ombord sammen med en superintendent fra Svitser.

På mødet blev der opnået enighed om forskellige kammerændringer, herunder et andet køjearrangement, således at køjerne opfylder lovens krav.



VLIELAND TUG KRAV OM ERSTATNING m.v.

Et medlem blev ansat som ubefaren skibsassistent i rederiet Vlieland Tug, d. 22. maj 2006.

Den 4. juni kom en maskinchef beruset ombord efter en tur i land, og endte i klammeri/slagsmål med en styrmand. Medlemmet gik imellem kamphanerne og fik stoppet slagsmålet.

Efterfølgende bortviste rederiet maskinchefen, og i farten valgte de at bortvise medlemmet i samme hug.

Foreningen har stillet krav om erstatning efter Sømandslovens § 18 (2 måneders erstatningshyre), samt hyre for perioden 22/5 til 4/6 som heller ikke er betalt. I alt incl feriepenge 30.500 kr.

Der forefindes hverken hyrekontrakt eller fyreseddel i ansættelsesforholdet!



BHT SMØRREBRØDSJOMFRUER

I BornholmsTrafikken har DSRF gennem de seneste år haft jævnlige diskussioner omkring stillingskategorierne smørrebrødsjomfru og receptionist. På den ene side ønsker rederiet at undgå betalingen for det særlige arbejde, og på den anden side ønsker de også funktionerne udført. Det fører til mere og mere spidsfindige

arbejdsmønstre, hvor man så efterfølgende kan diskutere hvad der er op og ned i den historie.

Senest har foreningen haft en frem og tilbage korrespondance om smørrebrødsjomfru-løn, med påstand om overenskomstbrud, hvor rederiet afviser at der skulle være belæg for løn iht overenskomsten.

BHT er for tiden kreative, og vi ønsker dem f.eks. held og lykke med vognmandsplanerne, men ikke med at omgå vores overenskomstaftaler.



DFDS UNIFORM

I overenskomsten mellem DSRF og DFDS står der i § 13 stk. 3: "Når særlig påklædning er forlangt, ydes sådant arbejdstøj i fornødent omfang".

Når det gælder rederi- og passagerassistenter, har denne bestemmelse ofte givet anledning til diskussioner. Rederiet kan således forlange at de ansatte møder og arbejder i eget tøj, og at dette skal opfylde almindelige anstændigheds- og hensynsforudsætninger. Men kan de også forlange en bestemt slags netstrømper eller en bestemt slags sko?

Grænserne er flydende og det kan let blive en ophidset diskussion om noget ganske bestemt er forlangt eller blot anbefalet, - særlig når der henvises til at købe f.eks. strømper ombord i skibets butik. Vi kan kun anbefale medlemmerne at være opmærksomme, og indberette gennem tillidsrepræsentanten hvis noget ligner misbrug.



KLIP FRA REJSESEKRETÆR JANNIK MADSEN'S DAGBOGSNOTER

25/7

Skibsbesøg "Princess" i Göteborg.

På tirsdage har "Princess" overligger og det er altid hyggeligt at besøge dem på en sådan dag, hvor stemningen ombord er anderledes. Besætningen får det lille velfortjente pusterum de fortjener, hvilket desværre sjældent er muligt.

Et af vores medlemmer strålede som en sol, - med stor glæde benytter hun sig af seniorordningen og afholder årligt en 6 ugers friperiode. EØS reglerne omkring socialsikring (A-kasse) blev gennemgået for et par af vore svenske kollegaer.

26/7

Skibsbesøg "Mary Arctica", Grønlandshavnen i Ålborg.

På grund af årlig check af redningsmidler lå "Mary" i havn et par dage ekstra, og det benyttede jeg til at komme ombord og få en snak med besætningen. Desværre var det på en skiftedag, som ofte er forbundet med en egen travlhed hvor de færreste har

det stor overskud til fagforeningssnak. Men det gik nu fint og gæstfriheden var stor.

En af de opgaver RAL som rederi står overfor, er et generationsskifte indenfor hovmestergruppen.

Efter man for år tilbage afskaffede uddannelsen til skibskok, står rederierne i dag og mangler den næste generation af hovmestre. Så hvis nogle af jer kokke på passagerskibene har overvejet at komme på langfart, er det nu I skal gribe chancen.

28/7

Skibsbesøg "Maersk Frontier", Esbjerg samt "Tor Petunia".

Supply-skibene er som regel kun til kaj i kort tid for at laste inden de igen stævner ud til boreriggene. Kokken om bord havde lyst til at snakke og mange emner blev vendt. På vej af skibet igen spurgte vagten om jeg var fra Metal Søfart, hvilket jeg bekræftede. Han forklarede at han var skibsmekaniker-elev og gerne ville flyttes over i Metal Søfart. Mens papirerne blev

udfyldt kommer der en person ud fra casingen. Hej Jannik har du noget til mig? Jeg kunne godt se der var noget bekendt ved ham, men var helt blank. Det viste sig at være en skibsassistent, som jeg havde mødt på et skibsbesøg i Algaciras, Spanien.

Her må jeg jo så erkende at min ekspeditionstid på hans spørgsmål havde været urimelig lang.

Det var for dårligt og assistenten fortjener da også en stor undskyldning. Jeg må bedre mine note-systemer, og *hvis* det alligevel skulle ske igen, så ring eller mail med påmindelse.

"Tor Petunia"

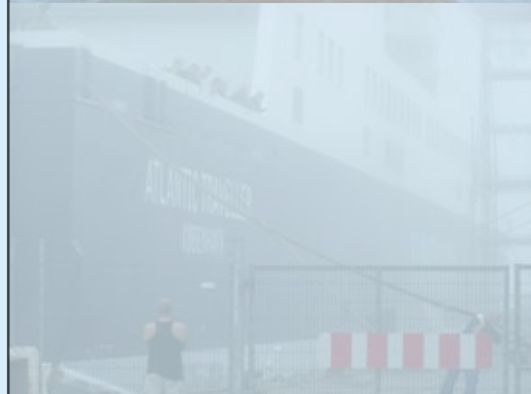
Her var travlheden også stor og og på grund af de mange chauffører som rejser med, har man i sommerperioden opgraderet til 2 desser. Jeg fik en lang snak med hovmesteren om forskellige aktuelle emner.

Ellers har de sidste 2 mdr. budt på mange skibsbesøg rundt i landets forskellige havne.

På grund af ferietiden er jeg flere gange blevet kaldt til Rødovre for at dække de ledige pladser.

En lille opfordring. Jeg kender ikke alle skibe og ved ikke hvor I alle sejler.

Hvis I vil have besøg, er det bare at sende mig en mail på jnm@dsrf.dk eller ringe på 31 25 27 36, så ser vi



Magasinpost
Id.nr. 12191

Kontorferier: Christian Petersen 28/8-3/9
Vivi Puge 4/9-10/9
Barno Jensen 25/9-8/10 + 18/10-22/10



TEGNING
AF
ALBERT ENGSTRÖM
.
I TRYKTE UDGAVE