

Vi havde længe haft en aftale med Bendt Bendtsen, om at han ville afslutte politiker-dialogen fra de sidste tre numre af bladet. I sidste øjeblik lod ministeren imidlertid meddele, at han alligevel ikke kunne nå at svare på spørgsmål til dette nummer. Vi har derfor valgt at afslutte serien med de 3 allerede bragte interviews og takker Niels Sindal, Kim Andersen og Ole Sohn, som beredvilligt stillede op.

Den dag det er lykkedes os at bekæmpe alle nydelsesmidler effektivt, er det sikkert også lykkedes os at udrydde menneskelivet ved samme lejlighed - uden brug af atomvåben. Det absolut "sunde" liv kan nemlig ikke trives, uden i forsejlede reagensglas.

Leder, side 3

Men jungmanden kunne berette, at også i sin kahyt, hvor der stank som i et rovdysrs hule,

Carsten Jensen, s 36

MAX.
DAGPENGESATS
2007
683 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN



SØ-RESTAURATIONEN



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13

2610 Rødovre

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16

Fredag 9-15

Tlf. tid: Mandag-fredag 9-15

Telefon: 36 36 55 85

Fax: 36 36 55 80

CO-Søfart

Formand Ole 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-Restaurationers 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



REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 3. december 2006

Næste nummer:

udkommer planlagt ca. 16. februar 2007

på nettet (www.co-sea.dk) d. 11 februar

Stof til februar-nummeret skal være redaktion i hænde senest den 3/2 2007.

INDHOLD

Leder	3
Synspunkter om moderne pirateri.....	4
Overenskomstforhandlinger 2007.....	10
Mit liv har sgu været dejligt.....	12
Jannik Madsens rejseklip.....	14
MS-internt.....	16
Billeder fra MS-seniorklub.....	20
DSRF-internt.....	22
Ændrede regler for ledige.....	25
I amerikansk fængsel uden dom.....	26
Faglige sager og noter.....	32
Carsten Jensen, "Vi de druknede".....	36
Ferier, lukkedage, "Albert Engström.....	40

"Jeg kan ikke undlade med nogle få ord at dadle den nye, forbavsende mode, som for få år tilbage er blevet indført fra Amerika til vort Europa, og som man kan kalde tåge-fylder; den overtræffer al gammel og ny drikkelidenskab. Udsvævende mennesker plejer nemlig med utroligt begær og uudslukkelig iver at drikke og nedsvælge røgen af en plante, som de kalder nicotiana eller tobak."

Sådan fortæller den kurpfalziske gesandt Johann Joachim von Rusdorff i 1627, i følge "Paradiset, smagen og fornuften - Nydelsesmidlernes historie" af Wolfgang Schivelbusch.

Den 22. november 2007 var et bredt udsnit af det danske folketing, efter 400 års massivt kultur-forbrug af "nicotiana" i Europa, enige om at nu skal der satses dybt på afvænnning af de afhængige, som salig von Rasdorff allerede advarede mod i 1627. De Radikale forlod forliget få minutter før aftaleindgåelse, fordi lovforslaget ikke var vidtgående nok. To sure præster spændte angiveligt ben, fordi de selv ville have lov at ryge videre på deres enkelt-mandskontorer i Folketinget.

Det er en overgangsperiode på 3 år, så falder hammeren tungere, og De Radikale kan klappe med. Alle kontorer, private som offentlige, og alle beværetninger. Lige nu måles der på livet løs og skillevægge fabrikeres på samlebånd. Det er nemlig også et problem for den typiske værtshusindehaver, at hans ansatte ryger og mødes med gæsterne over røg, alkohol og afslapning.

3F fik sig ellers lidt af en forskrækkelse for få dage siden, da en undersøgelse blandt deres egne viste at 75% af medlemmerne ikke ønskede forbud på udskænkingsstederne. De hev straks en miljøordfører frem i debatten, som hævdede at der åbenbart manglede oplysning blandt den danske befolkning, om tobakkens skadelige virkninger, også for de såkaldte passiv-rygere. Og det siger han uden at rødme og uagtet de sidste 10 års massive kampagne.

Arbejdspladsmæssigt, og sikkert også i de små hjem, indleder vi nu en mindre borgerkrig. I de kommende år viger overskrifterne i fagpressen om fyringer under graviditet, til fordel for sager som har påstået baggrund i sager om røg på arbejdspladsen. Og om 3 år når vi langer det næste skridt på bordet, har det længe været foreslået at ældre plejekrævende som ryger, ikke kan få besøg af hjemmehjælpen. Og så videre.

Alle nydelsesmidler har skadevirkninger. På indtager eller-og andre. Det gælder kaffe, det gælder heroin. De gør også alle deres gavn - tobak forhindrer sandsynligvis rigtig mange stress-dødsfald, eller overvægtsdødsfald. Der er ingen "gode" historier på forbud mod naturens produkter. Det er f.eks. heller ingen "god" historie hvis opiumsdyrkningen udryddes i Afghanistan. Ikke bare på grund af alle de sultedødsfald det vil afstedkomme lokalt, men fordi stoffet så (op)findes et andet sted på anden vis.

Den dag det er lykkedes os at bekæmpe alle nydelsesmidler effektivt, er det sikkert også lykkedes os at udrydde menneskelivet ved samme lejlighed - uden brug af atomvåben. Det absolut "sunde" liv kan nemlig ikke trives, uden i forsejlede reagensglas.

SYNSPUNKTER OM MODERNE PIRATERI



Af:
Andrew Draper

Vestlige regeringer beskyldes for ”manglende handling” mod pirateri

Det britiske parlaments magtfulde transportudvalg, har angrebet vestlige regeringer for deres mangel på handling for at komme pirateri til livs. I forbindelse med offentliggørelsen af en rapport om pirateri, sagde udvalgsformand Gwyneth Dunwoody, at problemet fortsætter med uformindsket styrke over hele verden. ”Den britiske regering taler meget om det, men der sættes ikke handling bag ordene.”

Rapporten blev til på baggrund af en undersøgelse blandt arbejdsgivere, fagforeninger og andre relevante parter.

Dunwoody tilføjede at pirateri i løbet af de sidste 10 år, er steget med 168 procent. ”Regeringen er nødt til at gå forrest i kampen for at stoppe pirateri. Den må igennem konkrete handlinger vise, at det internationale samarbejde kan gøre pirateri til et problem, der hører fortiden til. Et sådant samarbejde er på sørgeligste vis fraværende i dag. Derfor øges antallet af piratoverfald frem for at blive reduceret.

Regeringen er ikke engang klar over problemets fulde omfang, hvilket må siges at være en falliterklæring. Regeringen bør vise et langt større engagement i bekæmpelsen af pirateri.”

Hun kritiserede regeringssamarbejdet, som kunne fremvise ”velmenende regler og checklister”. Men uden vilje til at implementere dem, vil de være værdiløse i kampen mod pirateri. ”Faktum er at pirataktiviteter hele tiden øges, hvilket tyder på, at den britiske og de øvrige vestlige regeringers politiske indsats på området indtil videre har været ineffektiv.”

Kaptajn Peter Newton, som er ansat hos Blue Star, et shippingfirma i A.P. Møller-Mærsk gruppen, har stærke synspunkter om emnet. Det kan ikke overraske, da han selv har været udsat for et piratoverfald og frygtede han ville blive myrdet (se særskilt historie).

”Pirater er havets bærme,” siger han. ”Jeg besøgte engang en familie til en myrdet britisk kaptajn. Jeg skulle prøve at forklare dem hvordan deres elskede i det 20. århundrede døde af en kriminel handling, som ellers var rapporteret udryddet tilbage i det 18. århundrede. Ikke nogen nem opgave. Som de forklarede mig, kunne de have accepteret det, hvis han var død i en trafikulykke eller af cancer, men ikke af et piratoverfald.

”Problemet med pirateri er at de eneste ofre er søfolk. Rederiernes tab er minimale, så det er søfolkene og deres familier, som må betale regningen.”

Han støtter kravet om mere handling: "Rapportering af piratoverfald burde være obligatorisk, og der skulle uddeles store bøder til rederier som ikke efterkommer dette. Det er den eneste måde at synliggøre problemets sande omfang. Pirater burde stilles for den Internationale Domstol i Haag."

"Vi får intet ud af at vestlige flåder fanger pirater, når de efter udlevering til nærmeste stat omgående sættes på fri fod."

Han beklager dybt, at den britiske regering i 1999 afskaffede dødsstraffen for pirateri. "Det var den sidste dom i lovbøgerne, som straffedes med døden og den blev afskaffet efter pres fra EU. Dette sendte det helt forkerte signal til piraterne og Labour regeringen burde skamme sig; deres pligt er at beskytte britiske søfarende; ikke at lytte til liberale franske holdninger. Ikke fordi Royal Navy nogensinde fangede en eneste pirat. De har alt for travlt med at nå deres 50-50 kønskvote for besætningen på deres krigsskibe, frem for at bekymre sig for meget om deres evner i kamp."

Andrew Linington, som er kampagne- og kommunikationschef i officersforeningen NAUTILUS siger, at Tony Blairs regering havde planlagt helt at afskaffe pirateri som en kriminel handling. "Det var udelukkende vores indgriben, som gjorde at loven blev opretholdt. Det virkede som om de tænkte 'hvad er formålet med at beholde den i lovbøgerne?' Vi sagde, at der er meget gode grunde til at beholde den."

NAUTILUS sagde i deres indlæg til transportudvalgets undersøgelse, at den moderne udgave af pirateri, som trussel for handelsskibe og deres besætninger, opstod i slutningen af 1970'erne og begyndelsen af 1980'erne. Siden da er antallet



Pirat: *Person der kaprer og udplyndrer (handels)skibe.* (Den Danske Ordbog).

For ikke-søfarende forbindes begrebet "pirat" i dag med romantik, drengebøger og tegneserieverden.

I virkelighedens pragmatiske verden er der tale om væbnet røveri, som har fundet sejlene pengeskabe og "døgnkiosker" nær de fattigste lande.

Man kan selvfølgelig med samme ret kræve dødsstraf for væbnet bankrøveri, som f.eks. gør en bankassistent uarbejdsdygtig for resten af livet, som for nutidens pirateri. Men hvor svært er det at forhindre, effektivt?



af angreb dog steget kraftigt, ligesom volden er blevet mere rå og angrebene mere avancerede.

Piraterne angriber skibe under bekvemmelighedsflag, da disse er specielt sårbare på grund af manglende ressourcer og politisk vilje, til at repræsentere og beskytte besætningerne under disse flag.

Foreningen bifalder sidste års initiativ fra forsikringsselskaberne – i form af Lloyd's Joint War Committee – hvor man erklærede Malacca Strædet og flere indonesiske havne for krigszone-områder. Det gav resultater at man på denne måde satte navn på nogle af problemområderne.

Noget tyder på at der er flere årsager til at pirateri ikke tages alvorligt. For det første er der stor uvidenhed om problemets omfang, såvel som problemets art. "De fleste tror at pirateri uddøde for flere århundreder siden med den Knaldrøde Pirat og Kaptajn Klo. Hollywood film som 'Pirates of the Caribbean' har medvirket til at forstærke myten."

Samtidig modarbejder skibsrederne - i besparelsens hellige navn - alle forslag om at sikre at deres skibe har tilstrækkelig besætning og ressourcer til at kunne indføre de anbefalede forholdsregler.

NAUTILUS påstår, at de officielle tal kun indeholder 'toppen af isbjerget'. En undersøgelse foretaget af Nippon Fondet i 1999 viste, at der havde været 10 gange

så mange piratoverfald på japanske skibe som der var anmeldt.

