



**DIS-flaget risikerer at bliver erklæret
for „Flag of Convenience“..... Leder og side 12ff**

**Foreningen vandt BMI-sagen
„Åbenbart ulovlig afgørelse“..... Side 6-12**

FOC OWNERS OFTEN EMPLOY MIXED NATIONALITY CREWS, MAKING IT MORE DIFFICULT FOR THE SEAFARERS TO DEVELOP TRUST, SOLIDARITY AND COLLECTIVE ACTION AMONGST THEMSELVES.

FOC OWNERS OFTEN EMPLOY MIXED NATIONALITY CREWS, MAKING IT MORE DIFFICULT FOR THE SEAFARERS TO DEVELOP TRUST, SOLIDARITY AND COLLECTIVE ACTION AMONGST THEMSELVES.

OVER 53% OF THE WORLD'S TONNAGE IS REGISTERED UNDER AN FOC.

OVER 53% OF THE WORLD'S TONNAGE IS REGISTERED UNDER AN FOC.

THE FOC SYSTEM ENABLES SHIPOWNERS TO AVOID EMPLOYING SEAFARERS THAT BELONG TO TRADE UNIONS.

THE FOC SYSTEM ENABLES SHIPOWNERS TO AVOID EMPLOYING SEAFARERS THAT BELONG TO TRADE UNIONS.

FOC COUNTRIES OFFER SHIP OWNERS TAX BREAKS AND OTHER FINANCIAL INCENTIVES.

FOC COUNTRIES OFFER SHIP OWNERS TAX BREAKS AND OTHER FINANCIAL INCENTIVES.

ALMOST 60% OF THE VESSELS LOST AT SEA ARE FOCs.

ALMOST 60% OF THE VESSELS LOST AT SEA ARE FOCs.

IN 2001 4,072 SEAFARERS WERE ABANDONED. 80% OF THESE SEAFARERS WERE ON FOC SHIPS.

IN 2001 4,072 SEAFARERS WERE ABANDONED. 80% OF THESE SEAFARERS WERE ON FOC SHIPS.

Dansk Sø-Restaurations Forening

Kontor-og foreningslokaler

Mose Alle 13
2610 Rødovre

Kontortid: Mandag-torsdag 9-16
Fredag 9-15

Telefon 36 36 55 85

Mandag - fredag 9-15

Sekretær (Vivi)	36 36 55 87
Kontingent (Corlis)	36 36 55 88
Faglig sekretær (Ole S.)	36 36 55 89
Faglig sekretær (Christian P)	36 36 55 86
Fax:	36 36 55 80
Girokonto:	542-4437
E-mail forening:	dsrf@dsrf.dk
E-mail formand:	formand@dsrf.dk
E-mail Ole S:	faglig@dsrf.dk
E-mail Christian P:	cp@dsrf.dk
E-mail sekretær:	sekretær@dsrf.dk
E-mail kasserer:	kasserer@dsrf.dk
Internet:	www.dsrf.dk

Formand:

Ole Philipsen
Privat telefon 26 37 12 35

Arbejdsløshedskasse

-Aalborg,	telefon	98 16 85 00
-Århus,	telefon	86 13 45 11
-Esbjerg,	telefon	70 10 22 23
-Herning,	telefon	97 12 30 11
-Kolding,	telefon	75 54 22 00
-Odense,	telefon	66 11 42 60
-Ringsted,	telefon	57 67 66 00
-Hillerød,	telefon	48 24 77 24
-Roskilde,	telefon	46 32 55 66
-Københavns kommune	telefon	33 13 15 55
-Københavns amt	telefon	33 91 20 11

Redaktion og annoncer

Ole Philipsen (ansvarshavende)
Ole Strandberg (opsætning)

Produktion:

Special-Trykkeriet Viborg a-s
Livøvej 1
8800 Viborg
Telefon 86 62 40 33

ISSN 0 109-0267

Oplag: 2.100 eksemplarer

Modtagergrupper:

Sø-Restaurationspersonalet i handelsflåden,
passagerskibe samt offshoreenheder. Endvide-
re rederier, færgeoverfarter, skibsproviante-
ringshandlere, sømandskirker m.fl.

Fra den klassiske foreningsskovtur 29-08-2003

Foreningens næstformand Jens Chr. Raassi,
overrækker hovedpræmien (gavekort fra DFDS)
fra lotteriet
til Uffe Sø-
gaard-Sø-
rensen.



Billeder fra
skovturen
side 26-27.

**DSRF er partipolitisk uafhængig,
og må aldrig yde støtte til noget
politisk parti (vedtægterne § 2).**

REDAKTIONEN

af dette nummer
sluttet den 31. august 2003.



Stof

til oktober-nummeret skal være redaktionen
i hænde senest den 4. oktober 2003.

Næste nummer

udkommer ca. 20. oktober 2003.

