

Dette nummer af fagbladet er anderledes.

Alt noteret med blåt i denne udgave (også bokse - og logoer uanset farve), er i den elektroniske udgave (netudgaven) interaktive link.

Hvis der f.eks. klikkes på boksen for neden i denne spalte, vil den åbne en fil med alle dagpengesatser 2011.

I indholdsfortegnelsen på side 2 kan du blive ført direkte til den pågældende artikel, og ord kan blive forklaret ved opslag i [Wikipedia](#) eller på andre hjemmesider.

Det er indledningen til en videreudvikling af den elektroniske udgave, som du kan læse mere om baggrunden for på side 12-13. Vi håber rigtig mange tilmelder sig "kun som e-mail tak"- ordningen.

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



Dansk Metals Maritime Afdeling



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13
2610 Rødovre

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

Telefon: 36 36 55 85
Fax: 36 36 55 80



REDAKTIONEN



af dette nummer
sluttet den 5. juni 2011

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 12. august 2011
- på nettet (www.co-sea.dk) d. 7. august.

Stof til august-nummeret skal være redaktion
i hænde senest den 22/7-2011, *eller
efter aftale.*

CO-Søfart

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

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

Søværnets Konstabelforening:

Formand Bjarne K.-Petersen 40753515
Forretningsf. Bjarne M. Olsen 36365595
Inform.medarb. Anja Poulsen 36365587

E-mailadresser:
bkp@maks.dk - bmo@maks.dk
ap@maks.dk

ITF: Jens Fage-Pedersen 22808188
Mail: fage-pedersen_jens@itf.org.uk

Dansk Metal a-kasse

Susanne Holmblad 33148436
fax 33322755
Mail: 0000suj@danskmetal.dk

Min A-kasse

Afdelingerne 70 12 37 82
Mandag + tirsdag 09.30-14.00
Onsdag lukket
Torsdag 09.30-17.30
Fredag 09.30-13.00
(adresser m.v. se hjemmeside:
www.co-sea.dk/DMMA-catering/A-kasse)

INDHOLD

Staten lukker for Søfartens Bibliotek	3
Faglige sager og noter	4
Når DIS'en bliver for tåget	8
Det danske postvæsen og fagbladet	12
DMMA konstituerer sig på Jørlunde	14
Seniorklubben	17
DMMA dæk&maskine - internt	18
Månedens foto	20
DMMA catering - internt	22
Nationalitetskravet - revideret L189	24
Beskæftigelsesstatistik	26
Søfartens Bibliotek	28
Tortzen: Kampen på havet, anmeldelse	29
Beri-beri tog dem	30
Tjenestemændenes Forsikring	35
Jonatan Lear - Ndolé	36
DMMA's sommerhus	38
Månedens citat og Albert Engström	39
Kontor og ferier	40

Fagblad

Ole Philipson, ansvarshavende red.
Ole Strandberg, red. + opsætning
Chr. Petersen, red.
Produktion: Special-Trykkeriet Viborg
Oplag: 2.902 eks. kontrolleret FMK/DF
ISSN: 1901-4570



Statens smålighed overfor de stadig færre danske søfarende i danske skibe når nu et nyt lavpunkt.

Det offentlige Danmark har besluttet at fjerne tilskuddet til Søfarten Bibliotek fra 1. april 2011, og bogbetjeningen af danske skibe er kommet i fare for at ophøre i den nærmeste fremtid.

Det offentlige tilskud til Søfartens Bibliotek har været på et så lille beløb som 1,9 mill. kr. årligt, og for dette beskedne beløb har biblioteket formået:

- * til stadighed at have mere end 55.000 bøger ude at "sejle" på danske skibe.
- * at drive folkebibliotek for alle med interesse i det blå Danmark fra lokalerne på Blegdamsvej.
- * samt ikke mindst være fagbiblioteket for det Maritime Danmark.

Biblioteket er en succes på alle måder, og har på trods af den beskedne økonomiske ramme opbygget en fantastisk position i erhvervet.

Det er ganske utroligt at regeringen som igennem de sidste 10 år har haft en målsætning om "Danmark som førende søfartsnation", mener de samtidig skal indstille støtteordninger på Velfærdsområdet til de søfarende i de danske skibe.

Den 1. juni vedtog man en ny lov om Handelsflådens Velfærdsråd, som flyttede alle statens udgifter til søfarende over til skibsrederne. Den sidste udgift som staten havde til de søfarendes velfærd var tilskuddet til Søfartens Bibliotek, men dette var åbenbart også for meget for staten.

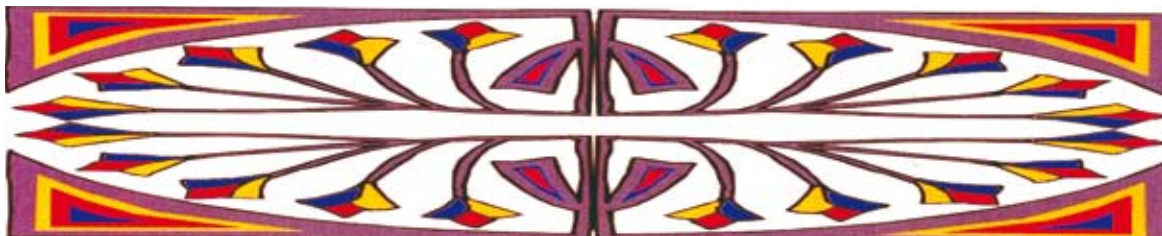
Det er i sandhed et småligt og mentalt fattigt land, når politikerne mener at det er OK at fjerne alle goder for en gruppe af arbejdere i et erhverv, mens de samme politikere er ved at falde over deres egne ben for at yde subsidier til erhvervets arbejdsgivere.

Danmark skal være den førende søfartsnation, men åbenbart kun for aktionærer og direktører og ikke for de mennesker der sejler skibene. Men det er selvfølgelig heller ikke dem som sejler skibene der fordeler velbetalte ben i bestyrelser, når ministerbilen/hyren forsvinder.

AOP

Det skal for forståelsens skyld bemærkes, at fratagelse af biblioteksmidlerne ikke er en del af regeringens nålestiksbesparelser. Der er tale om penge som flyttes fra specialbiblioteker generelt set, til et andet "godtgørende område".

Tips- og Lottomidlerne, er overskuddet fra det for 80%'s vedkommende stats-ejede "Danske Spil". Midlerne er årligt på 1,6 milliarder kroner og det beløb fordeles uændret. [Her kan du læse mere om Tips- og Lottomidler.](#)



v/Ole
Strandberg
pr.
5/6-2011

Færgen A/S - BornholmerFærgen catering

Hyrebilag på DIS er nu endelig godkendt den 23. maj 2011 og er udlagt på foreningens hjemmeside.

KØJ

Et medlem ansat som purser i Bornholmerfærgen er blevet opsagt til fratrædelse i efteråret 2011. I opsigelsen, var der en henvisning til funktionærlovens bestemmelser vedrørende fratrædelsesgodtgørelse, som ville udløse 3 måneders godtgørelse.

I mellemtiden er der i overenskomsten aftalt andre regler med ikrafttrædelse pr. 30. april 2010. Her er medlemmet berettiget til 4 måneders fratrædelsesgodtgørelse. Efter henvendelse til rederiet er fratrædelsesgodtgørelsen nu ændret til 4 måneder.

KØJ

Dan-Tug dæk&maskine

Et medlem ansat i Dan-Tug, blev opsagt da rederiet ikke mente, at han var i stand til at varetage stillingen som skibsassistent længere. Medlemmet rettede henvendelse

FAGLIGE SAGER OG NOTER DMMA

til foreningen som kunne konstatere, at der ikke var udbetalt fratrædelsesløn jvf. overenskomsten, at der ikke var indbetalt pension efter overenskomsten, at hyren ikke svarede til den aftalte løn i overenskomsten, at der ikke var udbetalt kompetancefonds tillæg osv.

Det har også vist sig svært for medlemmet af få sine lønsedler udleveret. Foreningen er nu langt om længe i dialog med rederiet og sagen forventes løst snarest.

KØJ

DFDS dæk&maskine

Et medlem havde været ansat som afløser i DFDS i flere forskellige perioder igennem et længere tidsrum. Desværre var der gået "kludder" i udbetalingen af ledighedsdage i forbindelse med de forskellige fratrædelser i den forgangne periode. Efter at foreningen rettede henvendelse til DFDS blev sagen straks løst, og medlemmet har nu fået sine ledighedsdage udbetalt.

KØJ

Erria A/S dæk&maskine

Et medlem rettede henvendelse til foreningen, idet han siden 1.5.2010 har været ansat som afløser og pr. 1.12.2010 var

blevet fastansat. Rederiet havde meddelt medlemmet at han pr. 1.1.2011 ville blive trukket 3 daglønninger til dækning af 1:1 tønnen i 2011. Dette er i og for sig også helt efter bogen, hvis der havde været udstedt feriekort for optjeningsåret 2010. Det var der ikke i dette tilfælde. Efter møde med rederiet stoppes dette løntræk pr. 1.5.2011 da der i 2010 er optjent feriedage til dækning af tønnen.

Ligeledes havde medlemmet sejlet en uge ekstra som sygeafløser og rederiet indvilgede venligt i, at medlemmet kunne få udbetalt de overskydende fridøgn straks og altså ikke behøvede at afvikle de ekstra fridøgn, eller vente med udbetaling til året var afsluttet som ellers er normal procedure i rederiet.

KØJ

Ærøfærgerne maskinister



Den 3.maj 2011 blev der afholdt forhandlinger mellem DMMA og Ærø-færgen om overenskomsten for maskinister. Der opnåedes enighed om, at grundlønningerne pr. 1. april 2009 stiger 1,25% pr. 1. april 2010 og med 1,75% pr. 1. april 2011.

Overenskomsten er fornyet for en periode på 2 år fra og med 1. april 2010. Der er ikke yderligere ændringer til overenskomsten. Overenskomsten foreligger ikke i skrivende stund, men forventes færdiggjort snarest og herefter udlægges den på foreningens hjemmeside.

KØJ

Scandlines og DFDS lønsager

En skibsmekaniker på Helsingør-overfarten i Scandlines henvendte sig, da han mente at han var blevet forkert aflønnet i en periode. Vi gennemgik lønsedler og kunne bl.a. konstatere, at medlemmet i en periode ikke var steget i anciennitet, ligesom han heller ikke havde modtaget et tillæg, som han havde krav på. Vi henvendte os derefter til rederiet, som hurtigt fik rettet op på fejlen og udbetalte det tilgodehavende.

Et opsagt medlem i DFDS henvendte sig, da han ikke mente at han var slutafregnet korrekt. Også her kunne vi ved gennemgang af lønsedlerne konstatere, at han ikke var placeret i den korrekte anciennitetsgruppe, at han ikke havde fået kontanterstattet det korrekte antal fridøgn/seniordage, og at rederiet havde sat ham til at afvikle feriedage i opsigelsesperioden, hvilket de ikke må i henhold til overenskomsten. Rederiet har efterfølgende hurtigt korrigeret fejlen, ligesom man har udbetalt G-dage og udstedt feriekort til medlemmet.

CP

Nordsøen - ESS catering

Som nævnt i sidste blad kører vi en sag for et medlem, der har været ansat i ESS. Medlemmet havde i en periode ikke fået udbetalt kokketillæg mv., som han havde krav på. Efter henvendelsen til os har vi taget sagen op med firmaet, som vil udbetale det tilgodehavende med førstkomende lønkørsel.