Skibsrederne er ikke interesseret i langvarige og kostbare forsinkelser, mens overfaldene undersøges nærmere. Kaptajn Newton siger: "De samlede udgifter i forbindelse med et piratoverfald ville ikke dække en dags samlede operationelle udgifter på et større containerskib. Forestil jer hvad det ville betyde, hvis det blev kendt at et stort rederis skibe blev angrebet af pirater. Tabet af kunder kunne løbe op i millioner. Det er årsagen til at langt de fleste piratoverfald aldrig bliver offentliggjort. Når alt kommer til alt, er der vel alligevel ingen der giver en tøddel for søfolk?"

Selskabet for kaptajner, som er en faglig forsamling i Storbritanien, siger at den øgede brug af informationsteknologi har givet kriminelle grupper adgang til informationer vedrørende skibenes ruter og last. AIS-systemet (Automatic Identification System) leverer disse oplysninger for skibe over 500 bruttoton. Med disse oplysninger kender de kriminelle på forhånd til ankomst for de mest værdifulde skibe, og kan således planlægge at angribe på det sted og tidspunkt, hvor skibet er mest sårbart."

Selskabet mener, at pirateri er et symptom på mangelfuld håndhævelse af loven, regional ustabilitet, nem adgang til våben og mulighed for pengeafpresning og fattigdom. Ineffektivt politiarbejde betyder at der ikke er noget afskrækkende middel. Man advarer dog om rutinemæssig

bevæbning af handelsskibe, da dette kun vil øge risikoen for overfald med dødelig udgang.

Ansigt til ansigt

Kaptajn Peter Newton

var kaptajn på "Australia Star", da det i 1991 blev angrebet under passage af den indonesiske ø Bintan. Ni bevæbnede mænd trængte ind på hans kammer. En machete blev holdt mod hans hals. Han blev bundet fast med reb og fik at vide, at han ville blive dræbt hvis ikke han åbnede skibets pengeskab, eller hvis han satte alarmen i gang.

Med hans egne ord:

Piraterne går udelukkende efter pengene i kaptajnens pengeskab. De spilder ikke tiden med at stjæle ure til 20 USD fra sømænd som tjener mindre end 500 USD om måneden. For mit eget vedkommende tog de dog mit armbåndsur og mine egne penge.

Som britisk kaptajn er jeg blevet uddannet til at klare nødsituationer roligt og rationelt. Min højeste prioritet var at forsøge at kontrollere situationen, således at hverken skibet eller besætningens sikkerhed ville blive bragt i fare af en forhastet handling fra min side.

Jeg havde forventet at piraterne ville efterlade mig bundet og med munden stoppet på mit kammer, efter de havde fået deres penge (dette havde været praktiseret i tidligere angreb). Da de ikke gjorde dette, men i stedet førte mig ned til hoveddækket og hele vejen ned agter, hvor deres båd var fortøjret, var jeg sikker på at det var deres hensigt at dræbe mig. Jeg accepterede mere eller mindre min skæbne, men jeg var ulykkelig over at jeg

PIRAT-STATISTIK

Efter en positiv udvikling i 2004 og 2005, peger halvårsstatistikken fra IMB for 2006 hen mod en slags stabilisering af antal angreb, med samme antal som første halvår af 2005.

1. halvår 2006:

127 angreb, heraf
11 kapringer
74 tilfælde af bording
6 tilfælde med beskydning af skib
6 tilfælde af drab på søfarende
156 søfarende gidsler
12 er blevet såret, og
13 kidnappet

Ingen danskflaggede skibe har været involveret, men 5 med danske interesser:

2. januar - Sumatra

"Torm Ingeborg", norsk flag
Pirater jaget på flugt.

24. marts - Bangladesh

"Sea Master One", opereret af APM.
Skibet bordet, og røvere slap væk med stores og proviant.

2. maj - Guinea

"Maersk Belfast"
Pirater forsøgte at narre skibet til at give adgang for "havnemyndigheder", men blev jaget på flugt.

22 maj - Guinea

"Shkotovo" - charter M.H. Simonsen.
Voldeligt overfald med gidseltagning.

5. juni - Indonesien

"Princess Mary", charter Nordana.
Overfaldet af seks røvere ved kaj.

Kilde: "Søfart", nr. 33, 18/8-2006

– som katolik – ikke ville modtage den sidste olie, samt at jeg ikke skulle gense min kone og børn.

Alligevel var jeg fast besluttet på ikke at råbe på min besætning, som ville have væltet ud af deres kamre direkte ud til piraterne. Jeg er ikke nogen helt, men jeg var skide bange for at vanære min profession. Min overraskelse var stor, da den sidste pirat ombord vendte mig omkring og skubbede mig tilbage mod besætningsområdet inden han forlod skibet.

Jeg er aldrig blevet uddannet til at have med pirater at gøre. Inden angrebet på mit skib, havde der været en del angreb i området omkring Malacca og Singapore Stræderne. Rederiet havde derfor givet ordre om at der skulle tages forholdsregler for at undgå piratoverfald i dette specifikke område. Ved afsejling fra Singapore havde jeg derfor en ekstra vagtgående, ekstra belysning, brandslanger klar osv. Alt sammen med den hensigt, at afskrække og drive eventuelle pirater tilbage. Men da vi var ude af det nævnte område, gav jeg besætningen fri, da de havde haft en lang dag. To timer senere (og godt ude af det farlige område) blev vi angrebet.

Kaptajn Steve Moon

Med hans egne ord:

I april 2003 blev mit skib (en tanker fra Panama, som transporterede opvarmede produkter) bordet af bevæbnede pirater, mens vi lastede i Angra Dos Reis, Brasilien.

To officerer og jeg selv blev taget som gidsler, mens skibets pengeskab og kaptajn-kammeret blev tømt for kontanter og værdigenstande. Det var et forholdsvist rutinemæssigt piratoverfald, men ingen af de involverede vil nogensinde glemme det.

For søfolk er frygten for pirateri særdeles reel og episoden i Brasilien var ikke min første oplevelse med pirateri – for 18 år siden var jeg med til at bekæmpe bevæbnede pirater i Vest Afrika.

Som de fleste overfald, fandt også det på mit skib sted om natten...Piraterne var klædt som arbejdsmænd med "hard hats" og kedeldragter, så de ville passe fint ind i billedet, hvis nogen skulle spørge.

...Hvad vi ved er, at maskinist Matt Vicary kl. 04.15 gik lige ind i en flok bevæbnede mænd, som med det samme truede ham med pistol. Herefter blev også 2. styrmand Joe Gonzales taget som gidsel. Efter nogen forvirring, hvor de to gidsler blev tvunget op på broen, delte piraterne sig op. Joe blev bundet og bevogtet, mens Matt blev tvunget til at finde kaptajnens kammer, hvor han med pistoler rettet mod hoved og ryg fik besked på at vække mig.

Jeg vågnede, og selvom jeg var søvnig, kunne jeg høre at Matt lød meget bekymret. Jeg åbnede døren og blev straks væltet omkuld. Resten af piraterne kom snart sammen med Joe. Vi kunne kun se på mens de raserede mit kammer og stjal alt af værdi, ligesom de tydeligvis ledte efter pengeskabet. Det tog seks mænd næsten 10 minutter at finde det store stålpengeskab. Da de fandt det holdt de omgående en pistol mod mit hoved og tvang mig til at åbne skabet. De tømte det hurtigt for al indhold.

Den næste del er lidt forvirrende, for piraterne efterlod Joe og Matt på mit kammer – men slæbte mig med. På det tidspunkt kunne jeg kun gå ud fra, at de tog mig med som en slags gidsel og jeg var bekymret for min sikkerhed hvis jeg skulle blive tvunget til at forlade skibet. Med de tanker i

baghovedet, aktiverede jeg en brandalarm og flygtede i den efterfølgende forvirring. Matt og Joe låste sig inde på mit kammer og jeg nåede broen, hvor jeg foretog PAN-udkald på VHF'en for at gøre opmærksom på piratangrebet. Piraterne flygtede og besætningen samledes på broen. Lastningen blev stoppet og bortset fra nogle mindre skrammer var alle uskadte. Både Joe og Matt imponerede med deres fremtræden og beviste, at man kan vise stort mod selv når man er magtesløs.

Efter et længere ophold i land for at medvirke til politirapporten forlod vi Brasilien forvisset om at ingen af overfaldsmændene ville blive retsforfulgt.

Jarle Johansen og Roger Bjerkås

I august 2006 blev to nordmænd og to ukrainere bortført mens de arbejdede på forsyningseskibet "Northern Comrade" fra Trico Marine Services offshore i Niger Deltaet. De blev holdt fanget på et skjulested i junglen i en uge.

Den norske kaptajn Jarle Johansen og maskinchef Roger Bjerkås blev løsladt efter omfattende forhandlinger, som endte med indgåelsen af en handel mellem lokale stammer og det nigerianske oliefirma Peak Petroleum, som Trico arbejdede for.

Dramaet var begyndt da 8-10 svært bevæbnede mænd bordede deres skib fra en oppustelig dinghy. Forinden havde de beskudt skibet med et maskingevær. Jarle Johansen forsøgte at sejle frem med fuld fart, men det var for sent. Før han vidste af det havde han et maskingevær rettet mod sig og blev beordret til at lægge sig på dørken.

Piraterne fik 5.000 USD og noget lokal valuta. Men det var ikke nok. De fire blev

SUPPLY-NIGERIA OG MÆRSK

Det olieindustrielle område ved Nigeria har længe været plaget af gidseltagninger, som også har baggrund i oprørsbevægelsers forsøg på at gennemtvinge en mere retfærdig fordeling af olieindustriens afgifter til Nigeria.

Mærsk-ansatte har på den ene side ønsket at undgå udmønstringer ved Nigeria, på den anden side ønsket krigsrisikotillæg eller andet tillæg.

Der har været afholdt møder mellem rederi og foreninger, og mellem rederi og skibe i området.

Med virkning fra 1. november 2006, har Mærsk besluttet at yde et såkaldt "hardship allowances" ("hardship" kan oversættes som: besværlighed, prøvelse, lidelse, byrde), på 15% af bruttohyren, medens der gøres tjeneste ved Nigeria. Tillægget ydes kun under tjeneste og kun til danske besætningsmedlemmer (indtil videre).

Efter 6 måneder (pr. 1/5-2007) vil tillægget blive genovervejet. Det er samtidig meddelt, at hvis nogen besætningsmedlemmer har et seriøst problem med udmønstring ved Nigeria, kan de kontakte rederiet.

CO-Søfart har meddelt rederiet at vi har noteret dette fremskridt, men at vi mener en procentuel hyreregulering principielt er en uetisk måde at implementere et risikotillæg på (liv kan ikke gøres op i stillingskategorier - eller nationalitet for den sags skyld).

ført ind i junglen. Bevæbnede og narkotikapåvirkede unge holdt fangerne vågne om natten med luftskud. "Denne truende stemning fik os til at frygte for vore liv," sagde Johansen.

De bevæbnede unge kom ind til byen hvor søfolkene blev holdt til fange. De ville også have deres del af pengene. Der opstod en skudkamp, hvor Jarlsen og de andre frygtede for deres sikkerhed.

De blev også angrebet af sværme af malariamyg om natten, selvom de havde fået

myggespray af deres bortførere.

Langvarige forhandlinger blev ført mellem landsbyen, rederiet samt de norske og nigerianske myndighed. Det endte med en handel, som skulle tilføre oliepenge til landsbyen.

"Jeg kan godt forstå baggrunden for handlingen, men ikke måden det blev gjort på," sagde Jarlsen. "Jeg håber myndighederne i Nigeria nu vil sætte sig ned og forhandle med andre nationer og oliefirmaerne, så vi kan få en ende på disse kidnapninger."

OVERENSKOMST- FORHANDLINGER 2007

Vi modtager til stadighed forslag til de kommende overenskomstforhandlinger. Alle forslag samles og registreres og indgår i overvejelserne om de enkelte overenskomster.

Vi planlægger en intern sektion på vores hjemmeside, kun med adgang for medlemmer (via navn og fødselsdato), som skal være funktionel fra ca. 17. januar, og medens overenskomstforhandlingerne står på. Der vil blive opdateringer med OK-nyt, forhandlingsforløb, og et forum hvor alle kan skrive.



"Jeg vil sikre dem derhjemme bedst muligt. Så med bedre invalidepension, mulighed for at indbetale lidt ekstra selv og sætte en større del af min opsparing i aktier, er der mange fornuftige forbedringer i den nye ordning."

Lasse Christian Rasmussen, maskinmester, Rederiet Torm



Ny SØ pensionsordning – der er et hav til forskel

Bedre dækninger, større valgfrihed

Din pensionsordning har været på værft og er blevet kraftigt moderniseret. Så nu er den klar til at leve op til både Lasses og dine ønsker. Der er sket forbedringer inden for både opsparing og forsikring, og du får flere valgmuligheder end før.

- Bedre og mere overskuelig dækning ved invaliditet, dødsfald og kritisk sygdom
- Overskuelige forsikringsmoduler, du kan vælge til og fra efter behov
- Mulighed for at investere en større del af opsparingen i aktier.

Med andre ord: Grundlæggende får du nu en bedre ordning. Og du kan tilpasse den helt præcist til dine ønsker med de nye valgmuligheder. Det kræver imidlertid, at du tager aktivt stilling, hvis du vil have mere end basisordningen.

"Jeg er kun 37 år nu, men det har været en god investering at bruge et par minutter på at tænke nogle år længere frem," siger Lasse Christian Rasmussen.

Hvad med dig? Vil du ofre lidt tid på at sikre dig optimalt? Så skal du beslutte dig nu.

PFA Pension

Sundkrogsgade 4
2100 København Ø

SØ-hotline
70 24 50 26

www.pfa.dk

MIT LIV HAR SGU VÆRET DEJLIGT HELE VEJEN IGENNEM



Egun Grønlund er født 22/11-1916 på Holbækegnen, og fyldte dermed 90 år i sidste måned.

CO Søfart har besøgt ham i hans hus i Helsingør før fødselsdagen.

Efter den obligatoriske folkeskole, kom Egun i lære som slagter. Hans lyst stod egentlig til at komme til søs med det samme, men hans mor satte sig imod og så blev det slagterlære i stedet. Da læretiden var udstået var det strenge tider i landet for almindelige arbejderfamilier, og der var ingen job at få som slagter. Egun blev i stedet havnearbejder i Korsør.

I 1937 døde Eguns mor og i 1939 fik han sin lyst styret. Torms "Viola" lastede i Korsør Havn og Egun fik hyre som kullempers på 2400 tonneren med 4 luger. "Viola" sejlede i trampfart mellem euopæiske havne, Vestafrika og Middelhavet. Egun blev født under 1. verdenskrig, og han skulle komme til at sejle under hele 2. verdenskrig, men uden at få en skramme.

"Viola" havde en besætning på 18 mand. I maskinen 8 (2 mestre, 1 assistent, 1 donkeymand, 3 fyrbødere og en kullempers), på dækket 8 (1 skipper, 2 styrmænd, 2 matroser, 2 letmatroser, 1 jungmand) og i kabyssen 3 (1 hovmester, 1 kok og 1 messedreng). Der var 4-mands kamre for de menige. Efter 1 år blev Egun på ambassaden i Marokko ommønstreret til fyrbøder. Men der var ikke lang vej før "Viola" sejlede ind i krigen. I følge Christian Tortzen "Søfolk og Skibe 1939-1945", er der ikke noget særligt at bemærke om "Viola". Skibet opbringes i søen d. 9/4-1940 og sejles til Oran i Algier. Herefter sejlede skibet med fransk flag og fransk skibsledelse, og armeret med maskingeværstilling monteret fortil, som det kan anes på billedet. I 1941 sendes de besætningsmedlemmer som ønsker at afmønstre hjem over land via Casablanca, Oran og Marseilles.

Der går ikke lang tid så påmønstrer Egun med "Odin", som sejler med malm og kul for 4K (K.K.K.K. Kul A/S). Udmønstringen er fra 1941 til 1943 med enkelte småafmønstringer. Skibet sejler under dansk flag og også med kul til Tyskland, så her var nerverne, hvis der var nogen, rettet mod de allierede. Egun beretter, at man var nervøse for englænderne når man kom ud af Kieler-kanalen. Men det gik godt i Eguns tid. Afmønstring i 1943.

Egun afmønstrede i Frederikshavn og nåede at få 9 stempler i Ålborg-afdelingen (9 dages ledighed), før han udmønstrede med Svitzers "Svava" med hjemsted i Korsør, og det blev til skibsbjærgning i en seks-års periode, hvor der var rigeligt at



se til efter krigen med rydning af farvande for vrage. Første 3 år med "Svava", derefter ommønstring til et andet Svitzer-skib "Bien".

Fra 1949 og frem til 1983 hvor Egun må stoppe som 67-årig, er det "bolværksfart". DSB's færger fra Helsingør til Helsingborg. Som fyrbøder fortsætter det frem til slutningen af 50'erne hvor dampskibene er skiftet ud med diesel. Herfra og søfartstiden ud sejler Egun som motormand.

Egun er som han siger "nutidens mand" og lever i nuet. Hver dag for sig og så færdig. En hustru og en søn er afgået ved døden. Om sønnen siger han, at "han levede vel også et hårdt liv", uden man i dag kan mærke på 90-årige Egun at *hans* liv har været hårdt, selvom man kan ane at der i tidligere tider er hældt en del bajere ned ved højrøstede raffleborde. I dag er Egun sund og rask med en lidt svækket hørelse som næsten alle gamle maskinrumsarbejdere. Han passer selv hus, have og

den daglige madlavning, og glædes ved livet og jævnlige besøg af en datter og svigersøn. Man kan hverken finde billedsamlinger eller gamle søfartsbøger i skuffer eller i loftsrum. "Det skal sgu ikke ligge og fylde op" siger han med overbevisning. De få skibsbilleder vi fandt er fra et enkelt ensomt familiealbum.

"Jeg har bygget mit liv op som jeg vil have det, og i dag er der ingen grund til bekymring,... det var noget andet dengang man ikke havde salt til et æg."

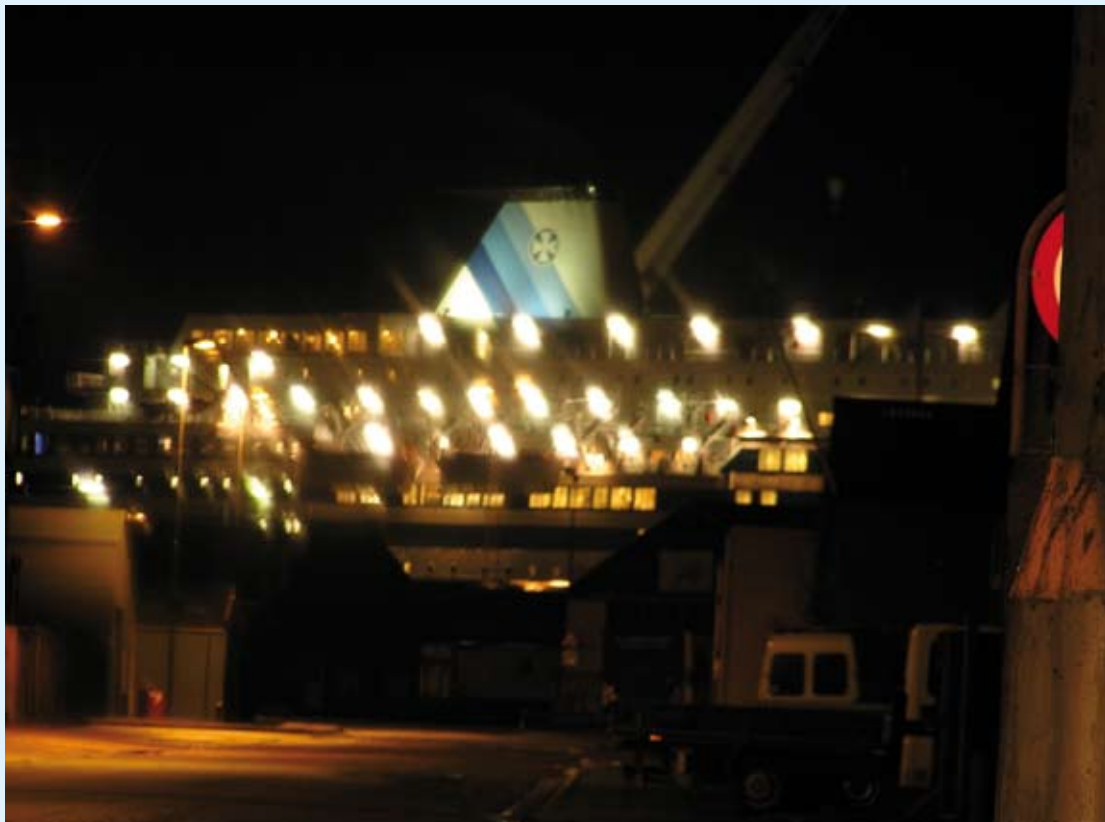
Fra Dansk Søulykkes-statistik fra 1946, kan man læse at S/S "Odin" forliste 30. juli i 1946, under rejse fra Emden til København med koks. Kl. 23:50 sejlede "Odin" mod en uafmærket undervandshindring, som senere viste sig at være vrage af M/S "Esbjerg". Ingen omkom.

S/S "Odin" var bygget i 1901 og på 1688 bruttoton.

REJSESEKRETÆR JANNIK MADSEN'S PERIODEKALENDER OG KAMERAKLIP

3.	Okt.	Møde med NAL, Danmarks Red.
4.	"	Kontoret i Rødovre
5.	"	Kontoret i Rødovre
6.	"	Kontoret i Rødovre
7.	"	Ferie
22.	"	Ferie slut
23.	"	"Pearl of Scandinavia" + kontor
24.	"	"Crown of Scandinavia" + kontor
25.	"	"Villum", "Poul Anker", "Hammero."
26.	"	Kontoret i Rødovre
27.	"	Projekt
28.	"	Nyborg, "Sea Power"
29.	"	Fredericia, "Samson", "Anna Sofie" ""Frigga"
30.	"	Århus, "Cable One", "Katrine"
31.	"	Frederikshavn, "Princess"





1.	Nov.	Frederikshavn, medlemsmøde
2.	"	Frederikshavn, Isbryderne
3.	"	Kontor, hjemme
6.	"	Ijmuiden, "King of Scandinavia"
8.	"	Bestyrelsesmøde, CO-Søfart
9.	"	Kontor, hjemme
10.	"	Møde Bell Casino, Göteborg
14.	"	Kontor, møde med DFDS
15.	"	Kontoret i Rødovre
16.	"	Bestyrelsesseminar, DSRF
17.	"	Bestyrelsesseminar, DSRF
20.	"	Esbjerg, skadestuen, Sea Energy
21.	"	"Sea Energy"
22.	"	Aflyst besøg "Princess"
23.	"	Kontoret Rødovre
24.	"	Kontor, "Pearl of Scandinavia"
25.	"	"Pearl of Scandinavia"



MS-internt

Referater af lokalmøder om ny struktur i Metal Søfart.