Til gengæld er der en ny sag undervejs fra samme firma. Her drejer det sig om manglende kompensation for forlænget



tjeneste noget tid tilbage. Vi har kontaktet firmaet og afventer deres tilbagemelding. Begge sager har været påvirket af at ESS har lukket kontoret i Esbjerg Lufthavn, hvor man havde lønbilagene mv. Det har derfor taget noget tid, at finde frem til de rigtige personer mv. i firmaets afdeling i København. Men nu er den ene sag som nævnt løst og vi afventer snarlig afslutning på den anden sag.

CP

Land - bodegaer og cafeer catering

I sagen om manglende løn fra Restaurant Feddet afventer vi fortsat en evt. tvangsauktion, da arbejdsgiveren er ude af stand til at betale og har en mindre hær af kreditorer i hælene (heriblandt DMMA på vegne af medlemmet). Sideløbende prøver vi at få det tilgodehavende udbetalt gennem [Lønmodtagernes Garantifond \(LG\)](#), men her henviser man til arbejdsgiveren, da man ikke er overbevist om at denne ikke kan betale. Vi har netop fremsendt udskrift fra Fogedretten til LG, hvoraf det netop fremgår at arbejdsgiveren ikke kan betale. Så nu afventer vi LGs svar på dette.

Man skal passe på med ansættelse i det storkøbenhavnske cafémiljø. Et medlem er igen kommet i klemme i en konkurs-sag, hvor han har løn til gode fra en café i whiskybæltet, som har drejet nøglen om. Vi har gjort kravet gældende overfor caféen, men har ikke modtaget svar fra

dem. Caféen er endnu ikke endeligt erklæret konkurs, men ifølge vore oplysninger skulle det være lige oppe over og ellers vil vi selv søge dem erklæret konkurs. I det øjeblik caféen er erklæret konkurs, vil vi gøre kravet gældende hos kurator, ligesom vi så kan søge at få tilgodehavendet udbetalt fra LG.

CP

Søfartsstyrelsen OK catering

Vi skrev i sidste nummer, at forhandlingerne med Søfartsstyrelsen om ny overenskomst for skibsassistenter, kokke og hovmester på Skoleskibet DANMARK var kommet godt i gang. Det var de sådan set også, men så gik det ellers i stå. Vi har i forhandlingerne været både konstruktive og fleksible.



Flere gange er vi gået fra et møde, hvor vi egentlig troede vi nærmede os en endelig aftale, men herefter har tilbagemeldingen fra Søfartsstyrelsen så været at det alligevel ikke kunne lade sig gøre (med henvisning til Personalestyrelsen). Vi er nu gået i tænkeboks og overvejer det videre forløb.

CP

Nye tillidsrepræsentanter dæk&maskine - catering

Siden sidst vi opdaterede TR-listen er der kommet en del nye tillidsfolk til:

På **Scandlines'** Helsingør-overfart er Ole Schjørring valgt til tillidsrepræsentant for

skibsmekanikerne. Det er første gang i meget lang tid at vi overhovedet har en tillidsmand på den overfart, så det er vi meget glade for. Vi skal i den forbindelse også opfordre vores skibsassistenter på samme overfart til at få valgt deres tillidsmand. I mellemtiden vil Ole sikkert være behjælpelig med kontakt til afdelingen mv. hvis der er behov for det.

For skibsassistenterne på **DFDS'** "Dana Sirena" er Sven Koch Dalsgaard valgt til tillidsrepræsentant.

Hos **SamsøFærgen** har vi som nævnt i forrige nummer haft valg til tillidsrepræsentant og suppleant for cateringpersonalet. Her har medlemmerne valgt Charlotte Orluff som tillidsrepræsentant samt Britt Sindahl Jensen som suppleant.

På **BornholmsFærgen** "Hammerodde" er kok Tony Frank Rasch Andersen valgt til suppleant for tillidsrepræsentanten for cateringbesætningen ombord.

Hos **Fjord Line** har vi haft valg til ny suppleant for cateringafdelingen, hvor Lea Freund Kristensen er valgt efter at Conni Sørensen blev forfremmet til supervisor.

Vi takker de afgående tillidsfolk for deres indsats for forbundet og byder de nye velkommen ombord. Til de nyvalgte (og de "gamle" for den sags skyld), kan vi i øvrigt opfordre til at kontakte afdelingen hvis man ønsker at deltage i nogle af Dansk Metals kurser, f.eks. grundkursus for tillidsrepræsentanter.

Derudover planlægger vi også fremover at afholde et årligt kursus specielt for tillidsfolk i den Maritime Afdeling, med mere fokus på søfart og offshore. I år vil vi dog i stedet afholde et seminar med særlig fokus på næste års overenskomstfor-

handling. Vi forventer at afholde dette seminar i sidste halvdel af året – nærmere info følger.

Færgen A/S - BornholmerFærgen talsmand

Sagen om talsmanden spm blev varslet på nedsat tid er nu endeligt afsluttet. Parterne har opnået enighed om en passende bod.

Jl

Mols-Linien A/S voldgiftskendelse - reparatører

Efter afgørelsen i voldgiftssagen 8. april 2011 ([FV2011.0017](#)), har parterne opnået enighed om en passende bod.

Fra Opmandens kendelse:

"Efter det således anførte findes det ikke af hensyn til rederiets drift og sikkerhed nødvendigt, at reparatørerne om natten generelt vagtplaneres på sønehelligdage alternativt med skibsassistenterne som sket. Herefter, og da der ikke er oplyst forhold, der gjorde vagtplaneringen af reparatørerne nødvendigt i påsken 2009 og 2010, må klagers påstand tages til følge. f.hv. højesteretsdommer

Poul Sørensen

Jl

Ændring af ferieloven

Lov nr. 320 af 15/4-2011

* bedre muligheder for at bevare en ferieret i en fritstillingsperiode hvor arbejdstageren har erhvervet nyt arbejde.

* mere fleksible regler om overførsel af den 5. ferieuge.

* forældelsesregler ændret til 3 år.



Når DIS'en bliver for tåget

18. maj 2011 blev der skrevet endnu et kapitel i historien omkring Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), da Østre Landsret afsagde dom i sagen mellem to polakker og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Siden oprettelsen af DIS 1. juli 1988 har lovgivningen været omgivet af kritik og spørgsmålstegn.

Dels har der været kritiske røster fremme i forhold til statsstøtte, og dels har både FN (ILO), EU-kommissionen og fagbevægelsen, været særdeles skeptiske overfor bestemmelsen i DIS vedrørende reglerne om forhandlingskompetence for de søfarende – lovens § 10 stk. 2:

"... Kollektive overenskomster som nævnt i stk. 1, der er indgået af en dansk faglig organisation, kan kun omfatte personer, som anses for at have bopæl i Danmark, eller som i medfør af indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med danske statsborgere..."

Bestemmelsen betyder, at danske faglige organisationer ikke kan forhandle overenskomst på vegne af søfarende, som har bopæl i udlandet.

I nedenstående vil statsstøtte- og skattemæssige problemstillinger ikke blive omtalt, ligesom der ikke vil blive taget nærmere stilling til erstatningsspørgsmålet i sagen.

Retssagens forhistorie

Retssagen blev anlagt ved Københavns Byret den 9. oktober 2008 af LO på vegne af 3F, men sagen har en meget længere forhistorie.

1996 - Arbejdsretten

Restaurations- og Bryggeriarbejder Forbundet (nu 3F) anlagde allerede i 1996 sag an mod DFDS med påstand om, at hollandske tjenere på ruten Amsterdam-Newcastle var omfattet af

den danske overenskomst ([Winston Churchill-sagen](#)).

Arbejdsretten lagde i sin afgørelse vægt på, at DIS-lovens bopælskriterium principielt kunne krænke EU-retten, men at tidligere afgørelser fra EU-domstolen cementerede, at kriteriet kunne være sagligt, hvis det var " ... *begrundet i relevante objektive forskelle i den ansattes situation ...*" ([sag 152/73 - Sotgui](#)). På den baggrund afviste Arbejdsretten at hollænderne var omfattet af den danske overenskomst, idet der ikke var tale om en diskrimination på baggrund af statsborgerskabet, men alene de objektive forskelle på at have bopæl i henholdsvis Holland og Danmark.

Sotgui-dommen siger imidlertid direkte, at der er en klar formodning om traktatbrud i de tilfælde hvor en EU-statsborger stilles ringere økonomisk, end medlemsstatens egne borgere. Tilsyneladende overser Arbejdsretten med åbne øjne, at det alt andet lige er selvindlysende at statsborgerskab og bopæl normalt hører sammen.

Det Arbejdsretten forsøger at undgå, er diskussionen omkring arbejdskraftens fri bevægelighed, idet retten, af uvisse grunde, ikke ønsker at forelægge spørgsmålet for en på dette tidspunkt meget konservativ og firkantet EU-Domstol.

Sotgui-sagen omhandlede konkret et tilskud, som blev udbetalt til ansatte som ikke havde deres bopæl tæt på arbejdspladsen. Tilskuddet blev udbetalt som et midlertidigt tilskud, idet man forventede og krævede, at de pågældende ville flytte til "kommunen", og på et tidspunkt ophørte man med at udbetale tilskuddet.

Dommerne fandt, at det ud fra et konkret skøn af den objektive forskel - der bestod i at kræve en tysker flyttede frem for en udlænding immigrerede, og det faktum, at der alene var tale om et midlertidigt tilskud - i dette konkrete tilfælde kunne begrunde en forskelsbehandling på baggrund af et bopælskriterium.

I sagen om de hollandske tjenere, er der ikke tale om en midlertidig forskelsbehandling med et konkret formål (udover at forskelsbehandle), og retten lægger ikke et konkret skøn til grund for afgørelsen, - men som franskmændene siger, "ce la vie".

Det skal tilføjes, at sagen var ført eksplicit på en overenskomstbestemmelse, og at den derfor klart måtte henhøre til Arbejdsrettens kompetence.

Afgørelsen overbeviste ikke alle skeptikere.

2003 - brev om overenskomstdækning

I 2003 skrev Sømændenes Forbund (nu 3F) til Rederiforeningen for mindre Skibe vedrørende overenskomstforholdene for en polsk matros, som man mente var omfattet af sømændenes danske overenskomst.

Rederiforeningen replicerede (selvfølgelig), at overenskomsten kun dækkede mellem parterne, når den pågældende søfarende havde bopæl i Danmark.

2004 - Arbejdsretten

I 2004 ([ARD 2004.435 - kendelse 27/10-2005](#)) forsøgte 3F ved Arbejdsretten at få en afgørelse på, om der var brud på overenskomsten i forhold til de polske søfarendes aflønning.

Arbejdsretten afviste denne gang sagen, med begrundelsen, at sagen alene var anlagt med det formål, at tvinge Arbejdsretten til at forelægge den for EF-Domstolen - hvilket Arbejdsretten jo allerede tidligere havde afvist i Winston Churchill sagen. Arbejdsretten konkluderede at der i sagen manglede konkrete påstande i relation til konkrete rederier og på vegne af konkrete søfarende, hvorfor retten opfattede søgsmålet som en "*facadelegitimation for klagers egentlige interesse i søgsmålet, nemlig via EF-retten at få DIS-lovens § 10 stk. 2 udvidet eller tilsidesat.*"

Konklusionen må være, at hvis man ikke spørger, så får man jo heller ikke et svar, som man ikke bryder sig om.

Sagen skulle ganske enkelt have været afvist, uden kommentarer omkring 3F's motivation, alene fordi den ikke henhørte til Arbejdsrettens kompetence.

2004 - Forespørgsel til Danmark fra EU-kommissionen

Men igen var ikke alle skeptikere overbevist, og på baggrund af en klage fra en polsk fagforening (Polen blev medlem af EU 1. maj 2004), rettede EU-kommissionen i 2004 nu direkte spørgsmål til den danske regering vedrørende forskelsbehandling af EU-borgere i DIS.