Dagsorden:

1. Velkomst af klubformand/klubformænd
2. Valg af dirigent
3. Ny struktur
4. Valg af ny klubformand, kasserer og bestyrelse
5. Eventuelt.

Ens for de fem strukturmøder refereres først og fælles. Derefter den særlige del for de enkelte møder. Referater er af Keld Bækkelund Hansen.

2. Valg af dirigent:

Der valgtes ingen dirigent, idet det ikke ansås for nødvendigt.

3. Ny struktur:

Formanden for Metal Søfart, Keld Bækkelund Hansen, orienterede om forbundets nye struktur, der netop var vedtaget på forbundets kongres.

Den nye struktur bevirker, at de 8 distrikter ændres til 5 regioner som følger den nye kommunalreform i Danmark. Derfor har Metal Søfarts bestyrelse besluttet at ændre vedtægterne således, at de 8 distriktsklubber ændres og sammenlægges til 5 regionsklubber, hvilket bevirker, at der er sket en række ændringer i Metal Søfarts vedtægter og retningslinier. Keld Bækkelund Hansen orienterede om disse.

Økonomi til klubberne deles forholds-mæssigt i henhold til de tal som nævnes i forbindelse med opgørelsen af de nye regioner.

4. Valg af ny klubformand, kasserer og bestyrelse:

Under punkt 4 blev der valgt ny klubformand. Kasserer og bestyrelse blev der ikke taget stilling til, idet fremmødet ikke muliggjorde noget sådan.

5. Eventuelt:

Her orienterede formanden om politiske emner fra det maritime område og den netop afholdte kongres.

23. oktober 2006 Region Syddanmark

Dagsordenens punkt 3:

For Region Syddanmarks vedkommende betyder den nye regionsstruktur, at afdelingerne i Distrikt 4 og 5 sammenlægges til 1 ny region. Der bliver således ikke afgivet afdelinger fra de to distrikter til andre regioner.

Dagsordenens punkt 4:

For Distriktsklub 4 opstillede Franz Ussler som ny formand, for klub 5, Per Maj. Valgt blev Per Maj. Til ny næstformand valgtes Preben Sørensen, kasserer fortsætter uændret.

1. november 2006 Region Nordjylland.

Dagsordenens punkt 3:

Regionsklub Nordjylland kommer til at bestå af hele det tidligere Distrikt 1, dertil kommer fra Distrikt 2, Metal Hadsund-Assens og Hobro. Fra Distrikt 3 kommer Metal Nykøbing M. og Thisted.

Dagsordenens punkt 4:

Som ny formand for Region Nordjylland valgtes Knud Christian Larsen. Den afgående formand Poul-Erik Nielsen blev valgt som ny næstformand.

7. november 2006 Region Midtjylland.

Dagsordenens punkt 3:

For Region Midtjyllands vedkommende betyder den nye regionsstruktur, at afdelingerne i Distrikt 2 og 3 sammenlægges til 1 ny region. Fra Distrikt 2 indgår alle afdelinger undtagen Metal Hobro og Metal Hadsund-Assens. Hadsund-Assens og Hobro vil i øvrigt fusionere til en afdeling. Fra Distrikt 3 indgår afdelingerne Herning, Holstebro, Lemvig-Struer, Skjern-Ringkøbing og Viborg.

Dagsordenens punkt 4:

For distriktsklub 3 opstillede Knud A. Nielsen til ny formand for Region Midtjylland, for distriktsklub 2 opstillede Bent E. Verner. Valgt blev Bent E. Verner.

9. november 2006 Region Sjælland.

Dagsordenens punkt 3:

For Region Sjællands vedkommende betyder den nye regionsstruktur, at distriktsklubberne 6 og 7 sammenlægges. Alle afdelinger fra Distrikt 6 indgår, bortset fra Bornholm som indgår i Region Hovedstaden. Fra Distrikt 7 indgår følgende afdelinger: Holbæk, Kalundborg, Køge, Nykøbing Sj., Ringsted, Roskilde, Sydvestsjælland og Sorø.

Dagsordenens punkt 4:

Søren Wincentz Nielsen, distriktsklub 7, blev valgt som formand for Region Sjælland, og tidligere formand Erik Sørensen, distriktsklub 6, blev valgt som næstformand.

13. november Region Hovedstaden

Dagsordenens punkt 3:

For Region Hovedstadens vedkommende betyder den nye regionsstruktur, at afdelingerne i Distrikt 6, 7 og 8 sammenlægges til en ny region. Fra Distrikt 6, alene Bornholm. Fra Distrikt 7: Helsingør, Hillerød, Lyngby og Nordsjælland Vest. Fra Metal København selvfølgelig Metal Søfart, København og alle afdelinger i Metal København.

Dagsordenens punkt 4:

Hans Rossen, distriktsklub 8, blev valgt som formand for Region Hovedstaden. Helmuth Sørensen-Salz fortsætter som næstformand.



BLIV SKIBSMASKINIST

VI STARTER D. 15. JANUAR 2007

For at blive optaget på uddannelsen skal du:

- have uddannelsesbevis eller svendebrev i et af Søfartsstyrelsens godkendte fag eller en godkendt branche inden for jern og metalområdet.
- have mindst to års relevant erhvervserfaring heraf mindst 9 måneders fartstid som skibsassistent eller i maskintjeneste..
- have gyldigt sundhedsbevis for søfarende, der er gyldig for maskintjeneste.

Er du befaren skibsassistent uden svendebrev har du mulighed for at deltage på et supplerende kursus forud for optagelsen på skibsmaskinistuddannelsen.

Få mere information om uddannelsen hos:

MARTEC
Hånbækvej 54
9900 Frederikshavn
tlf. 96 20 88 88
martec@martec.nu



Runde fødselsdage i perioden 11. december 2006 til 23. februar 2007

Tillykke 50 år

Knud Aage Nielsen – fylder 50 år den 23. december 2006
Jimmy Jørgensen – fylder 50 år den 18. januar 2007

Tillykke 60 år

Freddy Hyldgaard – fylder 60 år den 3. december 2006
Ole Jørgensen – fylder 60 år den 29. december 2006
Per Trane Jensen – fylder 60 år den 9. januar 2007
Ejvind Axelsen – fylder 60 år den 12. januar 2007
Luis Edvardo Flores Vergara – fylder 60 år den 12. januar 2007

Tillykke 65 år

Jaime Leopoldo Gruz – fylder 65 år den 2. januar 2007
Hans-Werner Semmelhaack – fylder 65 år den 5. januar 2007
Svend Egon Jensen – fylder 65 år den 31. januar 2007
Niels Erik Oldau Krull – fylder 65 år den 12. februar 2007
Erik Jensen – fylder 65 år den 20. februar 2007

Tillykke 70 år

Niels Jørgen Bredtved – fylder 70 år den 31. december 2006
Jan Archibald Galbraith – fylder 70 år den 26. januar 2007
Kaj Erik Olsen – fylder 70 år den 1. februar 2007
Børge Gustav Møller – fylder 70 år den 6. februar 2007

Flemming Roenberg Hansen – fylder 70 år den 13. februar 2007

Tillykke 75 år

Jens Christian Pedersen – fylder 75 år den 19. december 2006

Svend Aage Nielsen – fylder 75 år den 21. december 2006

John Bent Petersen – fylder 75 år den 22. februar 2007



REGIONSKLUB SJÆLLAND

Nyt kontingent er 15. kr. Det vil sige den gamle klub 6 sættes ned med en femmer, og klub 7 stiger med en tier.

Erik Sørensen

DISTRIKSKLUB 8 SØFART

13. NOVEMBER

Formand Keld Bækkelund redegjorde for den nye regionsstruktur hvor vi indgår i "Region Hovedstaden", som inkluderer Bornholm.

20. DECEMBER

Klub 8 afholder julesammenkomst. Vi mødes i foyéren (kælderen) i Metal København, hvor vi kan få en kop kaffe og hilse på hinanden, hvorefter vi vil opsøge et traktørsted i nærheden, i håb om at vi kan blive puttet ind mellem alle julefrosterne.

Altså: Nyropsgade 25, foyéren, onsdag d. 20. dec. kl. 12.

Primo 2007

I begyndelsen af næste år vil der blive indkaldt til bestyrelsesmøde hvor vi har en del at drøfte. Bl.a. skal vi have valgt et par bestyrelsesmedlemmer til den nye region/klub 5. Mere i næste nummer af fagbladet.

God jul og godt nytår til alle medlemmer.

Bestyrelsen klub 8

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2007

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	11.176 kr. og derover	Kr. 967,25	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. 607,00	
DAS-hyre	13.157 kr. og derover	Kr. 967,25	
DAS-hyre	13.156 kr. og derunder	Kr. 607,00	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	547 kr. og derover	Kr. 967,25	
Dagpengesats	546 kr. og derunder	Kr. 607,00	
Lærlinge		Kr. 194,75	
Efterlønsbidrag		Kr. 398,00	



METAL SØFARTS SENIORKLUB AFVIKLEDE
DEN ÅRLIGE SAMKOMMEN I MARINEFOR-
ENINGENS LOKALER PÅ HOLMEN, MED
VERDENS BEDSTE "STEGT ÅL", ØL OG
BRÆNDELSVIN, D. 18/10-2006.





Jørgen Julius Kühne – Nørreskiftevej 44, Ørby, 8305 Samsø – fylder **60 år d. 13. december**



Runde fødselsdage i perioden

11-12-2006 til 23-02-2007

John Ulrich – Ildtornvej 29, 1.tv., 3300 Frederiksværk – fylder **50 år d. 18. december**

Birthe Solveig Pedersen – Asavænget 21, 1.mf., 8900 Randers – fylder **60 år d. 25. december**

Steen Andersen – Grønnedal 110, Tåsinge, 5700 Svendborg – fylder **60 år d. 26. december**

Kenneth Broager Petersen – Skovalleen 21, 5550 Langeskov – fylder **50 år d. 27. december**

Robert Mann – Skippergade 42 B, 9900 Frederikshavn – fylder **60 år d. 28. december**

Rudolf Poul Krings – Risvangen 9, 8400 Ebeltoft – fylder **70 år d. 29. december**

Poul Jørn Jensen – Guldbergs Alle 8, 6710 Esbjerg V – fylder **70 år d. 30. december**

Per Christiansen – Matrosvænget 91, Hjerting, 6710 Esbjerg V – fylder **50 år d. 31. december**

Ruth Høybye Jensen – Lions Park, Mariehøjvej 23 bolig 3126, 2850 Nærum – fylder **85 år d. 12. januar**

Ivan Birch Hansen – Storegade 71, 1, 3790 Hasle – fylder **50 år d. 16. januar**

Jógvan Spangfeldt – Dalavegur 42, FO-0100 Torshavn – fylder **50 år d. 21. januar**

Jens Jørgen Poulsen – Fiskergade 90, 1D, 8000 Århus C – fylder **50 år d. 22. januar**

Antoinette Gotfredsen – Rue 39, 5900 Rudkøbing – fylder **60 år d. 29. januar**

Ebbe Lund Nielsen – Askevej 21, 8500 Grenaa – fylder **70 år d. 2. februar**

Birthe Sonne – Lærkevej 26, 3751 Østermarie – fylder **60 år d. 9. februar**

Hans Herluf Ravn – Strandgårdsvej 2, 2690 Karlslunde – fylder **50 år d. 17. februar**

Lene Annette Batz Johansson – Snorrebakken 4, 3700 Rønne – fylder **50 år d. 20. februar**

Marianne Neubauer, f. 25/10 1927, er afgang ved døden d. 23/6 2006

Henry Bo Kjær, f. 1/9 1956, er afgang ved døden d. 6/11 2006

Leo Ravn, f. 3/9-1933, er afgang ved døden d. 25/11-2006.



Vi mindes



Tak for den fine lampe, som jeg modtog i anledning af mit 50 års jubilæum.
Med venlig hilsen

Leif Olsen

Hjertelig tak for opmærksomheden til min 70. års dag.
Med venlig hilsen

Conrad Holgersen

Tusind tak for de flotte lysestager jeg modtog på min 60 års dag. Samtidig sender jeg en hilsen til mine tidligere kollegaer i BHT.

Maj-Lis Hass

Tusind tak for den flotte gave jeg fik i fødselsdagsgave d. 15/8
Kærlig hilsen

Else B. Thomsen, Frederikshavn

Mange tak for gaven til mit 40 års jubilæum, samt udnævnelsen til æresmedlem. Foreningen ønskes fortsat god vind fremover.

Med venlig hilsen

Jørn Rasmussen



Jubilæer i perioden 11-12-2006 til 23-02-2007

Kurt Kildeskov Nielsen har den 1/1 2007 været medlem af foreningen i 25 år.

Niels Jørgen Skotvig har den 1/1 2007 været medlem af foreningen i 25 år.

Kjeld F. Larsen har den 10/1 2007 været medlem af foreningen i 40 år og udnævnes derved til æresmedlem.

Anette Ditlevsen har den 1/2 2007 været medlem af foreningen i 25 år.

Kristian Bo Stylsvig Nielsen har den 1/2 2007 været medlem af foreningen i 25 år.

Ernst Hartvig Lindahl har den 1/2 2007 været medlem af foreningen i 25 år.

Viggo Bollerup har den 1/2 2007 været medlem af foreningen i 60 år.

MEDLEMSTILGANG

Ind/Ud sept. 2006

Ind	28
Ud	16
	<u>12</u>

Ind/Ud okt. 2006

Ind	18
Ud	23
	<u>-5</u>

Hovmester Preben Rønne

"Sine Mærsk"



TALSMANDSTUR ALGECIRAS

Så har jeg igen haft fornøjelsen af at være i Algeciras og besøge en række Mærsk-skibe og hilse på vores gode kollegaer, og som vanlig med stor hjælp af Asger Mørck fra Sømandskirken.

Alle var tilfredse med rammeaftalen som den er, og ønskede ikke samme aftale som mestre og styrmænd. Ellers blev der talt en del OK-fornyelse, og problemer med afløsninger på visse skibe. Hovmestrene bliver holdt ude i to rundrejser, hvorimod den øvrige senior-besætning bliver afløst efter seks uger hvis de ønsker det.

Svend Aage Wolf Larsen

FLYT AF A-KASSE FRA FTF-A TIL STA

PROCESSEN ER I FULD GANG

Indtil videre er flytteprocessen gået, om ikke problemfrit, så uden fortvivelse. På et tidspunkt måtte vi skrive til alle medlemmer som muligvis arbejdede i land, at de skulle se bort fra indhold i en skrivelse fra FTF-A, som kunne forlede til overflytning til andre forbund. Vi beklager overfor medlemmer som måtte have følt sig forvirrede.

STA er en "ægte" tværfaglig a-kasse, hvor alle kan være medlemmer.

Det er nok umuligt helt at undgå enkeltstående problemer. Også medarbejdere i a-kasserne kan være stressede og FTF-A er ikke i nogen let proces med stadige nedskæringer. Vi håber alt er på plads pr. 1. januar 2007. Er der problemer må I kontakte forening eller a-kasse.

TILLÆGSFORSIKRINGER

Der er nogle som har tegnet private til-

lægsforsikringer i et forsikringsselskab, tilknyttet a-kassemedlemsskabet. Vi har ingen oversigt over hvem eller hvormange, og kan ikke hjælpe det enkelte medlem direkte, medmindre medlemmet selv henvender sig.

Anciennitet fra det ene forsikringsselskab til det andet kan imidlertid overføres. Som medlem af FTF-A vil forsikringen være hos TopDanmark, hvor den skal opsiges. Derefter skal man, hvis man ønsker at fortsætte forsikringen, tegne en ny i Tryg. Hvis der herefter opstår ledighed i karénsperioden, skal man dokumentere det tidligere medlemsskab i TopDanmark.

HJEMMESIDE

Mellem jul og nytår vil vores hjemmeside blive opdateret, så den svarer til situationen pr. 1. januar 2007. Vi er overbeviste om at vi vil blive glade for vores nye medlemsskab af STA.

ÆNDRERE REGLER FOR LEDIGE

Alle råber på arbejdskraft og med den begrundelse har arbejdsdirektoratet lempet reglerne for selvforskyldt ledighed.

Med virkning fra 5/10 2006 har ledige der er i aktivering, mulighed for at stoppe i aktiveringen uden at få karantæne for selvforskyldt ledighed.

Betingelsen er, man selv finder udstøttet arbejde med mindst 4 timer pr. dag, eller mindst 20 timer pr. uge, og påbegynder det dagen efter man er stoppet i aktiveringen.

Før var betingelsen, man selv fandt udstøttet arbejde på fuld tid og det skulle være varigt (mindst 5 uger).

Årsagen til lempelsen er man har fundet at kortvarige jobs kan være medvirkende

til varige fuldtidsjobs. Det har vi længe argumenteret for.

Men pas nu på, det er ikke klogt gentagne gange at stoppe i aktivering for at overtage kortvarige jobs. A kasserne skal holde rede på hvor mange gange et medlem er stoppet i aktivering for at overtage kortvarige jobs, og det kan betyde A kassen skal foretage en konkret rådighedsvurdering af den ledige.

Er du i aktivering, kontakt afdelingen for råd og vejledning inden du stopper i aktiveringen.

Håber alle har haft en god sommer.

Ove Larsen

ÅRETS NYE SKIBSPLATTE 2007

Cimber

Klipperskibet Cimber, bygget i 1856- 57 på øen Kalvø i Genner bugten nord for Åbenrå. Konstruktøren var Søren Schmidt og bygherren var Jørgen Bruhn, der hermed søsatte skandinaviens største og smukkeste skib. Samtidig besad skibet dengang rekorden som det hurtigste skib i verden, det var 12 dage hurtigere på ruten Liverpool – San Francisco end alle andre deriblandt de britiske og amerikanske skibe. Cimber opnåede derved en plads i annalerne som verdens mest berømte klipperskib. Mange lod sig derfor inspirere af Åbenrå-klipperens konstruktion. Cimber sejlede hovedsageligt Liverpool – Calcutta – Australien – Asien samt Sydamerika. Efter 9 års tjeneste hos Bruhn & Sønner blev skibet solgt til Bombay i 1865.



KONGESKIBET DANNEBROG

Dannebrogserien er udført i 5 farver og belagt med 24 karat guld.

Fad, diameter 27 cm.	kr. 695,-
Ur, diameter 23 cm. med Junghans urværk.	kr. 495,-
Krus, højde 9 cm., diameter 7,8 cm.	kr. 58,-

DANMARKS SKIBSPLATTE



Årets platte nr. 37
kr. 395,-
excl. forsendelse

I AMERIKANSK FÆNGSEL UDEN DOM

For tre måneder siden kom skibskok Lone Larsen sejrende på Danica White, hvor hendes mand, Villy Larsen, var kaptajn. Udmønstringen endte brat; Villy Larsen blev arresteret og sat i amerikansk fængsel – og Lone blev sendt hjem til Danmark.

Læs Lones beretning.

Af Lise Mortensen Høj

Fotos af Lone: Per Olaf Frederiksen

Tirsdag den 5. september – for ca. tre måneder siden – stod Lone Larsen fredeligt i sin kabys på coasteren Danica White og tilberedte besætningens middagsmad. Skibet lå langs kaj i Wilmington, USA, og det var sidste måltid på denne udmønstring – Lone og hendes mand, Villy Larsen, der var skibets kaptajn - skulle efter planen afmønstre skibet og med fly hjem et par timer senere samme dag.

Pludselig bliver Lone afbrudt i madlavningen, da en af drengene stikker hovedet ind ad køjet og råber, at Villy står nede på kajen med håndjern på.

Lone kaster alt fra sig og løber ud til landgangen, kun for at se Villy stå med hænderne låst fast i håndjern på ryggen.

- Jeg nåede lige at råbe: "Hvad helvede sker der"? Men jeg fik besked om at tie stille og blive om bord, husker Lone.

Villy blev ført hen til en bil og blev kørt bort af U.S. Customs and Border Protection; og det er det sidste, Lone har set til sin mand.

Revolvere og blå briller

Vi skal en uge længere tilbage for at få hele sammenhængen med. Mandagen inden den dramatiske arrestation på kajen i Willington, var Danica White på helt almindelig vis ved at anduve havnen – en procedure, som Villy Larsen havde været igennem rigtig mange gange i det år, han havde været kaptajn om bord i skibet.

Ca. 6 sømil ud for Oak Island, North Carolina, USA anråbes skibet af et boarding team fra U.S. Coast Guard, og det bliver starten på en meget lang række af mærkelige misforståelser og noget, man vel nærmest kan kalde procedurefejl – der ender med anholdelsen af Villy Larsen. Med alle de nye strenge regler om terrrorsikring, hører det med til Villy Larsens opgaver, at han skal kræve at se Coast Guard-officerernes ID-kort, når de kommer om bord.

Han har fra rederiet hørt historien om en kaptajn, der ikke havde krævet det, og var blevet idømt en bøde for ikke at have fulgt sin del af proceduren.

Men tilbage til skibet. Her springer otte unge Coast Guardfolk med revolvere i bæltet og mørke solbriller ind over lønningen. De samler hurtigt besætningen i messen og stiller bevæbnede vagter ved døren. Ingen må forlade rummet.

- Der var store problemer, bare en af os skulle på toilettet, fortæller Lone.

Coast Guard

Efter en rum tid kommer Villy ned fra broen sammen med de folk fra Coast Guard, der har gennemgået skibets papirer på broen. De diskuterer. En af Coast Guard-folkene mener, at det er nok, at Villy Larsen ser hans ID-kort. ”Jeg står inde for resten af folkene”, argumenterer han.

- Så får I også kun mit pas. Jeg står inde for resten af besætningen, lyder svaret fra Villy Larsen. Og det er startskuddet til, at situationen går i hårknude.

Nu vil Coast Guard tjekke alle kamrene, mens besætningen fortsat er lukket inde og bevogtet i messen.

”Nej!”, siger Villy Larsen. Besætningsmedlemmerne har ret til at komme med ind på deres kammer, når det bliver gen-nemsøgt.

Efter en del diskussion får besætningen lov at komme med, mens Coast Guard gennemroder alle kamre. Men der er flere uoverensstemmelser. Nu vil inspektørerne se lastrummene og kræver lugerne åbnet.

Men også her er Villy Larsen oppe imod klare ordrer fra rederiet; lugerne må ikke åbnes i rum sø, inspektørerne må benytte en nedgangsluge til lastrummet.

Efter en lang diskussion ender det med, at Danica White bliver beordret ind på en ankerplads tættere på land, hvor lugerne så kan blive åbnet.

- På hele vejen derind og i flere timer efter vi havde kastet anker, lå båden fra Coast Guard bare og kredsede om os, fortæller Lone, der syntes, det virkede mærkeligt

og truende.

Det korte af det lange er, at inspektørerne igen kom om bord på ankerpladsen. Igen blev besætningen ’holdt op’ af bevæbnede inspektører i den ene side af dækket, mens et andet hold Coast Guard bordede skibet fra den anden side, tjekkede lastrummet, fandt alt i orden – og forlod skibet igen.