Regeringens svar, panik før lukketid eller ej, var, at loven ikke forhindrede medlemskab i en dansk fagforening, men alene fordelte forhandlingskompetencen mellem danske og udenlandske fagforeninger. Der var således i princippet intet til hinder for, at en udenlandsk fagforening forhandlede samme eller bedre vilkår end de danske overenskomster indeholdt.

Og en udenlandsk søfarende er frit stillet i forhold til medlemskabet af en dansk fagforening, blot med den hale, at når man ikke har "bopæl" i Danmark, så er man ikke omfattet af de sædvanlige danske arbejdsretslige grundsætninger om overenskomstillknytning til medlemsskabet.

Dertil kom, fortsatte den danske regering, at et skib som arbejdsplads er så særegent, at man ikke konsekvent kan betragte det som ren dansk jurisdiktion – eller med andre ord - rent Danmark.

Regeringen foreslog en dialog med Kommissionen vedrørende bopælskriteriet, således at der eventuelt kunne ske "*...mindre justeringer i lovgrundlaget...*".

2007 - Arbejdsretten

3F anlagde, muligvis på baggrund af de nye signaler fra regeringen, på vegne af to polske søfarende og via LO, i [2007 sag an mod henholdsvis Tankskibsrederiet Herning og Rederiet C. Rousing A/S](#), med påstand om brud på parternes overenskomst.

Begge sager blev, helt korrekt, afvist i Arbejdsretten, og omsider henholdt Arbejdsretten sig ikke kun til, at det var et forsøg på at få sagen bragt for EU-domstolen, men gjorde det klart at spørgsmålet om hvorvidt en dansk lov strider mod EU-retten, nødvendigvis måtte henhøre under de civile domstole.

2009 - DIS-loven ændres

Ved lov 214 af 24. marts 2009 kom der en tilføjelse til bopælskriteriet ind i loven, idet § 10 stk. 2 nu tilføjes:

"... eller som i medfør af EU-retten eller andre indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med personer, der anses for at have bopæl i Danmark..."

Hermed var der åbnet for en EU-retslig vurdering af, hvorledes man nærmere kunne fortolke bopælskriteriet, men ikke ændret ved, at bopælskriteriet er udslagsgivende for forhandlingskompetencen.

Samtidigt ratificerede regeringen også, at der eksisterede internationale forpligtelser – fx visse nordiske traktater – som gjorde en fortolkning af bopælskriteriet til en mere skøns-mæssig karakter.

EU forudsætningen

Det bærende spørgsmål i sagen er, om DIS § 10 stk. 2 er i strid med EU-rettens bestemmelser om arbejdskraftens fri bevægelighed.

Konkret drejede LO-sagen anlagt i 2008 sig om to polske søfarende, som i årene 2002-2006 sejlede på skibe under DIS.

I januar 2004 indgik rederiforeningerne overenskomst med den polske fagforening SFTUF, men polakkerne var på intet tidspunkt på danske overenskomster.

Desværre blev polakkerne først medlem af 3F i løbet af 2009, så spørgsmålet rent arbejdsretsligt i forhold til overenskomstdækningen, er ikke afgjort med denne sag – se nærmere i konklusionen.

Det første spørgsmål, som dommerne skulle tage stilling til var, om EU-rettens beskyttelse mod diskrimination finder anvendelse, idet det vil kræve et grænseoverskridende virke.

Såfremt sagen indeholdt dette grænseoverskridende element, var det spørgsmålet om polakkerne var blevet forskelsbehandlet i strid med traktaten.



2011

Østre Landsret afgørelsen 18. maj

Med henvisning til en afgørelse fra EF-domstolen ([C-9/88 Lopes da Veiga](#)), fandt en enig Østre Landsret, at polakkerne ikke havde en sådan tilknytning til Danmark, at de kunne betragtes som danske arbejdstagere.

Dermed måtte domstolen forholde sig til, om bopælskriteriet i daværende DIS § 10 stk. 2, udgjorde en traktatstridig diskrimination af polakkerne.

To ud af de tre dommere fandt, at det ud fra formålet med DIS og ud fra et konkret skøn – her har man læst Sotgiu afgørelsen – ikke var diskrimination.

Der er i afgørelsen lagt vægt på forskellen i levevilkårene mellem Polen og Danmark, rederiernes og de søfarendes konkurrencevilkår, og at diskriminationen ikke går videre end formålet med DIS.

Der lægges også vægt på, at formålet med kompetenceopdelingen er at undgå stridigheder mellem fagforeningerne – såvel danske som udenlandske, som ville kunne medføre uhensigtsmæssige strejker og andet skidt, som kunne påvirke erhvervet negativt.

Mindretallet (en dommer) konkluderer ganske enkelt, at der er tale om traktatstridig diskrimination, som ikke kan begrundes ud fra et acceptabelt EU retsligt saglighedskriterium.

Afgørelsen følger flertallet.

Konklusioner

Dommens præmisser og dissensen viser klart, at en stringent og rigid forståelse af bopælsprincippet, klart er i strid med EU-retten og gældende retspraksis.

Helt i tråd med afgørelsen i Sotgiu-sagen må man konkret forholde sig til, hvilke ugunstige forhold der eksisterer, og hvorpå disse begrundes, før man kan afgøre, om disse kan medføre, at man ikke diskriminerer i strid med traktaten.

Flertallet blandt dommerne taler om forskellen i vilkår (levevilkår, økonomiske vilkår), mellem danske søfarende og søfarende med bopæl i Polen.

Dette er naturligvis interessant i forhold til søfarende med en baggrund i lande som svarer til Danmark.

Der kan derfor ikke være tvivl om, at dommerne har skelet til lovændringen i 2009, og at en tilsvarende forskelsbehandling af nordiske statsborgere og andre "vestlige" søfarende, ikke vil være lovligt i forhold til EU-retten.

Allerede derfor antages dommen at være forkert, idet dommerne skulle tage stilling til loven forud for ændringen i 2009, og dermed ikke skulle tage hensyn til den blødgøring af reglerne, som lovændringen må tages til udtryk for.

Man kan undre sig over, at ellers forstandige jurister, vælger at argumentere for lovligheden af diskrimination, blot fordi denne foregår i de polske søfarendes egen interesse i at være lønmæssigt konkurrencedygtige.

At der skulle være fare for grænsestridigheder fagbevægelsen imellem, er vel næppe heller et tungt juridisk argument, da dette jo er et vilkår arbejdsmarkedet har overlevet, og erhvervet som sådan kan vel ikke betragtes så vitalt for Danmark, at der netop på dette område kan statuere et nærmest "Ordre Public" hensyn. Igen kan man undre sig over, at dommerstanden generelt har det så svært med at sende

et klart problematiseret EU-retsligt spørgsmål videre til EU-Domstolen – en pligt som er dem traktatmæssigt pålagt, når den retslige stilling ikke er helt oplagt.

Alene det faktum, at der er en klar dissens i afgørelsen, burde ved en anke til Højesteret afføde, at EU-domstolen nu endeligt får forelagt spørgsmålet.

Konklusionen i forbindelse med traktatstridighed må siges at være særdeles uigennemskuelig efter afgørelsen.

Afgørelsen set i forbindelse med "kompetencefordelingen" er ikke nemmere.

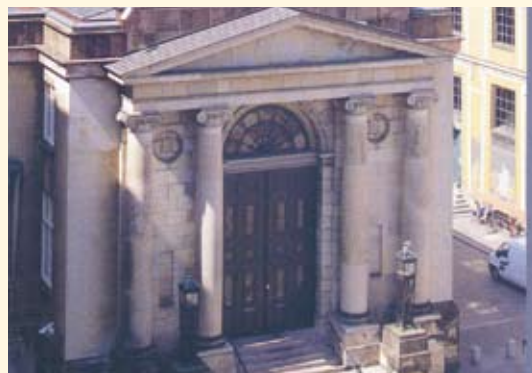
Dommens præmisser syntes at indikere, at et konkret skøn i forhold til den enkelte søfarendes forhold, og ikke en klar opdeling på baggrund af bopæl, er afgørende for den konkrete overenskomstdækning.

Dermed er den tidligere grænsestreg blevet meget mudret, og samtidigt er spørgsmålet om overenskomstdækning så sendt direkte retur til Arbejdsretten, der må foretage et konkret skøn i forhold til den enkelte søfarende – selv tak hører man næsten.

Den samlede konklusion er, at hvor de "... *anerkendelsesværdige formål...*" med DIS fortsat eksisterer, er det mere end på høje tid, at lovgivningen, med formålet for øje, bliver gennemgået og revideret, hvis vi fortsat skal bevare et dansk kvalitetsregister.

Det er på tide at vågne op til virkeligheden.

John Ibsen



Det danske postvæsen har ikke længere lyst til at dele breve ud

men de vil gerne holde opsyn med ubeboede sommerhuse og læse vand af.

Nye voldsomme takststigninger for postforsendelse af magasiner får betydning for fagbladet fremover.

Vi opfordrer så mange som muligt til at tilmelde sig en "KUN PR-EMAIL TAK" ordning, som introduceres med virkning fra næste nummer.

Det har givet anledning til en del morskab at det kongelige danske postvæsen på det seneste har annonceret med tilbud om at se efter sommerhuse, aflæse målere m.v., og samtidig stiller stadig strengere krav til placering af postkasser.

Det første postbud i Danmark udbragte 320 breve i København 1. marts 1806. Nu er det ved at være slut, og der er kun de adresseløse reklamestavler som tonser i postbudenes kasser. Vi andre sender mail, sms eller netkagler med hinanden.

Konsekvensmæssigt stiger priserne for postfordeling, og mange centimeterlat-terlige krav til postkasser. Det er åbenbart blevet en dårlig forretning, eller også er der noget andet galt med butikken.

Fagblade (magasinpost).

Gennem de seneste år har vi måtte acceptere en række postale prisforhøjelser - som også har været politisk begrundede.

Uden at gå i detaljer om prisudviklinger, baggrunde og hvad vi har gjort for at modvirke fordyrelser, herunder indskrænket

Du lille postkasse ved vejen der - originalt designet af arbejderlederen Louis Pio i 1870 - på vej til museum.



udgivelsesfrekvensen fra 12 til 6 årlige numre, kan vi ganske kort illustrere hvad der sker prismæssigt for fagbladet fra 1/8-2011:

Omkostning pr. blad dette nummer:

Trykning	kr. 6,73 pr. stk.- gennemsnit
Post	kr. 5,94 pr. stk.

Omkostning pr. blad pr. 1/8-2011:

Trykning	kr. 6,73 pr. stk.- gennemsnit
Post	kr. 7,60 pr. stk.

Det er en portoforhøjelse på 28%. Og det stopper ikke der!

HVAD GØR VI NU?

Til en begyndelse vil vi opfordre så mange modtagere af fagbladet som muligt, til at tilmelde sig en "KUN PR-EMAIL TAK" mulighed som lanceres samtidig med at dette nummer lægges på hjemmesiden.

Prisstigninger kvæler små magasiner

Siden portostøttens afskaffelse er portoen tordnet i vejret. Især små magasiner og blade lider, og selv om Post Danmark i december blev dømt for at overtræde konkurrencereglerne, venter der ikke bedre tider med det samme for magasinudgiverne.

Portostøtten væk, mere konkurrence på udbringning af magasiner og dermed ned med prisen på porto. Det var planen, da VK-regeringen i 2004 afskaffede portostøtten. Men sådan gik det ikke. I dag har Post Danmark stadig reelt monopol, og firmaet har siden 2005 hævet portoen med op mod 50 pct. for små magasiner.