Ikke forbi

Nu tror besætningen, at det ubehagelige møde med myndighederne er overstået – men det er det langt fra.

Kort tid efter tikker en telex fra rederiet ind i styrehuset på Danica White: De amerikanske myndigheder anser Villy Larsen for farlig og utilregnelig, og han må ikke sejle skibet ind i amerikansk havn.

Danica White ligger nu på ankerpladsen og venter på, at en ny kaptajn skal ankomme fra Danmark og sejle skibet langs kaj. Nu hører det med til historien, at der på dette tidspunkt var en hurricane på vej ind over USA. Villy Larsen kalder derfor myndighederne for at få tilladelse til at sejle ud på åbent hav. Det vil ikke være sikkert at ligge til ankers på 14 m vand under en hurricane.

Først efter mange og lange diskussioner lykkes det at få tilladelse til at sejle ud – og skibet ligger nu de næste dage og rider stormen af i udkanten af hurricanen.

- Alt væltede rundt, husker Lone.

Langs kaj

Lørdag ankommer den nye skipper sammen med lodsens, og Danica White bliver endelig sejlet ind til kajen i Wellington, hvor



skib og besætning bliver bevogtet 24 timer i døgnet, ingen må komme i land. Lone bliver ført op til immigrationsmyndighederne, hvor hun får taget fingeraftryk og fotos:

- Jeg følte mig som en forbryder i en dårlig amerikansk film, fortæller Lone.

Både hun og Villy skal med flyveren om tirsdagen; så nu regner de med, at det hele snart er overstået.

Arresteret!

Og så er vi tilbage ved starten af historien. For tirsdag formiddag kommer myndighederne – helt præcist U.S. Customs and Border Protection – kørende i en bil og stopper nede på kajen, hvor de prajer Villy Larsen.

Villy går ned på kajen – altså på amerikansk jord – og bang, så sidder håndjernene på hans hænder, og han bliver ført

bort!

Kort tid efter sidder Lone i flyet hjem til Danmark; situationen er totalt uoverskuelig – hun ved ikke, hvad Villy er anklaget for eller, hvad der skal ske.

- Helt indtil flyet gik på vingerne, blev jeg ved med at sidde og kigge efter Villy. Selvfølgelig kommer de med ham, tænkte jeg, fortæller Lone. Hjemme i Danmark ringer hun til Udenrigsministeriet, hvor hun bliver henvist til Borgerservice, der venligt forklarer hende, at de kan skaffe hende en adresse, så hun kan sende breve til sin mand.

Rederiet – Folmer – melder 'hus forbi', de mener ikke, det er deres ansvar.

Advokat på

Herefter hvirvles Villy Larsen ind i en meget lang og meget uforståelig fængsling.

Allerede næste dag, onsdag den 5. september, kommer han for en dommer ved retten i Wilmington, hvor fængslingen opretholdes, og det besluttes, at der skal holdes en såkaldt Preliminary Hearing ved retten i Raleigh, North Carolina.

Om torsdagen bliver Villy Larsens fagforening, Søfartens Ledere, kontaktet af rederiet, og først her er der nogen, der begynder at interessere sig for Villys sag. Søfartens Ledere sætter alle sejl til og kontakter det danske konsulat i Charleston, og beder dem være behjælpelige med at finde ud af hvor Villy Larsen holdes fængslet og hvilke anklager der er rejst mod ham.

Senere på dagen kontaktes fagforeningen af Det danske Generalkonsulat i New York, der kan oplyse, at Villy Larsen forventeligt vil blive anklaget for "failure to cooperate with a federal officer", altså at han ikke har udvist det krævede samarbejde med U.S. Coast Guard.

Derudover oplyses det fra generalkonsulatet, at der måske også er en tiltale for "assault", der betyder at U.S. Coast Guard har følt sig truet eller angrebet af den måde Villy Larsen navigerede Danica White

Anklager, der af juristerne bedømmes som overordentlig alvorlige – med en strafferamme op til otte år, hvis Villy Larsen skulle blive dømt for anklagerne.

Mærkelige anklager

Og desuden anklager og hændelser, som Lone på ingen måde kan genkende:

- Jeg har fået at vide, at Coast Guard har forklaret, at Villy forsøgte at sejle dem ned med Danica White, dengang de forlod os

på åbent hav. De har også forklaret, at vi var oppe på 9 knob, da vi forsøgte at ramme dem! Men på skibets elektroniske søkort kan man se, at vi maksimalt sejlede 1,2 knob.

- Det er rigtigt, at Villy gassede motoren op, fordi han var vred. Men en stor langsom coaster kan altså ikke sejle ind i en speedbåd, understreger Lone.

Nu går der lang tid med lange juridiske forhandlinger. Søfartens Ledere får sat en god amerikansk advokat på sagen, og han får hurtigt gennemført to store forbedringer i Villys og Lones situation. For det første får Villy lov til at ringe hjem til Lone.

For det andet får advokaten oprettet en konto, så Villy kan få lov til at bruge 30 dollars om ugen på ekstra fornødenheder i fængslet.

Og ellers trækker sagen blot i langdrag efter langdrag. Så bliver retssagen udsat, så er der nye anklager – så er der nye forklaringer.

Sulten

I den anden ende af telefonledningen, i parrets fælles hus i Nakskov, sidder Lone. Hun er både ked af det og frustreret – måske allermost over, at hun ingenting kan gøre for Villy.

Nogle dage får han tilladelse til at ringe hjem én gang om dagen. Andre dage ringer han to gange. Og på et tidspunkt hørte Lone ikke fra ham i 14 dage – hvor han af uforklarlige årsager ikke måtte ringe hjem.

Og det, Villy fortæller, gør kun Lone endnu mere bekymret for sin mand; de forhold,

han lever under i fængslet er nærmest uforståelige, når man er vant til velbjærgede og ordentlige danske forhold. - Og måske endnu mere uforståelige, når der er tale om en 'allieret', understreger Lone.

Hun fortæller, at Villy er buret inde i en fængselscelle på 2 x 2 meter. De tre vægge er beton, og den sidste væg er tremmerne ud mod gangen. I hjørnet er der et toilet og en håndvask, i tremmerne er der en lille lem, hvor maden kommer ind. I det omfang, man kan kalde det mad.

Villy har stort set tabt al sul på kroppen; maden er ganske simpelt elendig og – endnu værre – utilstrækkelig. De 30 dollars kan han så bruge i en 'butik', hvor han bestiller varer om mandagen og får dem om onsdagen. Halvdelen bruger han til kaffepulver, resten til pulversuppe. Begge dele rører han op i varmt vand fra hanen, da der ikke er mulighed for at koge vandet.

En smøg til den lunkne kaffe er der ikke tale om; der er totalt rygeforbud i fængslet – også for Villy, der før røg mellem 60 og 80 cigaretter om dagen!

Sover på gulvet

- To gange har Villy skiftet fængsel, og det er så de gange, han har fået frisk luft! fortæller Lone.

Men det er værre endnu.

For selv om cellen er en enmandscelle med én seng og aller-allerhøjest plads til én mand, bor der to mand i den. Den, der bliver 'indlogeret' først, har – efter fængslets uskrevne love – ret til køjen. Den anden mand sover direkte på betongulvet. Hver mand har et gråt 'hundetæppe', der

på ingen måde er tilstrækkeligt til at holde varmen, og som Lone siger; de bliver nødt til at beholde tøjet på døgnnet rundt, ellers dør de af kulde.

På et tidspunkt lykkedes det Villy at købe sig et ekstra tæppe, men det blev taget fra ham under en inspektion; man må kun have et tæppe.

Magtesløs

Der er nu gået tre måneder siden Lone kom hjem fra Danica White:

- Det, jeg er mest bange for, er, at han knækker, siger Lone.

- Jeg er vant til, at han er ude at sejle, så jeg kan godt klare mig selv og passe børnene. Men jeg er slået ud af den. Jeg er simpelthen så træt – jeg har mest lyst til at lægge mig i min seng med dynen over hovedet og vente på, at det hele er overstået.



3. DECEMBER 2006

WILLY LARSEN FORTSAT FÆNGSLET

Ved redaktionens afslutning søndag den 3. december har Villy Larsen været fængslet i to måneder og 28 dage, og der er fortsat ingen udsigt til en afklaring på hans sag. Ej heller nogen dato på, hvornår han kommer for en dommer; eller for den sags skyld hvad der helt præcis trækker tiden ud.

Tirsdag den 27. nov. kl. 17.00 (lokal tid) blev Villy Larsen fremstillet for dommeren i Wilmington, og på det tidspunkt forventede alle, at han ville blive løsladt, da både anklager, forsvarer og myndighederne var enige om, at han allerede havde udstået sin straf.

Alligevel krævede dommeren yderligere dokumenter på bordet for at løslade ham, og han blev indsat i cellen i New Hanover County Jail igen. Endnu var forventningen, at han ville blive fremstillet for dommeren igen i løbet af ugen, og at sagen hurtigt ville blive afsluttet.

Men sådan gik det altså ikke.

Sent fredag den 1. december lød meldingen fra sekretariatschef Fritz Ganzhorn, Søfartens Lederes: - Skibsfører Villy Larsen kommer heller ikke hjem i denne uge. I går var vi i kontakt med vores advokat i USA, som oplyste, at de dokumenter, der skal udarbejdes i sagen fra "the government", trækker ud. Dermed er sagen ligeså uafklaret, som den hele tiden har været.

- Det bliver måske først i december. Men vi må også forberede os på, at det kan trække

endnu længere ud. Foreningens advokater gør hvad de kan for at fremskynde tingene, så Villy hurtigt kan komme for dommeren igen, understreger Fritz Ganzhorn: - Jeg har talt med Villy i går, og han er naturligvis skuffet over, at det ikke blev i denne uge han kom ud. Ligesom os havde han regnet med og håbet på en afslutning på sagen i sidste uge.

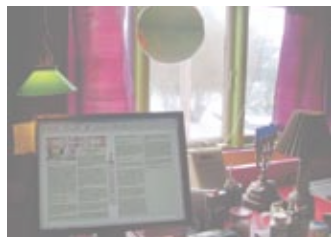
Villy Larsen er derfor stadig bag lås og slå i New Hanover County Jail.

Uforståelig straf

Søfartens Lederes sekretariatschef påpeger, at det største problem for forståelsen af den konkrete sag er, at det, at man som person – måske – har været besværlig og ikke i tilstrækkelig grad har samarbejdet med U.S. Coast Guard, skal have den konsekvens, at man fængsles i mange måneder.

- Det er simpelthen ikke i overensstemmelse med den vesteuropæiske strafferetslige opfattelse. Når man i vores del af verden ikke retter sig efter myndighedernes anvisninger, straffes der typisk med højest en bøde, siger Fritz Ganzhorn.

Sagen kan løbende følges på Søfartens Lederes hjemmeside, www.dana.dk, hvor der er logbog startende fra 28. august 2006, underskriftsindsamling til fordel for Villy's løsladelse, m.v.



v/Ole
Strandberg
pr.
3/12-2006

INGEN RET TIL PILSNERØL TIL MADEN I DFDS

Omtalt i sidste nummer af fagbladet.

"Kosten for tjenerne skal svare til den almindelige messekost. Tjenerne kan inden for en af skibsføreren fastsat grænse købe pilsnerøl til funktionærpris."