– Jeg anser Post Danmark som vores største konkurrent. Når portoen stiger, kan jeg se, at udgivelsesfrekvens og oplag hos mine kunder falder. Flere blade er gået fra 12 udgivelser om året over seks til nu fire, fortæller bogtrykker Allan Werk fra WERKs Grafiske Hus A/S.

**Grafisk Arbejdsgiverforening
marts 2011**

<http://www.ga.dk/artikel>.

Det koster kr. 2,45 at trykke et eksemplar ekstra (marginalprisen). Det betyder at vi for hver tilmelding til ordningen sparer kr. 60,30 årligt.

Får vi bare nogle hundreder tilmeldinger tonser det.

Ovenstående skal ikke opfattes som et pres på nogensomhelst. Der kan være mange gode grunde til at man ønsker fagbladet i fysisk form på sin bopæl, og det vil blive respekteret.

TILMELDING

Umiddelbart i forbindelse med dette nummer lægges på nettet sker der to ting:

* Der lægges en formular på hjemmesiden (grå boks, forsiden, til venstre, forinden) hvorfra der kan ske tilmelding til "kun pr. mail"-ordningen, og hvor det samtidig bliver muligt at få rettet sin mail-adresse, eller oplyst den, hvis det ikke er sket tidligere. Samtidig kan man opdatere oplysning om evt. rederi, og dermed forbedre foreningens kommunikationsmuligheder. Blanketten kan bruges til at opdatere disse oplysninger, og samtidig anmode om fortsat postforsendelse af bladet.

* Der sendes snarest en mail til alle som vi har mailadresse på (ca. 50%), med omtale og link til formularen.

Interaktiv elektronisk udgave

Vi vil sideløbende gøre den elektroniske udgave af bladet mere levende, og det er sket allerede med dette nummer, hvor en del tekst og logoer er gjort interaktive (link). Alt der er noteret med blå i bladet er således hyperlink. Blå farve er direkte forbeholdt hyperlink.

Muligheder vil blive videreudviklet i kommende numre.

I NETUDGAVEN

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



Onsdag d. 18. og torsdag d. 19. maj, holdt Dansk Metals Maritime Afdeling, sit første konstituerende arbejdsseminar på metalskolen i Jørlunde.

Deltagere var medlemmer af den nu nedlagte bestyrelse for Dansk Sø-Restaurations Forening, formænd for DMMA dæk&maskine regioner, formand Ole Philipsen, sekretariatsleder John Ibsen, afdelingskasserer Susanne Holm-

DMMA

KONSTITUERER SIG PÅ METALSKOLEN I JØRLUNDE

blad, faglig sekretær/redaktør Ole Strandberg og faglig konsulent Kirsten Østergaard.

Ole Philipsen indledte seminaret med nogle overordnede rids. Fusionen mellem de to foreninger skete formelt pr. 1. januar 2011, og reelt pr. 1. februar.

På det praktiske plan har der været en del problemer, og vi må konstatere at DSRF har mistet 60 medlemmer på grund af opkrævningsforkludringer omkring en forsikringsordning, de pågældende medlemmer havde i forvejen.

På det politiske plan er det til gengæld gået rigtig godt, og vi er blevet taget godt imod i Dansk Metals forhandlingssekretariat.

Det er vores håb at CO-Søfart (pt DMMA + Søværnets Konstabelforening) fortsat kan vokse gennem nye samarbejdsaftaler med kollegiale søfartsorganisationer.

DMMA vedtægter

Der eksisterer allerede vedtægter som er godkendte i Dansk Metal. Overordnet set sikrer vedtægterne DMMA's selvbestem-

Fra venstre: Per Maj, Erik Sørensen, Jens-Erik Petersen Busse, Helle Hermansen, Hans C. Rossen, Nya Barner Schultz, Jeppe Skjøde Knudsen, John Ibsen (kontor), Kirsten Østergaard (kontor), Henrik Mikkelsen og forrest formand A. Ole Philipsen - (Helle Kongsbak og Susanne Holmblad kørt hjem og OleS er fotograf).



melse, og at konstruktionen ikke bare kan nedlægges. Branchegrupperne er det centrale element, og grunden til at de er så løst definerede i vedtægterne, som tilfældet er, skyldes hensyn til at vi her selv kan foreslå og vedtage detaljerne.

Branchegrupperne skal afspejle de forskellige områder i DMMA, og der opereres for øjeblikket med 3:

- * DMMA-dæk&maskine
- * DMMA-catering
- * DMMA-offshore

DMMA bestyrelse:

Bestyrelsen består af formanden og to repræsentanter for hver branchegruppe. Bestyrelsen afholder som minimum møde i hvert kvartal (4 årlige).

Fra bestyrelsen udpeges repræsentanter til kongresser i Dansk Metal samt en repræsentant til CO-Søfarts bestyrelse.

Branchegrupperne:

Definerer selv deres sammensætning og forretningsorden, til senere godkendelse i DMMA's bestyrelse.

A-kassen:

Den selvstændige afdeling af Dansk Metals a-kasse bibeholdes under DMMA og DMMA skal virke for at medlemmerne tilknyttes denne.

Kontingent:

Der betales ikke afdelingskontingent til DMMA, fordi DMMA er en afdeling direkte under Dansk Metal.

Klubber:

Eksisterende klubber eller klubber der oprettes, fungerer for egne midler.

Tillids erhvervet:

Tillidsrepræsentanter kan ikke med bindende virkning indgå lokalaftaler, uden disse er godkendt af DMMA.

Medlemspligter:

DMMA har fulde partsrettigheder ved sager som medlemmer indleverer til behandling, hvorfor DMMA bindende kan indgå forlig, søge aktindsigt og rejse eller hæve retssager.

Branchegrupper.

Efter gennemgang af de overordnede vedtægter indledtes gruppemøder vedrørende de to branchegrupper dæk&maskine og catering. Offshoregruppen afventer en senere lejlighed.

Konklusioner fra gruppemøder:

Dæk&Maskine:

- * Struktur baseres på nuværende regionsstruktur.
- * Regioner reduceres fra 5 til 4 (region midtjylland udgår).
- * Klubkontingent i regionerne gøres ens til 10 kr. pr. medlem pr. måned.
- * Formænd for regionerne udgør bestyrelse for DMMA dæk&maskine.
- * Bestyrelsen afholder fire årlige møder.
- * Medlemmer af DMMA bestyrelse:
Per Maj og Erik Sørensen
(suppleanter: Jens-Erik Petersen Busse og Hans C. Rossen).
- * Der ønskes en årlig fælles-konference med deltagelse af alle bestyrelsesmedlemmer, tillidsrepræsentanter og sikkerhedsrepræsentanter (hvis medlem).
- * Tillidsrepræsentanter skal deltage i OK-forhandlinger.
- * Tillidsrepræsentanter skal orienteres når principielle sager i rederiet.
- * Kontaktperson på kontoret:
Kirsten Østergaard.

Catering:

- * Ønsker ikke at indgå i eller etablere re-

gions- klubstruktur med særligt klubkontingent.

* Bestyrelse for DMMA catering skal bestå af 7 personer som skal repræsentere:

Faglærte: 3

Øvrige menige: 3

Officerer: 1

* Bestyrelse:

Jeppe Skjøde Knudsen (faglært)

Henrik Mikkelsen (faglært)

? (faglært)

Nya Barner Schultz (øvrige)

Helle Hermansen (øvrige)

Helle Kongsbak (øvrige)

Jette Foged Krogh (officerer)

Valgbarhedsperioder så alle ikke udskiftes samtidig. Valg fremover via fagblad og stemmeafgivelse via nettet. Suppleanter findes ved afstemninger.

* Bestyrelsen holder som minimum 2 årlige møder (forår og efterår).

* Medlemmer af DMMA's bestyrelse:

Jeppe Skjøde Knudsen og Nya Barner Schultz (suppleanter: Henrik Mikkelsen og Jette Foged Krogh).

* Årlig konference tilsvarende og fælles med dæk&maskine. 3-dages møde med 2 overnatninger Jørlunde.

* Kontaktperson på kontoret:
Christian Petersen.

Konferencen videreført og afsluttet med forskellige faglige emner.





DMMA

SENIORKLUBBEN

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

Betingelse
for medlems-
skab:

*At man er
pensioneret
eller efterløn-
ner.*



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

Forårsfrokost 27-4-2011



NÆSTE ARRANGEMENT: sommerudflugt, nærmere senere

DMMA dæk&maskine -internt



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



DMMA
dæk&maskine
Region Hovedstaden
Klub 8

5. maj mødtes en del af den trofaste skare på Klampenborg Station, hvorfra vi til fods bevægede os gennem den nyudsprungne grønne Dyrehave til Bakken, hvor vi efter en hurtig inspektion af området indtog et "vandhul", hvor vi også fik lidt at spise. S-tog tilbage til hovedstaden, hvorfra vi

fordelte os. En god dag med kollegialt samvær!

Så er det bare at ønske alle en rigtig god sommer, og på gensyn til et sensommertræf, forhåbentligt. Mere om det i bladet til august.

H.C. Rossen
Helmuth



Erik Sørensen
formand
31 21 19 55
eriktoldboderne@gmail.com



DMMA
dæk&maskine
Region Sjælland
Klub 6

Hen over sommeren har vi i region Sjælland ikke planlagt noget på klubbasis.

Efter sommeren vender vi tilbage med vores pensionsmøde. Der har nu vist sig et nyt problem, med hvor mødet skal holdes, da Metal Lolland jo har valgt at sælge deres satellitkontor. Derfor bliver vi nød til at flytte vores aktiviteter enten til Maribo eller Vordingborg, men mere om det senere.

Onsdag og torsdag d. 18. og 19. maj var vi samlet de gamle bestyrelser i MSØ og DSRF for at finde ud af hvordan fremtiden med det nystiftede DMMA skal forme sig. Dette bliver detaljeret beskrevet i en særskilt artikel i bladet.

Fra klubbens side vil vi ønske alle (nye som gamle medlemmer) en rigtig god sommer.

På klubbens vegne
Erik Sørensen
Lars R. Lykkegaard

1. maj 2011
Fælleden



Runde fødselsdage i perioden 23-06-2011 til 24-08-2011

Tillykke 50 år

Peter Jesper Weibel –
fylder 50 år den 25. juli 2011
Keld Sørensen –
fylder 50 år den 25. juli 2011
Erik Dreier Pedersen –
fylder 50 år den 28. juli 2011
Stefan Nietryjewski –
fylder 50 år den 1. august 2011
Jan Mose Hansen –
fylder 50 år den 17. august 2011

Tillykke 60 år

Carlo Per Ebbe –
fylder 60 år den 26. juni 2011

Tillykke 65 år

Kurt Ingolf Nielsen –
fylder 65 år den 14. juli 2011
Niels Sørensen –
fylder 65 år den 24. juli 2011
Søren Peter Jensen –
fylder 65 år den 11. august 2011

Tillykke 70 år

Rolf Røberg Henriksen –
fylder 70 år den 26. juni 2011
Erik V. Bonne Hansen –
fylder 70 år den 29. juni 2011
Flemming Broe Sørensen –
fylder 70 år den 18. juli 2011
Villy Kristian Knudsen –
fylder 70 år den 3. august 2011

Tillykke 75 år

Charib Abdulla –
fylder 75 år den 9. juni 2011

Tillykke 80 år

Hans Winther –
fylder 80 år den 10. august 2011

JUBILÆUM

Hans Andreas Djurhuus har 70 års jubelæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 30. juni 2011



KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2011

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

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

FADØL FOR FOLK

Salg og udlejning
til private og virksomheder

Stiki.dk
70 21 45

DANMARKS BØLLER UDVALG



1. maj 2011
Fælledparken.

Forårets festdag i København hvis vejret er til det.

Nogen lader stadig som om de taler eller lytter, men det er årtier siden indholdet retfærdiggjorde højttalere.



DMMAcatering -internt



Runde fødselsdage i perioden 23-06-2011 til 24-08-2011

Annelise Malmkvist – Kirsebærvænget
2, Næsbyh Broby, 5270 Odense N –
fylder **70 år d. 28. juni**

Ellinor Emma Jeppesen – Tolvkarlevej
31, 3400 Hillerød – fylder **80 år d. 2. juli**

Atle Einer Iversen – Åmål. 32, 1440
Drøbak, Norge – fylder **50 år d. 6. juli**

Stig Frederiksen – Hegnedevejen 19,
Pedersker , 3720 Aakirkeby – fylder **50
år d. 15. juli**

Jørn Rasmussen – Syrenvej 15, 5960
Marstal – fylder **70 år d. 22. juli**

Kirsten Sørensen – Holmbergsvej 7,
8963 Auning – fylder **70 år d. 3. august**

Rita Kirsten Jensen – Tøndervej 147,
st.th., 6200 Aabenraa – fylder **60 år d. 5.
august**

Dennis Svensson – Glentevej 27, st.tv.,
7000 Fredericia – fylder **75 år d. 10.
august**

Else Borup Thomsen – Herninggade 7,
9900 Frederikshavn – fylder **80 år d. 15.
august**

Zenta Elisabeth Rasmussen – Carsten
Hauchs Vej 9, 9000 Aalborg – fylder **50
år d. 21. august**

Søren Peter Jensen Schou – Højlungs
Alle 7, 6710 Esbjerg V – fylder **70 år d.
22. august**



Vi mindes

Poul Bossen, f. 29/3 1926, er afdøet
ved døden d. 16/4 2011.

Poul Bossen fortalte om sit liv i "Sø-
Restaurationen" nr. 1 ("På farten blandt
søfolk og andet godtfolk"), 2 ("Fra Thule
til Sydpolen") og 3 ("Fra Grønland og der-
omkring og hjem til kvarteret i Nyhavn") år
2000. Det var ganske kort tid før forenin-
gen selv overtog opsætningen af fagbla-
det, og disse numre er derfor desværre
ikke tilgængelige på nettet.



*Poul omkring år 2000 i DSRF's davæ-
rende lokaler i Havnegade 55. Poul deltog
altid ved større pakkelejligheder som når
den årlige kalender skulles udsendes til
medlemmerne.*



Min farmor Marie Olsen

Jeg vil først benytte lejligheden til at takke for et super godt blad, der på mange måder var med til at holde min farmor i godt humør. Hun var tidligere DFDS-oldfrue, og fulgte med i jeres liv og netværk via bladet. Til og med 7. marts 2011 hvor hun som 96-årig døde kort før hendes 97-års fødselsdag.

I DFDS var min farmors kaldenavn "Dronning Mie", eller bare "Mie". Hun startede ved Ålborgbådene, senere Osloruten, på de daværende "Prinsesse Margrethe" og "Kong Olav", hvor kaptajn Knud Nielsen nød godt af hendes nøjsomhed med rengøring, rene og nystrøgne skjorter og generel service når han husede gæster på broen.

Senere og til sidst påmønstrede hun MS "Labrador" som sejlede med kaffebønner. Disse skibe sluttede rejserne ved Københavns Havn, hvor Fisketorvet ligger i dag :-). Min farmor lukkede og slukkede MS "Labrador" i ordets bogstaveligste forstand.

Hendes liv ombord på Oslobådene blev starten på hele hendes private netværk, som ved hendes død stadig talte 9 tidligere kollegaer. Hun beholdt sin kontakt og sit engagement selvom hun gik i land for 30 år siden. Søen gav hende energi og hun talte aldrig om andet end oplevelserne på søen, når man spurgte til nogle af de gode historier fra hendes liv.

Hun var rask da hun døde. Min farmor blev

blind som 95-årig, hvilket fjernede hendes lyst til livet. Hun ærgrede sig "ihjel" over ikke at kunne komme på gaden og handle ind.

*Æret være hendes skønne minde
Christian*



Tusind tak for det fine ostesæt jeg fik til min 80 årsdag.

*Mange hilsner
Britt Turid Rogne*

Hjertelig tak for det fine ostesæt, I sendte til min fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Margrethe H. Villadsen*

Jeg vil gerne sige mange tak for gaven til min 75 års fødselsdag.

mvh Poul Erik Wurtz Andersen

Tusind tak for den fine gave I sendte i anledning af min 80 års fødselsdag.

mvh Erik Kristiansen

Mange tak for det flotte ostesæt jeg modtog til min 70 års fødselsdag.

mvh Lis Nielsen

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved min 60 års fødselsdag og tak for det fine ostesæt jeg fik.

mvh Inge Pihl

Jeg vil hermed takke foreningen for den fine gave i sendte mig, ved mit 40 års jubilæum og jeg sender mine bedste tanker og hilsener til alle.

vh Alfild Hansen



Jubilæer i perioden
23-06-2011 til 24-08-2011

Lars Kristensen har den 1/7 2011 været medlem af foreningen i 25 år.

Arne Villy Jakobsen har d. 20/7 2011 været medlem af foreningen i 25 år.

Ervin B. Nielsen har d. 1/8 2011 været medlem af foreningen i 60 år.

Vedrørende forhistorien henviser vi til forrige nummer af fagbladet, nr. 2-2011, side 24-31.

Politik

Det har været en lang rejse for de søfartspolitiske ordførere siden det oprindelige lovforslag blev udsendt i høring 4. februar. Meget længere end Økonomi- og Erhvervsministeren havde forventet. Det viste sig nemlig at Dansk Folkeparti langt fra var tilfredse, og det gav plads og rum for Socialdemokratiet og den øvrige opposition, til at påvirke indholdet.

Som beskrevet i sidste fagblad, blev et markant revideret lovforslag fremsat d. 7. april 2011, og herefter overgivet til videre behandling i Erhvervsudvalget.

Et yderligere markant revideret forslag blev fremsat til 2. behandling fredag d. 27. maj, hvor Folketingets præsiderende formand Mogens Lykketoft kunne meddele, at et enigt erhvervsudvalg, med undtagelse af Enhedslisten (vil hverken stemme for eller imod), anbefalede forslaget til vedtagelse.

Uden afstemning i salen blev forslaget i den fremsatte form videresendt direkte til 3. behandling (uden yderligere udvalgsbehandling).

Vi kan herefter forvente forslaget vedtaget i den senest fremlagte form ved 3. behandlingen, med ikrafttrædelsesdato 1/7-2011.

Det skal bemærkes at når Socialdemokratiet og andre indgår i forlig om dette lovforslag, er det med henblik på at være part i et acceptabelt kompromis, som kan forhindre at loven fremover kan ændres sådan bare lige uden videre.

Bemærkninger til revideret lovforslag, D

Dansk Metals Maritime Afdeling har gennemgået ændringer fra Økonomi- & Erhvervsministeren.

"Vi er da tilfredse med at ministeren har lyttet til et rent frontalangreb på danske søfarende, til en tilstande", siger formand for CO-Søfart Ole Phi

"Vi er meget taknemmelige for den opbakning og som vi har fået fra Dansk Metal, og vil også sige til Socialdemokratiet og Colette Brix fra Dansk Folkeparti, for deres emnet".

Lovforslaget indeholder nu en grænse på maksimalt 5 år, har ministeren valgt at fjerne den 5 års periode for rent udenlandsk besætning.

"Der er ingen tvivl om, at vi ser det som en stor forbedring af lovens nuværende form", bemærker sekretariats

Faserne fra udkast til endeligt

Nationalitetskravet

Høringsudkast

Nationalitetskrav til skibsførere på danske skibe afskaffes.

1. behandling

Såfremt mindst halvdelen af alle skibsførere opfylder nationalitetskravet (dansk eller EU/EØS), har Søfartsstyrelsen fri adgang til at meddele tilladelse til fravigelse.

Særlig tilladelsespraksis i 5 år for indflaggede skibe og udover 50%-reglen.

Særlig tilladelsespraksis for særlige skibstyper hvor det kan dokumenteres at der ikke kan skaffes kvalificerede skibsførere som opfylder nationalitetskriteriet.

Tilladelser uden tidsbegrænsning.

OMMA (26/5 - hjemmesiden)

et det seneste ændringsforslag med bemærk-

til vores bekymringer, og at loven er ændret fra
et kompromis som sikrer mod, at vi opnår norske
lipsen og tilføjer:

g den kæmpe indsats for at ændre lovforslaget,
amtidig rose både Nils Sindal fra Socialdemo-
den ansvarlighed og den alvor som de har vist

imult 40% udenlandske skibsførere og samtidig
e, hvor rederierne frit kunne indflage skibe med

r politisk sejr, hvis lovforslaget bliver vedtaget i
chef for CO-Søfart, John Ibsen.

2. behandling

Minimum 60% skal opfylde nationalitetskravet.

Ingen særlig 5-års regel.

Sømandsskat

Høringsudkast

For personer der sejler uden for EU/EØS på danske eller udenlandske skibe hæves udenrigsfradraget til 105.000 kroner (fra 56.900 kr.). For lønindkomst i en del af året for sådan sejlads, gives fradraget pro rata.

1. behandling

Ingen ændringer.

2. behandling

Udenrigsfradraget (uden for begrænset fart) hæves fra 56.900 kroner til 105.000 kroner for skibe med en bruttotonnage på

Foreningens hjemmeside:

25/5 samling af tekster og link
26/5 revideret lovforslag fremlagt
27/5 2. behandling Folketinget
1/6 3. behandling i Folketinget

500 tons og mere. Særlig bestemmelse om stenfiskerfartøjer og sandsugere.

Velfærdsarbejde (HFV)

Høringsudkast

Staten træder ud af bidragsforpligtelse til velfærdsarbejdet, som fremover finansieres ved en afgift på 240 øre pr. forhyringsdag pr. søfarende. Afgiften påhviler med 70 øre til den søfarende og 170 øre til rederiet.

Nuværende fordeling: Søfarende 70 øre, rederiet 70 øre og staten 100 øre.

1. behandling

Ingen ændringer

2. behandling

Søfarende 70 øre, rederierne 200 øre pr. søfarende pr. dag.
Forhøjelsen for rederierne på i alt 130 øre pr. dag pr. søfarende kun gældende for DIS-skibe.

Politisk udtalelse om Dansk Søfart

"Udvalget udtaler, at Folketingets Erhvervsudvalg én gang årligt drøfter situationen omkring Dansk Søfart. Dette sker på baggrund af årsrapporter vedrørende tonnage, antal ansatte m.v."

"Herudover drøftes forholdene omkring DIS med henblik på at evaluere rammer og beskæftigelse".

BESKÆFTIGELSEN

Med vedtagelsen af L189 er beskæftigelsesstatistikker blevet vigtigere end nogensinde før.

Det bliver herunder særligt vigtigt at følge med i at lovens bogstaver om 60% danske skibsførere i DIS overholdes, og hvorledes antallet af danske skibsførere influerer på antallet af øvrige danske beskæftigede i DIS. Beklageligvis er der rigtig mange problemer med validiteten af de danske statistikker, som er

baseret på Søfartsstyrelsens mønstringsstatistikker.