På grundlag af denne overenskomstbestemmelse, havde RBF anlagt sag mod DFDS, men henblik på at fastslå, at den seneste administrativt indførte 0-promillegrænse, var i strid med overenskomsten. Bestemmelsen forekom alle klar, og dermed var sagen kocht sammen til om der var tilstrækkelig tungtvejende driftsmæssig begrundelse for at tilsidesætte overenskomsten. Det syntes opmanden, Højesteretsdommer Per Sørensen - og det var vel også hvad alle forventede, eller frygtede, om man vil. Per Sørensen indleder sin begrundelse med at fastslå, at bestemmelsen mest nærliggende må forstås som en prisbestemmelse, snarere end en egentlig ret til at kunne købe og indtage øl ombord.

Efterfølgende kommer den næsten alt for velkendte svada om sikkerheden og of-fentligheden, hvorefter der afsluttes: "Medieomtalen af episoden i sommeren 2005

FAGLIGE SAGER og noter

illustrerer da også, at en - berettiget eller uberettiget - negativ omtale af forhold, der kan have betydning for sikkerheden ombord, kan have stor betydning for rederiet. Ud over ordlyden må § 10, stk. 1, således fortolkes under hensyn til den til enhver tid gældende personalepolitik, herunder alkoholpolitik."

"Sociale" overenskomstbestemmelser kan altså til enhver tid underkendes af den til enhver tid gældende personalepolitik.

Vi lader den stå - en oprejt pilsner - med kapslen på.

METALLERE ELLER SØMÆND

Sag nr. 2006.128 i Arbejdsretten.
Procederet 28. november 2006

Ved klageskrift af 7. februar 2006, har Sømændenes Forbund anlagt sag ved Arbejdsretten mod DFDS, med påstand om alvorligt overenskomstbrud ved at favorisere ansættelse af metallere, fremfor medlemmer af Sømændenes Forbund, og at rederiet herved omgår den mellem parterne indgåede overenskomst.

Sagen tager sin begyndelse i sensommeren 2005, hvor Sømændenes Forbund, angiveligt konstaterer at beskæftigelsen

af deres medlemmer er mindre end året før. Der rettes henvendelse til rederiet 27/9-2005, med anmodning om at få en forklaring på dette forhold, og rederiet afviser at der sker fravælgelse. Imidlertid er Sømændenes Forbund i besiddelse af en famøs mail fra en ikke-ledende medarbejder hos DFDS, som til et fragtskib i flåden skriver "Vi vil kun eller helst have skibsassistenter fra Metal", og for at gøre ondt værre, skrives der efterfølgende "det skal du jo ikke lige gå ud og fortælle dem, det kan jo komme den anden forening for øre".

På et fællesmøde 13. marts 2006, erkendte rederiet overenskomstbrud med baggrund i omtalte mail, og tilbød bl.a. at betale en forligsmæssig bod for forholdet, samt, i hvert fald midlertidigt, at overflytte medlemmer af Sømændenes Forbund på det omtalte fragtskib, som pt måtte være ansat på Metal Søfarts overenskomst, til overenskomst med Sømændenes Forbund, og samtidig tage initiativ til en hurtig fagretslig behandling af spørgsmålet om, hvorvidt rederiet måtte vælge en bestemt overenskomst af driftsmæssige grunde.

Man skal holde tungen lige i munden. Drejer sagen sig om medlemmer af det ene eller det andet forbund, eller drejer den sig om anvendelsen af den ene eller den anden overenskomst? En ikke-ledende medarbejder skriver i en mail - hvor vi alle skriver så meget andet sludder, "skibsassistenter fra Metal"! Det betyder, formelt set, "medlemmer" af et givet forbund, og det er et ulovligt ønske iht en særdeles velkendt dom fra Menneskerettighedsdomstolen. En arbejdsgiver kan og må ikke længere blande sig i hvor de ansatte er organiserede. For det forhold erkender rederiet overenskomstbrud og tilbyder at betale bod m.v.

Sømændenes Forbund afviste at indgå forlig og videreførte sagen ved Arbejdsretten med påstand om:

1) Alvorlig bod til rederiet, 2) Alvorlig bod til Danmarks Rederiforening for delagtighed og 3) Udskydelse af efterbetalingsspørgsmål til sædvanlig fagretslig behandling.

I sin indledning ved Arbejdsretten bemærkede LO-advokaten, at LO med denne sag prøver at få uddybet hvilket spillerum en arbejdsgiver har til at udnytte konkurrerende overenskomster. Hen mod afslutningen af dagen blev der fulgt op med mere drilske spørgsmål til rederiets vidner, om hvorvidt man kunne forestille sig en dumping-overenskomst indgået med den Kristelige Fagbevægelse, teoretisk set kunne tænkes at finde anvendelse og udkonkurrere eksisterende aftaler. Alt med baggrund i, at Metal Søfart-overenskomster umiddelbart set er billigere end overenskomster med Sømændenes Forbund. Det sidste blev bestridt af rederiet som henviste til tillægsbestemmelser i metal-overenskomsten og usammenlignelighed mellem overenskomsterne i øvrigt. Når og hvis rederiet på et skib ønskede at anvende en metal-overenskomst på hele skibet, for faglærte skibsassistenter, så var baggrunden driftsmæssig flexibilitet i metal-aftalen og stivsind i den tilsvarende sømands-aftale. Det blev i øvrigt erkendt at der ikke forelå sådanne driftsmæssige begrundelser for det konkrete skib, "Tor Suecia".

Et vidne for Sømændenes Forbund havde meldt afbud, angiveligt fordi vedkommende havde følt sig presset til at flytte forbund til Metal Søfart. Den bed vi mærke i af to grunde. For det første fordi vi tidligere i år har haft adskillige eksempler fra indenrigsfarter, hvor Sømændenes Forbund gennem anvisningsret, aktivt,

vedvarende og insisterende har kunnet presse medlemmer den anden vej - i strid med gældende lov og ret. For det andet fordi den pågældende er skibsmekaniker, og, det er kun Metal Søfart som har overenskomst for skibsmekanikere!

Afslutningsvis krævede LO-advokaten en bod på 1 million kroner til DFDS og 3 millioner til Danmarks Rederiforening for meddelagtighed og manglende konkrete pålæg til rederiet, hvortil advokaten fra Danmarks Rederiforening replicerede at det nok var "pay back time", med henvisning til 3 millioner kroners boden til 3F og Sømændenes Forbund for kampagnen mod DIS-registeret (Arbejdsretten 20/6-2005).

Dommen afsiges 18. januar 2007 kl. 14:30.

ESVAGT MS-BJÆRGELØN

Den 20.-21. juli 2006, var "Esvagt Gamma" på mission til bjærgning af "Esvagt Omega", som var stedt i fare i sejlbart farvand. "Esvagt Omega" havde brand i maskinrummet og drev i strømfuldt og trafikalt farvand til fare for sig selv og andre.

Efterfølgende begærede besætningen bjærgeløn.

Rederiet afviste at udbetale bjærgeløn, dels med den begrundelse, at det forud var meddelt at bjærgeløn ikke ville komme på tale, og dels fordi rederiet overfor forsikringsselskabet havde fraskrevet sig retten til bjærgeløn.

Rederiet henviser endeligt til overenskomsten, som efter rederiet opfattelse giver

ret til at fravige Sølovens bestemmelser til ugunst for mandskabet i den pågældende situation.

De faglige organisationer er uenige i rederiets opfattelse, og vi har siden sagens start samarbejdet om spørgsmålet, med advokat John Ibsen fra Søfartens Ledere som tovholder.

Der er for tiden følere mellem rederi og organisationer om et forlig, som muligvis kan afværge en egentlig retssag. Vores medlemmer ombord orienteres direkte når der er nyt i sagen.

TORM DSRF-FASTHYREAFTALE

Fasthyreaftalen for hovmestre, som blev indgået med Torm, med virkning fra 1. september 2006, er nu endelig underskrevet 23/11-2006. Der har ikke været uenighed til baggrund for det lange tidsforløb.

BHT DSRF-PROTOKOLLAT

På baggrund af forskellige mindre uhenigtsmæssigheder i overenskomsterne, har der været forhandlet mellem rederi og forening om reguleringer. Tillidsrepræsentanterne har været orienteret og har ikke haft bemærkninger, hvorefter et protokollat blev underskrevet i Rødovre 1/12.

1)

§ 4 stk. 3

Med virkning fra 1/3-2007, omfattes ansatte med under 1 års anciennitet ikke af gruppelivsforsikring i Forenede Gruppeliv (ændret efter ønske fra BHT på baggrund af stort besvær med at administrere ordningen for afløsere).

2)

DAS § 5 stk. 7, DIS § 5 stk. 8

Bestemmelse om kalenderdøgn eller arbejdstidsdøgn i relation til hviletidsbestemmelser.

Ordlyden er ændret fordi den var misvisende. Lov kommer før overenskomst. På HO og DO anvendes i dag kalenderdøgn, medens der på VC og PA anvendes arbejdsdøgn.

3)

§ 5 stk. 3

3-timers regel. Forklaringscirkulærets tekst om bestemmelsen bortfalder efter ønske fra foreningen. Enhver påbegyndelse af arbejde tilskrives med minimum 3 timer.

4)

DIS § 13 stk. 3b

Fejl i overenskomsten er rettet fra 125 kr/timen til 79,17.

SIMAC DUMPERI OG FRAFALD

Den 12. november udsendte Ritzaus Bureau en historie om voldsomme og katastrofale dumpe- og frafaldsprocenter ved SIMAC (Svendborg Internationale Maritime Academy), hvor de såkaldte dual-officerer uddannes.

"Studerende springer fra uddannelsen, dumpeprocenter er på mellem 50 og 60 på vigtige deksamener og der er problemer med at tiltrække unge."

Hele pressen tilegnede sig begærligt nyheden som blev gengivet i landsaviserne, radio- og TV-nyheder, medens 3F fandt anledning til at gengive gamle klagesange om ringe udnyttelse af de solide danske matroser.

Niels Sindal fra Socialdemokratiet og Kim Andersen fra Venstre, udtalte sig i Deadline på DR2 d. 15/11. Niels Sindal mente at uddannelsen skulle være mere "flexibel", og kortere, medens Kim Andersen fastholdt at uddannelsen som sådan ikke var kuldsejlet. Der skal graves et spadestik dybere og der er grund til tilfredshed med en netop indgået aftale med ministeren (Bendt Bendtsen) om evaluering af uddannelsen som helhed. Det er en solid uddannelse og det er en god investering for de unge, såvel når det gælder jobs til vands som til lands, udtalte Kim Andersen.

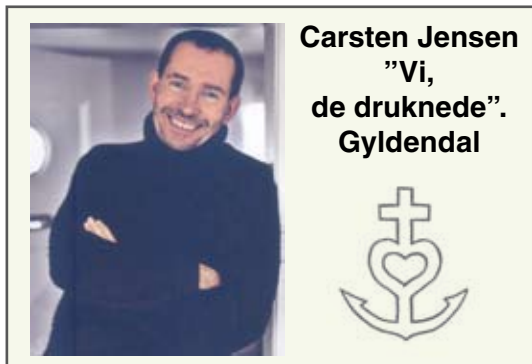
16. november udsender SIMAC en pressemeddelelse, hvori der redegøres for at frafaldsprocenter hos SIMAC er yderst beskedne til sammenligning med tilsvarende uddannelser, samt at dumpeprocenten i en enkeltstående deksamens maksimalt har været 42,9%. Påstandene i Ritzau-meddelelsen er med andre ord usande.

Pressemeddelelsen fra SIMAC fandt vej til nogle af erhvervets hjemmesider, men *ikke til den brede offentlighed*. Ritzaus historie **havde** været historie, og hvis der var en historie nu, så var det historien om hvordan Ritzaus historie var blevet skruet sammen.