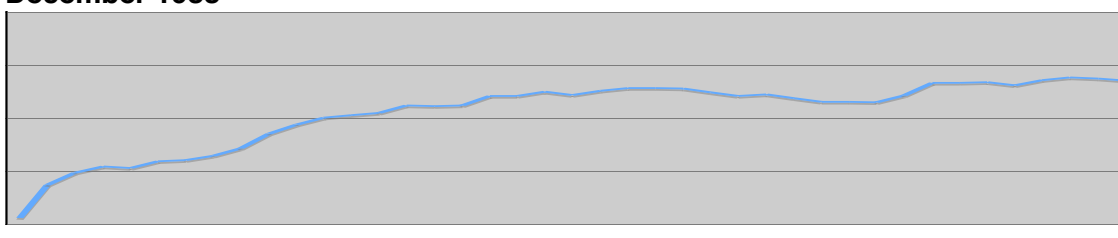
Når beskæftigelsesstatistikker i DIS vurderes, skal der først og fremmest tages hensyn til to regulære databrud. Det drejer sig om:

- 1) 2000 Færge-DIS
- 2) 2008 Pligt til indberetninger fra passagerskibe i fast rutefart frafaldes. (i 1997 indgår statskibene i statistikkerne, men det har kun betydning for DAS-statistikker)

December 1988

DIS -

600
500
400
300
200

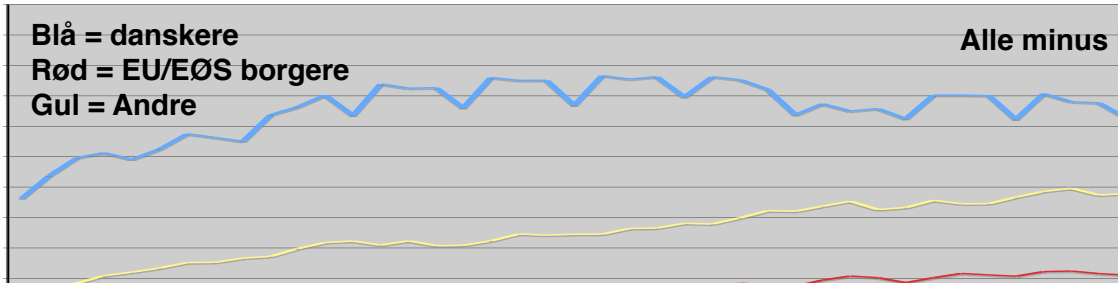


DIS - Antal påmøn

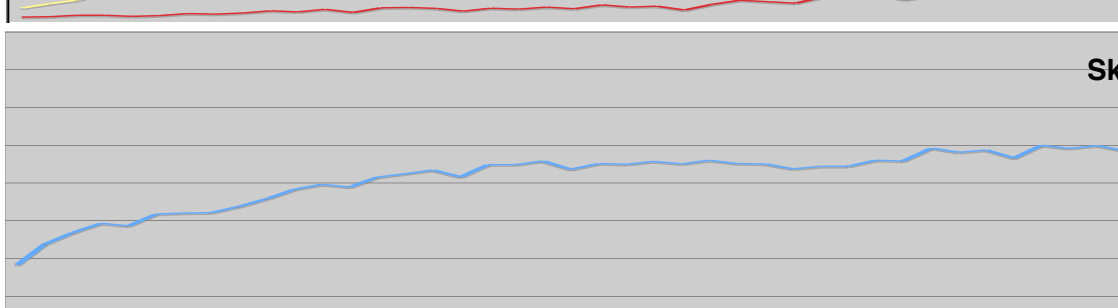
4.500
3.000
2.500
1.500
1.000

Blå = danskere
Rød = EU/EØS borgere
Gul = Andre

Alle minus i

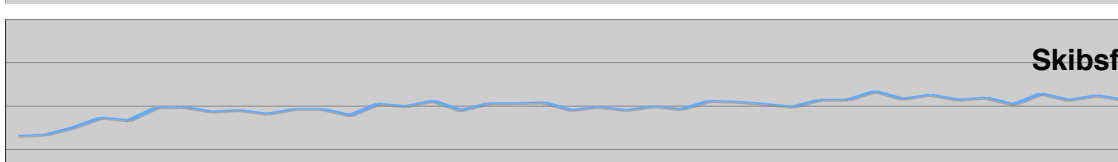


800
700
600
500
300
100



Sk

1,40
1,20
1,00
0,80



Skibsf

Denne statistik fortæller en hel del om pålideligheden af Søfartsstyrelsens statistikker!

0,20

For det andet er der tale om formentlig meget store usikkerhedsfaktorer i de grundlæggende kilder til statistikkerne. Foreningen analyserede statistikkerne i fagblade [2004-3](#), [2004-4](#), [2006-2](#) og [2006-3](#). Alle rede i 2004 konkluderede vi "*alt i alt er der altså tale om et temmeligt diskutabelt materiale, når det bliver gået nærmere på klingen*".

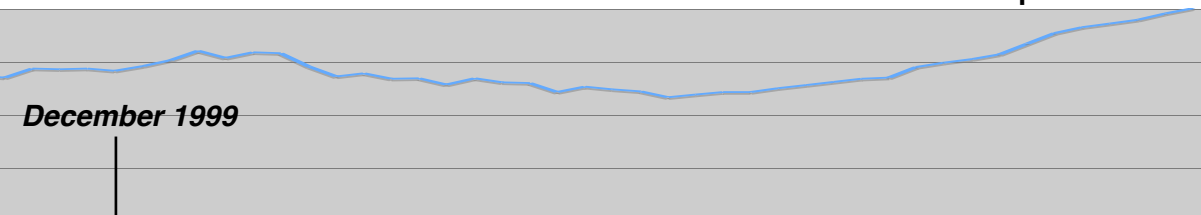
Noget tyder på at Søfartsstyrelsen nu også erkender at det ikke er godt nok. På styrelsens hjemmeside kan der ikke findes

statistikker som er nyere end september 2009. Kontorchef Jan Gabrielsen fortæller, at det skyldes et meget stort igangsat arbejde med bagudgående revisioner i snævert samarbejde med rederierne. Der forventes, fortæller han, nyere statistikker på hjemmesiden inden for "kortere tid".

CO-Søfart vil fremover nøje følge udviklingen med opdaterede relevante statistikker. Nok er der databrud, og nok er der fejkilder, men tendenser kan påpeges og brud på loven dokumenteres.

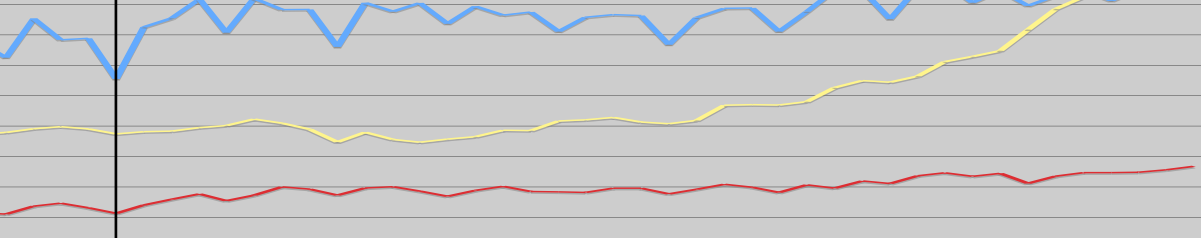
Antal skibe

September 2009

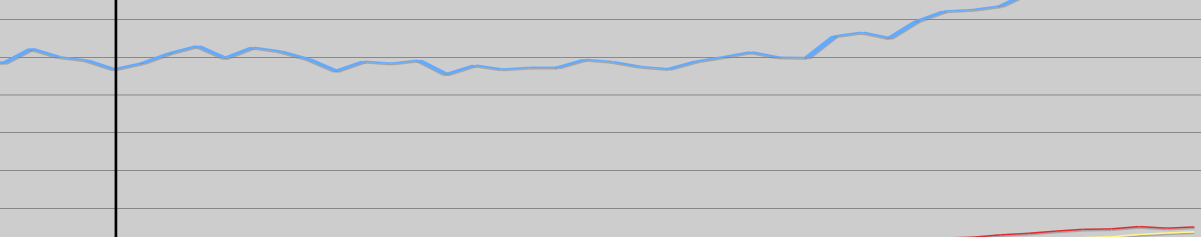


Skibe på en given dato

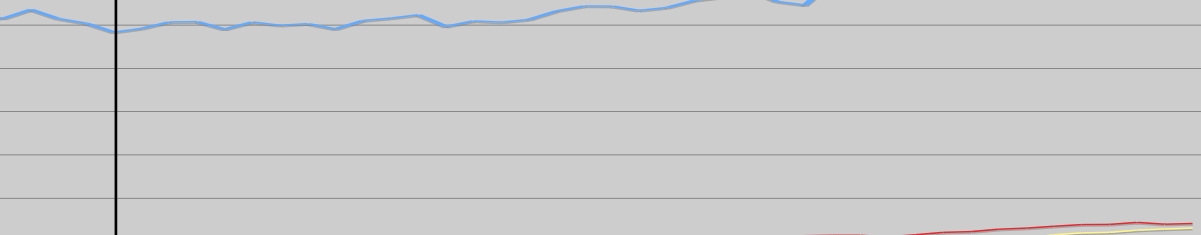
Ikke tjenstgørende



Skibsførere



Skibsførere pr. skib



SØFARTENS BIBLIOTEK

Det danske folkebibliotek
for søfartende

Det danske fagbibliotek
for søfart

dømt nedlagt af biblioteksstyrelsen



ENDNU ET NEDERLAG FOR DET DANSKE ISLÆT I DANSK SØFART

Den 4. maj blev Søfartens Bibliotek kontaktet telefonisk af biblioteksstyrelsen, og orienteret om at den årlige bevilling fra tips- og lottomidlerne på 1,8 millioner kroner - ud af et driftsbudget på 2 millioner, blev fjernet med tilbagevirkende kraft for bevillingsperioden 1. april 2011.

Ifølge formanden for bibliotekets bestyrelse, Ole Philipsen, måtte forretningsudvalget nødvendigvis reagere ansvarligt med opsigelse af de to ansatte og indstilling af driften.

Efterfølgende er der arbejdet med en slags redningsplan for bogsamlingerne.

Den del som sendes rundt i skibene, og som består af 55.000 romaner, fortsætter efter planerne i snævert samarbejde med Handelsflådens Velfærdsråd.

Studiedelen, som består af fagbøger om erhvervet, er det eneste fagbibliotek i Danmark som eksisterer på søfartsområdet,



som bruges af alle andre biblioteker, forskere, journalister osv, forsøges genplaceret på Handels- og Søfartsmuseet i Helsingør, men uden forventninger om fortsat vedligehold og udbygning.

Udover bogsamlingerne har Søfartens Bibliotek opbygget og udviklet to databaser. En over Danmarks Skibslistes og en over Dansk Søulykkesstatistik.





**Christian Tortzen
Kampen på havet
Danske søfolk under
Anden Verdenskrig.**

Informations Forlag, 2011
ISBN 978-87-7514-271-2
379 sider, kr. 349 (saxo.com)

[Anmeldelse på kpn.dk](#)
[Fagblad 2-2011, side 16](#)

Tortzens mål med nyskrivningen af hans storværk fra 1981 "Søfolk og skibe 1939-1945 - Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig", er at nå et bredere publikum end han nåede med 4-binds-værket. Han har nemlig et brændende mål med skrivningen. At få den danske befolkning til at forstå, at uden søfolkenes indsats under verdenskrigen i allieret tjeneste, er det tvivlsomt Danmark havde opnået sin status som allieret efter verdenskrigen.

Først så sent som august 1943 valgte samarbejdsregeringen at gå af, men samarbejdet fortsatte mens en egentlig modstandskamp begyndte at tage form. Under hele krigen sejlede til gengæld tusinder af danske søfolk i allieret tjeneste, og mere end 2.000 danske søfolk og fiskere mistede livet på havet. Til sammenligning

er det opgjort at i alt 2.700 danskere mistede livet inden for landets grænser under krigen, herunder også danskere som blev likvideret af modstandsbevægelsen.

Uanset den britiske regering lagde stor vægt på de danske søfolks indsats i allieret tjeneste, må man nok mere kynisk konstatere at det for de fleste søfolk ikke var et egentlig valg at blive del af kampen mod Tyskland og nazismen. "De sejlede bare" som Tortzen også citerer.

Vi håber Tortzen når sit mål om at nå et bredere publikum. Han er en stor beskriver af dansk søfart i nyere tid. "Kampen på havet" virker belastet af at være en kompakt udgave af 4-binds-værket, og for de rigtig interesserede anbefales det store værk. De sidste kapitler i bogen som er nyskrevne er de bedste, synes undertegnede.

Ved receptionen for udgivelsen d. 7. april blev det undskyldt, at de faglige organisationer udover 3F/sømændene ikke var hørt om de ville støtte udgivelsen. Den fejl bliver det svært at rette op på. Til gengæld var det ikke en fejl at både rederiforeninger og de faglige organisationer, minus Sømændenes Forbund, var udgivere af 4-binds-værket i 1981.

OleS



Der var lig i lasten, da barken "Aalborg" strandede

Beri-beri tog dem

*Af Jens Christian Mohr.
Om en sørejse i 1904 hvor ernæringssygdommen beri-beri kostede de fleste i besætningen livet.*

Den 9. juli 1904 strandede Fanø-barken "Aalborg" på Chiles kyst ved Mela, cirka 200 sømil syd for Valparaiso. Det var ikke fordi vejret var dårligt, og "Aalborg" var stadig i ret god stand. Problemet var, at der ikke var nok mandskab til at sejle skibet længere.

Af skibets 11 mand store besætning var de

fem døde og fire så syge, at de ikke kunne hjælpe til. Kun skibets kok Alexander Ashton og den 16-årige skibsdreng John Kjær var stadig på benene. Så "Aalborg" drev lige så stille ind på land lige over for en gård ved Mela klokken tre om eftermiddagen.

Da det blev ebbe, stod "Aalborg" urokkeligt fast på stranden, og det hele var op til Ashton, "en neger" som aviserne skrev, og John Kjær. De to havde vist åndsnærværelse nok til at hejse karantæneflaget, og nu begyndte de at fire de syge ned fra skibet og ind på land. Der var ikke meget hjælp at hente fra de lokale beboere. De var ganske vist hurtigt oppe på "Aalborg" i stort tal, men de kom kun for at stjæle, og de løb med alt, der ikke var naglet fast. De løb med provianten, de løb med tov,

"Aalborg" var et stålskib bygget i 1891, efter alt at dømme et godt skib og højt forsikret. På den sidste rejse var besætningen meget sammensat. Syv mand var deserteret i New Zealand, og kaptajn Simonsen fra Nordby på Fanø måtte samle nye folk op efterhånden. Skibsføreren, begge styrmænd, en letmatros og skibsdrengen var danskere. Men der var også en tysker, en østriger, en amerikaner, en newzealænder og en australier på dækket. Desuden var der skibsdrengen William fra Ny Guinea.

sejl og rigning. Chilenerne klædte endda kaptajnen, P. J. Simonsens lig af og tog hans tøj, sekstant og guldur. Andenstyrmanden Andreas Wissing var døende og betroede John Kjær sin forlovelsesring, da han blev bragt i land, men også den stjal beboerne med samt John Kjærs tøj og støvler. Plyndringstogtet strakte sig over et par dage, men beboerne stillede et dårligt skur på stranden til rådighed, og her blev de syge anbragt.

Matrosen Eugene Strashill døde straks efter at være kommet i land, så døde førstestyrmand Madsen. Efter et par dage kom en læge til, men så var det for sent. Wissing døde, og endeligt den sidste af de syge i skuret, letmatrosen Thomas Henley West fra New Zealand. John Kjær og Alexander Ashton var alene tilbage og de eneste overlevende af elleve mand.

"AALBORGS" SIDSTE REJSE

"Aalborg" var et stålskib på 662 bruttoregistertons, bygget i 1891 i Sunderland. Rederen var C. P. Holm fra Nordby på Fanø. I løbet af det sidste år før forliset havde "Aalborg" sejlet kul fra Glasgow til vestkysten af Sydafrika og i ballast til West Port i New Zealand, hvor det ankom den 6.

oktober 1903. Her deserterede det halve af besætningen, syv mand, men der blev skaffet nye folk, og så gik "Aalborg" ud på en større rejse i Stillehavet.

Først til Matuni i Ny Guinea, så til Fiji, Marshalløerne og Gilbertøerne. Alle var det små pladser, og det der blev hentet var først og fremmest kopra. Sidste station Butaritari i Gilbert-ørene, en ganske lille atol. "Aalborg" sejlede herfra i begyndelsen af april 1904 og var da proppet med kopra - der skal have været kopra overalt, i sejlrum, proviantrum, tømmermandspeak og forepeak. Foran "Aalborg" og dets besætning lå en lang rejse. Der var op mod 8.000 sømil til Valparaiso i Chile.

Hvad der herefter skete, har vi skibsdrengen John Kjærs, ord for. John Kjær gav søforklaring for den danske konsul i Valparaiso i august 1904, og det er først og fremmest fra det søforhør, vi ved noget.

Efter en måneds forløb blev den første mand, en tysk matros ved navn Harry Hasse, syg med smerter i benene og i maven, og efter to måneder var han død, forklarede John Kjær. Da Hasse døde, havde otte mand de samme symptomer, og fra den 9. juni blev der ikke ført logbog på "Aalborg" længere. Så slemt var det.

De fleste af de syge var så medtagne, at de ikke magtede andet end at holde køjen, men to af dem kunne lige klare at stå ved roret et par timer ad gangen. Men så, i starten af juni, efter to måneder til søs, var "Aalborg" nået til Juan Fernandez-øerne. Her kunne "Aalborgs" desperate besætning nok have fået hjælp, men fra sin køje nægtede kaptajn Simonsen at gå ind! Han ville til Valparaiso.

Juan Fernandez-øerne ligger kun cirka 350 sømil fra Valparaiso, så "Aalborg" var tæt på målet. Ikke desto mindre varede det næsten en måned til, før rejsen var ovre. Der var nu kun John Kjær og Ashton til at manøvrere "Aalborg", som ellers skulle have en besætning på 14 mand, og det må have været en næsten umulig opgave for dem at holde skibet gående. Desuden satte det ind med dårligt vejr.

De syge begyndte at dø på stribe nu. Først letmatros Thomas Meinertz, så kaptajn Simonsen, så William fra Matupi Island, så australieren J. Martin. Da der ikke var noget jern eller sten til at tynde ligposerne ned med, slæbte John Kjær og Ashton ligene forud og lagde dem under bakken. En sand mareridtsstur. Styrbords redningsbåd blev skyllet væk, "Aalborg" fik slagside, og forbraserne sprang, men til sidst nåede "Aalborg" stranden ved Mela.

BERI-BERI

Der var flere teorier om, hvorfor "Aalborgs" besætning blev så syg. Måske hang det sammen med alt det kopra, der var ombord, måske var det madforgiftning. Men den læge, der senere tilså Alexander Ashton var ikke i tvivl. Ashton havde beri-beri. Symptomerne var hævelser som en slags vattersot, feber, åndenød, hjertesmerter. Og hvis sygdommen havde fået lov til at udvikle sig til det sidste, havde

Ashtons hjerte givet op, og han var død som de andre fra "Aalborg".

Beri-beri havde været stort set ukendt i søfarten indtil 1890'erne, men så slog sygdommen til, nærmest som en gådefuld epidemi, og norske sømænd kom til at frygte den som et spøgelse, der fulgte i skibenes kølvand, fortælles det. Mange omkom, men overlevede de, var der følger-virkninger og måske invaliditet. I de norske søfartsbyer skulle man kunne høre de tidligere beri-beri-patienters karakteristiske slæbende og klaskende gang.

Men så velkendt og frygtet beri-beri'en end var, så var man næsten helt på bar bund, når det gjaldt sygdommens årsager. En ting var man dog ret sikker på, nemlig at sygdommen næsten udelukkende ramte sejlskibe på lange rejser. Derfor kaldtes sygdommen også undertiden sejlskibs-beri-beri. Man havde også lagt mærke til, at sygdommen først brød ud, når skibet havde sejlet i længere tid. Det udelukkede, at der var tale om en form for feber, som sømændene kunne have fået i land.

Nordmændene havde mange skibe i virkelig langfart, og her blev problemet så stort, at den norske regering nedsatte en speciel komite, Beri-Beri-Komiteen, til at undersøge, hvad der kunne gøres, men da komiteen aflagde rapport i 1902 var dens bedste anbefaling god ventilation og bedre hygiejne som forholdsregler mod sygdommen. Man var magtesløs. Først i 1920'erne blev man klar over den fulde sammenhæng.

Beri-beri er en ernærings sygdom lige som for eksempel skørbug, en sygdom som havde plaget sømænd gennem århundreder. Og hvor skørbug skyldes mangel på C-vitamin, skyldes beri-beri mangel på B1-vitamin, thiamin. Der skal ikke meget til for at forhindre beri-beri, for thiamin



En beri-beri-patient - hårdt angrebet. Muskelsvind og ledsmerter var nogle af symptomerne. Også mentale forstyrrelser, talebesvær og udmattelse fulgte med.

Hvis beri-beri ikke bliver behandlet er det en dødelig sygdom.

Beri-beri ramte hårdt i Østasien, da man begyndte at maskinpolere ris og dermed fjernede risens thiaminrige skal.

findes i en lang række fødevarer, kød, grøntsager, ærter og æg. Beri-berien på "Aalborg" skyldtes med andre ord ensidig og meget dårlig kost.

DAGENS MENU

Da Aalborgs skibsdreng aflagde forklaring, fortalte han, at provianten på "Aalborgs" sidste rejse næsten udelukkende bestod af konserver. "Preserveret" kød og serverede kartofler. Dertil mel.

Det var nok her, problemet lå.

Efter det spisereglement fra 1892, som

gjaldt for alle danske handelskibe, skulle der være saltet kød, flæsk, klipfisk, byggryn og grøntsager som ærter og kål i proviantrummet. Det ville have været nok til at holde beri-berien fra døren. Men når man sejlede i varmen, havde man vanskeligheder med almindelig skibskost, der ikke kunne holde ret længe og gik i forrådnelse. Da konserveren blev let tilgængelig, var der derfor mange, der mente, at det var et kæmpe fremskridt og løsningen på et alvorligt problem.

Spisereglementet fra 1892 åbnede da også for at servere konserver et par gange om ugen ombord på skibe, der sejlede i tropenerne. Men det har nok været at stramme den, hvis "Aalborgs" mandskab udelukkende fik konserver. Datidens konserver

var ofte uappetitlig, og konserver var ikke populær blandt søfolk. Men hvad værre var, så var det nok det ensidige konserver-spiseri, der gav "Aalborgs" mandskab beri-beri.

Når sygdommen pludseligt bredte sig som en epidemi efter 1890, hænger det sikkert netop sammen med, at konserver som proviant for alvor blev taget i brug omkring det tidspunkt. Konserver dengang betød henkogt mad.

Man havde ikke rigtige konserveringsmidler, så når man skulle lave konserver, kogte man tingene ved ret høje temperaturer, over 100 grader, for at slå bakterierne ihjel,

og det skulle man ikke gøre ret lang tid, før også alle B1-vitaminerne stort set var udryddet. "Aalborgs" mandskab havde med andre ord fået en slags "konserves-syge", der også plagede de norske skibe.