Den historie forsøger "Søfart" så at bore i den 24. november under overskriften "Fup eller fakta om dumpeprocenter", som muligvis har fornærmet et par erhvervsjournalister hos Ritzau, hvilket synes at fremgå mellem linierne af et læserbrevsindlæg i "Søfart" den 1. december.

Det er en ganske pudsig historie, og SIMAC var tilsyneladende al for "længe" om at dementere. Historien var færdig!

Han så direkte på os. "Nej, sagde han", "jeg vidste ikke, at det kunne være så slemt. Det var til min egen Helvede. Hvad Helvede var, det vidste jeg allerede. Men at finde ud af Helvede, det var den ene ting den fordamte Isager aldrig lærte os." Der var sytten mand foran masten på Emma C. Leithfield. Seks af



"Vi, de druknede" er intet mindre end et mesterværk som ikke blot fortjener en Oscar. Efter mere end 25 års ihærdigt forfatterskab, hvor Carsten Jensen nok har haft en trofast, men begrænset læserkreds til sine 15 udgivelser, har han sprængt grænserne og hævet sig til de store romaners ensomme vidder. Det er ikke bare al det havvand som gennemstrømmer romanen, det er episk kraft fra barneland til død.

Carsten Jensen anvender virtuost en fortælle teknik mest med "vi" som fortæller, og dermed hjælpes de skumsprøjtende og bloddryppende historier af Joseph Conradsk format, til at være hele Marstals myter og historier, og alle sømænds myter og historier og alle kriges myter og historier, og måske ikke mindst, alle vi druknedes historie. Der er en fortæller, men det er alles fortæller.

Den historiske ramme spænder fra 3-års-krigen i 1848 til 2. verdenskrigs afslutning i 1945, og de mange fortællinger i den store fortælling er spundet sammen over 3 generationer af Marstal'ere hvor sønner og stedsønner afløser hinanden. Centralt er

familien Madsen hvorfra den første ender som palmevinsdranker på en Stillehavsø, den næste i sin alderdom hemsøges af skæbnetunge drømme og den tredje mister sin sjælefred af de røde lys under 2. verdenskrig (konvojsejlad hvor det var påbudt at pløje egne nøddestedte ihjel hvis de var i vejen for uforandret kurs og fart). En ikke mindre hovedperson er moderen og kvinden i Marstal som er determineret på at underminere Marstal som søfartsby, og som lykkes på sin vis, ved hjælp af en voldsom arv og beslutsom kvindeliste.

Romanen vil meget længere end fortælle søfolksskrøner og Marstal-historie, og den lykkes på alle planer. Hvis nogen bliver skræmte af anmeldelser hvori der fortælles, at Carsten Jensen på mange måder bryder med normale litterære traditioner og giver pokker i det litterære parnas, så glem det. "Vi, de druknede" er hæsblæsende spændende fra side 1 til side 700. End ikke de store sceneskift generer på rejsen og der er ikke sparet på krudtet. Til gengæld er vi sparet for rene helte og rene tabere, den slags skikkelser som befolker så mange plumpe bestsellerforfattere.

Carsten Jensen vil uden tvivl vinde et stort publikum med denne uforlignede roman som ikke har sin sammenligning.

Bogen er i øvrigt billig. Uindbundet 300, indbundet 350. Det skyldes måske en række fonde har bidraget.

Vi bringer et lille uddrag på de næste sider. Det var ikke let at vælge. I virkeligheden kunne man have slået ned på må og få.

O'Connor spiste ikke sammen med de øvrige officerer. Han sad i sin tronstol på dækket og lod maden bringe til sig. Vejret generede ham ikke. Hans krop var immun over for alt. Tøjet var altid det samme. Han skiftede aldrig. Den samme pjaltede skjorte, der nødtørftigt var dækket af en vest uden knapper med forrevne knaphuller, sad altid på ham. Kun snestorme og haglbyger fordrev ham fra stolen. Men jungmanden kunne berette, at også i sin kahyt, hvor der stank som i et rovdys hule, sov han i en fastboltet lænestol. Hunden lå på dørken ved hans fødder. Han var altid på vagt. Mændene sagde om ham, at selv i søvne var hans muskler spændte. Da Giovanni den næste dag bragte ham maden, satte O'Connor tallerkenen på dækket i stedet for at anbringe den i skødet, som han plejede. Så gjorde han tegn til hunden, som straks kastede sig over den fint anrettede mad. Imens stirrede O'Connor hele tiden på Giovanni. Giovanni stirrede igen. Han var ikke mere bange for O'Connor, end han var for hans hund. Hunden kunne han beherske med en håndbevægelse. Men O'Connor var uden for hans kontrol, og han havde fået sig en dødsfjende. Dagen efter gav Giovanni O'Connor maden i en foderskål. Han satte den på dækket for fødderne af styrmanden.

„Velbekomme,“ sagde han og vendte sig for at gå.
„Hvor er min mad?“
O'Connors stemme var lav og truende.
„Dér.“
Giovanni pegede på foderskålen.
„Du må hellere skynde dig, før hunden æder det.“

Det var i dette øjeblik, han beseglede sin skæbne. Giovanni var meget mere end bare kok. Når et skib ligger for anker på reden i New York, kommer der ikke bare skræddere, skomagere, slagtere, skibshandlere og frugthandlere om bord, alle disse praktiske mænd, som intet skib kan klare sig uden, før det står til søs, men også hælere, der falbyder falske guldringe og lommeure, der går i stå ved det første stød, tatovører med urene nåle, der lader hver tatovering ledsage af væskende betændelser, tiggere og tryllekunstnere, jonglører, fakirer og spåkoner, ruffere, alfonser og tyveknægte. Giovanni så snarere ud, som om han hørte hjemme i den sidstnævnte flok end på *Emma C. Leithfield*. Han stod på dækket med et rødt tørklæde bundet om sit ravnsorte hår og jonglerede med fire æg, som fløj rundt mellem hans hænder, uden at han nogen sinde tabte et eneste. Det var hans entré. Han havde optrådt i cirkus, og hvordan han var endt

på havet, var der ingen, der vidste. Han var knivkaster og jonglør, og det skete, at vi droppede en frivagt blot for at stå i døren til kabyssen og se ham arbejde. Han kunne jonglere med skarpslebne knive, tre eller fire ad gangen. De gik i et drejende hjul foran ham. Han tabte ikke én, greb ikke fejl og skar sig aldrig.

„Nu dækker Giovanni bord,“ lød det på dækket, og så styrtede mændene hen til messen for at være i første række.

Han stod for enden af bordet og dækkede op uden at flytte sig. Bliktallerkenerne fløj gennem luften, knive og gafler ligeså, og de landede, hvor de skulle, ved siden af hinanden. Tilskuerne blev svimle og henrykte af det. Aldrig knuste han noget. Ingen begreb det.

„Hvordan gør du, Giovanni?“ Han rystede smilende på hovedet. Der var ingen hemmeligheder.

„Det hele sidder hér.“ Han vrikkede med håndleddene. De blinkede til hinanden. De var stolte af deres kok. Whiskyen var hevet over bord. De var i søen. Mændene rettede sig og gik omkring i deres daglige dont. Men det var Giovanni, der gjorde dem til en besætning.

De var fjorten dage i søen fra New York. *Emma C. Leithfield* havde passeret

ækvator med kurs mod Buenos Aires, og mændene stod som sædvanlig og beundrede Giovanni, da O'Connor pludselig dukkede op. Giovanni var i færd med at dække bord.

Tallerkenerne navigerede målrettet gennem luften på vej til deres bestemmelsessted, da O'Connor stak en kæmpenæve frem, og en tallerken kom ud af kurs og røg på gulvet.

Den gik ikke i stykker, det gør bliktallerkener ikke, men alligevel var effekten af O'Connors sabotage større, end hvis tallerkenen var gået i tusind skår. Giovannis ansigtsudtryk forandrede sig øjeblikkeligt. Når han udførte sine kunststykker, var han på én gang koncentreret og henført. Nu vågnede han brat op. Selvforglemmelsen i hans ansigt blev afløst af en agtpågivenhed, de ikke havde set før. Da O'Connors næve fór ud imod ham, flyttede han sig med samme virtuositet som den, hvormed han kastede rundt med sine knive og tallerkener. O'Connors næve, der ville have forvandlet hans smalle, fintformede ansigt til en blodig masse, gik i stedet ind i skottet med en grim, knasende lyd. Hans knoer var blodige, da han genvandt balancen.

Giovanni stod samme sted som før med et koncentreret udtryk i ansigtet. Der var ingen fjendtlighed, ingen angst, vrede eller panik i hans ansigt. Han var cirkusartisten, der højt oppe

under kuplen forbereder sig på et vanskeligt spring uden sikkerhedsnet, og da O'Connor ubehersket slog igen, dukkede Giovanni sig med samme præcision som før. O'Connor tumlede fremad, tilsyneladende ude af balance. Men de, der i dette øjeblik så hans ansigt, anede, at noget andet var i vente. Hans grimme fjæs var ikke i nogen ubehersket ophidselses vold. Hans øjne var smalle sprækker midt i de opsvulmede, arrede kødmasser. Der var en kulde og ro i dem, der varslede, at det tumlende fald fremad var planlagt. Giovanni sprang til side for ikke at stå i vejen for den faldende kæmpe. Men i stedet for at afbøde faldet med hænderne stak O'Connor sin lange arm ud og greb fat i den lille italiener, som han rev med sig ned på dørken. De ventede, at O'Connor ville forsøge at komme oven på Giovanni for så at gennembanke ham, og de trængtes allerede omkring de kæmpende for at hive ham væk. I stedet lå de faldne et øjeblik ubevægeligt ved siden af hinanden. Så lød der et smertensskrig fra Giovanni. Han holdt sig om håndleddet. Hånden hang så underligt slap. Med et hurtigt vrid af sin stærke næve havde O'Connor brækket den.

O'Connor kom roligt på benene. Han stod ved siden af sit offer og så rundt på mændene. Uden at se ned, mens han stadig fastholdt deres blikke, løftede han foden og stampede med støvlen hårdt på den sårede hånd. De hørte fingrene knuses. Så forlod han messen. De veg til side for ham. Men havde de haft en af Giovannis skarpe knive i hænderne, da havde de begravet den i ryggen på ham, dybt nok til, at spidsen kunne kilde hans rådne hjerte og for altid slukke den ild fra Helvede, der brændte i ham. De flokkedes om Giovanni og hjalp ham på benene. Han holdt om den sårede hånd. Tårerne løb ham ned ad kinderne. Han græd ikke af smerte, men over sit tabte talent. De så på de knuste fingre, der strittede i unaturlige vinkler. De havde set nok af ulykker om bord til at vide, at den hånd ville han aldrig kunne bruge igen. Minuttet før havde han været en kunstner. Nu var han knap nok en mand. De tog ham til kaptajn Eagleton. Hånden blev forbundet. Det skulle nok hjælpe. Selv ikke en læge kunne havde reddet den. Kaptajn Eagleton så bort, som om det hele ikke kom ham ved. „O'Connor,“ sagde han, „gør ikke noget uden grund.“ Det var alt, hvad de fik ud af deres klage.

CO-Søfart
Mose Alle 13
2610 Rødovre

Magasinpost
Id.nr. 12191



Kontoret julelukket: 21/12 kl. 12:00 - 2/1
Dette gælder ikke Metal Søfarts A-kasse.

Kontorferier:	Ole Strandberg	2/1 - 16/1
	Corlis Hansen	12/2 - 18/2
	Barno Jensen	12/2 - 14/2
	Susanne Holmblad	19/2 - 25/2



**GLÆDELIG JUL
OG
GODT NYTÅR
ØNSKES TIL
ALLE MEDLEMMER**