Det var endda blevet ramt usædvanligt hårdt, for godt nok var det ikke ualmindeligt, at store dele af besætningen blev angrebet, når beri-beri slog til, men det hørte til sjældenhederne, at så mange blev angrebet så ødelæggende.

Fejlernæring og en alt for lang rejse skabte mareridtsagtige tilstande, død og elendighed på "Aalborg". Manglerne i kostplanen kan delvis forklares med, at "Aalborg" havde været længe ude og på mange små pladser, hvor det var svært at skaffe frisk proviant. Men det skal også siges, at man nok ikke gjorde ret meget ud af kosten på "Aalborg" til hverdag.

En dansk handelsmand, der boede i Sydamerika, skrev hjem til Politiken om Aalborgs forlis og skildrede forholdene på skibet. Det er lidt uklart, hvor handelsmanden havde sine oplysninger fra, men han virker ikke helt dårligt underrettet, og efter hvad han vidste, så var det først og fremmest den dårlige kost, der var forklaringen på, at hele syv mand var stukket af fra Aalborg, da skibet kom til New Zealand.

Samme handelsmand vidste også at fortælle, at konservesen på "Aalborgs" skæbnesvangre sidste tur havde været usædvanligt uappetitlig. Den skulle have ligget i skibets lastrum i tre år og være mere eller mindre fordærvet, så blikdåsernes låg bulnede udad.

"Aalborgs" skipper og reder har nok ikke ligefrem kræset om mandskabet. Dagens ret har været konserves og ikke ret meget andet mere frisk og vitaminrigt at supplere med.

Tilbage på stranden ved Mela var der ikke så meget at stille op for de sidste overlevende, Jonas Kjær og Alexander Ashton. De chilenske myndigheder nåede frem og lovede det danske udenrigsministerium at få fat i dem, der havde været med til plyndringen af "Aalborg". Efter at have aflagt forklaring forlod Kjær og Ashton vraget af "Aalborg" og deres døde kammerater, og kom ad landevejen til byen Tomé, der ligger 30-40 kilometer sydligere. Her henvendte de sig til den engelske vicekonsul.

De fik mad, klæder og penge, så de kunne komme videre til byen Concepcion, hvorfra den danske vicekonsul Schovelin hjalp den ret syge Ashton på hospitalet og videre hjem. Alexander Ashton er vel taget tilbage til USA, hvor han kom fra. Jonas Kjær var ikke mere skræmt af sine oplevelser, end at han fortsatte til søs og fungerede som styrmand på Aarhus-Kalundborg-ruten i 1929.

Men "Aalborg" blev efterhånden et totalt vrag og lasten ødelagt. Skibet blev kondemneret og solgt på auktion for 500 dollar inklusive resterne af lasten. Og hvad beri-berien angår, så forsvandt den lige så stille fra handelsskibene i takt med, at de store sejlskibe blev presset helt ud af fragtmarkedet. Dampskibene var ikke så længe til søs, og kosten var bedre. Efter Første Verdenskrig så man stort set ikke beri-berien igen.

(Kilder: Udenrigsministeriet, Sager til Journal B nr. 8735 (på Rigsarkivet). Dagbladet Politiken 9. september 1904, Dansk Søfartstidende august og september 1904, Axel Holst: Om den norske Skibs-Beriberi og om Skjørbuk, Norsk Søfartsmuseums Årbok 1929. Den Norske Sjøfarts Historie II,3, 1951).

DU kan godt komme ind...



Vi samarbejder med 50 organisationer, og din er en af dem!

Netop fordi vi er et lukket forsikrings-selskab, kan vi tilbyde dig forsikringer med gode dækninger og uden selvrisiko på flere af dem. Scan koden og bestil et tilbud allerede i dag. Eller find din forsikringstillidsmand på tjm-forsikring.dk



Scan koden med din mobiltelefon. Du skal bruge en applikation, som kan læse QR-koder.

Tjenestemændenes Forsikring 
dem der kender os, vælger os

Ndolé

SØKOST

Af: Jonatan Leer

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

Ndolé – En sejltur til det afrikanske køkken!

I slutningen af 1400-tallet kom portugisiske opdagelsesrejse sejlende til den sydlige del af Vestafrika. Her blev de overrasket over at finde enorme mængder rejer i floden Wouri. De blev så lykkelige over at finde denne spise til at variere den ensformige søkost, at de kaldte stedet Rio dos Camarões. Det betyder noget i retning af rejefloden. Det er det land, vi i dag kalder Cameroun, og det er altså pga. af deres rejer.

Jeg lærte landet at kende under VM i Italien i 1990, hvor de ukuelige løver, som deres fodboldlandshold kaldes, leverede en spektakulær indsats. Holdets hemmelige våben var den 38-årige Roger Milla. Den aldrende fodboldspiller satte adskillige flotte mål ind, der begge blev fejret med den berømte dans ved hjørneflaget. Her fik jeg som så mange andre øje og smag for det vestafrikanske landshold og deres farverige stil.

Således var ærefrygten stor, da Danmark skulle møde den energifyldte trup under VM 2010. Vi vandt lidt heldigt 2-1 i en yderst intens infight. Sejren skyldtes i særdeleshed Dennis Rommedahls fantastiske indsats. Et par dage gik han under tilnavnet Drømmedahl. Det gik lidt i sig selv, da vi blev sendt hjem efter et bittert nederlag mod en effektiv japansk formation.

Jeg så den nervepirrende dyst mellem Olsen's drenge og de camerounske løver hos en af mine venner. Han har den meget sympatiske tradition at lave mad fra modstanderholdet, når Danmark spiller landskamp. Således står den på Janssons Fristelser, når vi møder arvefjenden, og Currywurst, når tyskerne kommer på besøg. Det er da fairplay! Men jeg var spændt på, hvad han ville servere til kampen mod Cameroun, da det afrikanske køkken ikke er noget, der bliver dyrket på den danske madscene.

Min ven serverede en meget original ret: Ndolé. Det er den camerounske nationalret og findes - som alle nationalretter - i et utal af variationer. Ndolé er i sin grundessens en krydret sovs baseret på bitter leaves jævnet med jordnødder. Der krydres heftigt med hvidløg og chili. Sovsen fungerer både som basis for oksekød, gedekød eller fisk. Kombinationen mellem det stærke fra chilierne, det friske i de grønne blade og den fede nøddesmag er original og inviterer til en videre granskning af det afrikanske køkken.

Jeg har arbejdet lidt videre med ndolékonceptet, og her får I en version med rejer og spinat. Den er ikke særlig ortodoks,



Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: jonatanleer@hotmail.com



men snarere et sammenstød mellem det danske og afrikanske køkken i analogi til hin fodboldkamp. Hvem der vinder, må du selv afgøre. Betragt blot opskriften som hyldest til den dynamiske afrikanske fodbold og som opfordring til alle om også at søge inspiration i det afrikanske køkken!

Til denne gryderet er ris det ideelle tilbehør til at suge sovsen op med, men er man modig og vil køre den afrikanske stil, så skal der fufu på bordet. Det er en slags grød lavet på kulhydratholdige rødder. Konsistensen er meget speciel og minder mest af alt om modellervoks. Børnene vil elske fufu, og du kan godt droppe enhver form for "du må ikke lege med mad"-formaninger. Sæt dem hellere i gang med at lave en skulptur af Roger Milla.

Ndolé med rejer og spinat

500 gram rå tigrerejer med skal

2 løg

4 fed hvidløg

Frisk chili efter smag

Frisk ingefær efter smag

Olivenolie

2 dåser tomat

500 gram frossen spinat

5 store spsk. jordnøddesmør (ca. 150 gram)

- Pil rejerne, og kog skallerne et kvarter i et par deciliter vand i en lille gryde.

- Hak løget, og steg det ved jævn varme i 10 minutter. Tilsæt så finthakket hvidløg, chili og ingefær.

- Kom tomat og rejefonden ved og lad det koge 5 minutter. Kom så spinaten i, og lad det simre i et kvarters tid.

- Tilføj jordnøddesmør og kog godt igennem. Til sidst varmes rejerne i retten 3 minutter.

- Så serveres der – gerne til en afrikansk fodboldkamp eller til tonerne af en [vuvuzela!](#)





DMMA's SOMMERHUS VED KALUNDBORG KAN LEJES

Huset er indrettet med sengeplads til 8 personer, fordelt på 4 værelser. 2 værelser med køjesenge og 2 værelser med dobbeltsenge, alle med dyner og puder. Der findes alt i service, bestik og køkkengrej. Man skal selv medbringe: Sengetøj, håndklæder, viskestykker og lign.

Der er vaskemaskine, elvarme, sauna, farve-TV m.v.

Priser højsæson (incl. el):
31/5-30/8 = uge 23-35

Erhvervsaktive: 2.850 kr./uge
Dagpenge/efterløn: 1.750 kr./uge
Pensionister: 1.550 kr./uge

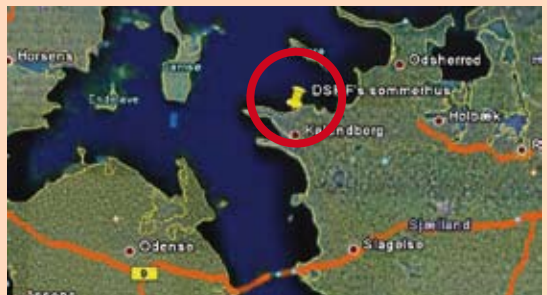
Priser lavsæson (incl. el):
Alle øvrige uger

Erhvervsaktive: 1.850 kr./uge
Dagpenge/efterløn: 1.350 kr./uge
Pensionister: 1.150 kr./uge

Der hører en jolle til huset og der er 300 meter til stranden. Gode fiskemuligheder.

Alle medlemmer af CO-Søfarts medlemsorganisationer kan leje sommerhuset.

Se:
www.co-sea.dk



"How Asia can shape the World" - bog af Jørgen Ørstrøm Møller

"I dag fortæller reklamerne os, hvordan vi kan forbruge mere. I fremtiden vil de handle om, hvordan vi forbruger mindre."

"Vækstteori handlede om, hvordan man kunne producere mere. Fordelings-teori om, hvordan man fordelte den øgede produktion. Men hvordan kan man blive ved at producere og fordele mere, når man lever i en verden af knap-hed? Vi må bevæge os ind i byrdefordelingens tidsalder," siger Ørstrøm Møl-ler.

Og ligesom traditionel vækst- og fordelingsteori nu er forældet, er også Adam Smiths grundsætning om, at den enkeltes stræben efter velstand leder til samfundets velstand, passé. "Det er rent nonsens i dag. Jo, måske bliver BNP højere, men det betyder ikke længere, at samfundets velfærd gør det."

Information, af Jørgen Steen Nielsen, 22/5-2011

Albert Engström



Pastor Stylzén har faaet Besøg af sin Søn, der studerer i Uppsala. Da Faderen et Stykke Tid har set paa Sønnen med Velbehag, siger han med et uroligt Glimt i Øjet: — Det var da besynderligt, saa du er rød paa Næsen og paa Kinderne!?

Sønnen: — Det skyldes et usædvanlig frisk Udendørsliv, Far!

IDnr. 42857

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



Kontor og ferier

Ole Strandberg	27/06 - 10/07
Corlis Hansen	04/07 - 25/07
Kirsten Østergaard	04/07 - 18/07
"	15/08 - 29/08
Anja Poulsen	11/07 - 25/07
Barno Jensen	18/07 - 01/08
"	08/08 - 15/08
Susanne Holmblad	25/07 - 15/08
Mohni Bambara	25/07 - 15/08
John Ibsen	25/07 - 15/08
Bjarne M. Olsen	08/08 - 29/08