INDHOLD

Leder.....	3
Formænd DSRF gennem tiderne.....	4
AOP fortsætter som ansat formand.....	5
De er vejet og fundet for tung.....	6
Åbenbart ulovlig afgørelse.....	8
Skibe i DIS kan snart være under bekvem.	12
Portostøtte.....	15
Sund kost - livsstilsændring -	16
Med „Hertugen“ til Polen.....	20
Fødselsdage, Ind/Ud.....	24
Foreningen orienterer.....	26
Skovtur 29-08-03.....	26
Rids i dansk fagbevægelses historie, afs. 3	28

Det er en grundlæggende menneskeret at organisere sig i faglige organisationer, ligesom det er en grundlæggende ret for disse organisationer at repræsentere sine medlemmer overfor omverdenen, det være sig stat, arbejdsgivere m.m.

Da Danmark i 1988 indførte Dansk Internationalt Skibsregister afskaffede vore lovgivere denne ret for de danske fagforeninger, idet man indskrev et forbud i Lovens § 10 stk. 2 & 3 mod at danske fagforeninger forhandlede overenskomster for søfarende i danske skibe, som ikke var bosat i Danmark.

Disses løn og ansættelsesvilkår skal forhandles enten af fagforeninger som rederne vælger i andre lande, eller de bliver ansat på individuelle kontrakter. Arbejdsgiveren har frit valg mellem disse to muligheder.

Fra DIS lovens indførelse har de danske organisationer protesteret mod dette brud på basale rettigheder, og ILO har gentagne gange meddelt Danmark at loven brød de internationale konventioner som Danmark har tiltrådt. Det har dog ikke fået skiftende regeringer til at ryste på hånden og tage skridt til at ændre de 2 omstridte punkter i loven.

Det er beklageligt at det styrende Danmark har, og uanset partifarve altid har, sat sig ud over disse brud. Det er især beklageligt i et land som Danmark, hvor arbejdsmarkedet skulle være forvaltet af arbejdsmarkedets egne parter.

Siden DIS loven kom i 1988, har regeringerne forventet at de danske faglige organisationer har repræsenteret alle søfarende, når det drejer sig om faglige søfartsforhold. De danske organisationer sidder med i nævn og styrelser som regulerer søfartslovene, og det er de danske organisationer som skal forholde sig til ny lovgivning for søfolk gennem høringssvar, deltagelse i forhandlinger og endelig gennemførelse af nye love og bekendtgørelser. De søfarende fra udlandet, som p.g.a. loven ikke er organiseret i de danske faglige organisationer, bliver ikke hørt, selv om det i høj grad berører dem når der ændres i retstilstanden for søfarende om sygdom, ferie, arbejdsskader, stigning af velfærdsafgift osv. En tredjedel af de søfarende som er direkte berørt af lovgivningen, er bogstaveligt talt sat uden for døren.

Men selv om de danske faglige organisationer gerne må optræde som repræsentanter for de udenlandske søfarende når det gælder lovgivning på søfartsområdet, så er der et rungende NEJ når det gælder løn og overenskomster.

Dansk Sø-Restaurations Forening er ikke interesseret i at gøre det umuligt for danske redere at sejle under dansk flag, og indser at der er et internationalt ansættelsesniveau som danske redere skal konkurrere imod, men vi mener at denne opgave kan ansvarlige danske organisationer også klare.

I 1999 blev der efter aftale mellem organisationerne og rederne oprettet et kontaktudvalg for DIS. I dette fik organisationerne lov til at forhandle nogle betingelser for udenlandske søfarendes minimums lønninger m.m. Dette kontaktudvalgs beståen, og de derigennem givne muligheder for indflydelse, baserer sig dog alene på en frivillig aftale som vilkårligt kan opsiges af rederne. Arbejdet i dette kontaktudvalg har ført til et minimumsniveau for udlændinge i danske skibe, således at danske skibe hører til blandt den absolutte top i international søfart, og med 2/3 danskere ansat. Dette arbejde er det foreningens ønske at udvide, således at de danske organisationer reelt kan repræsentere de mange udenlandske søfarende på en for alle parter ansvarlig vis.

Bestyrelsen



Emil Nejendam
1907-1908



Christian Rasmussen
1908-1914



Carl Onsager
1914-1917



Knud Spliid
1917-1924



H. Fritzner
1924-1933



Vilhelm Rasmussen
1933-1941



O. C. Hansen (fg.)
1941-1942+1942-1943



Willy Jørgensen
1942-1942



Peter Jensen
1943-1958



Eiler Petersen
1958-1964



Georg Andersen
1964-1972



Finn Løwert
1972-1979



Arne Bruun
1979-1995



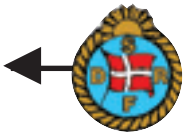
Sten Halkær
1995-1996



Annette Ditlevsen
1996-1999



A. Ole Philipsen
1999-?



A. Ole Philipsen

fortsætter som ansat formand fra 1. januar 2004

Forretningsudvalget i Dansk Sø-Restaurations Forening besluttede på sit sidste møde at indstille til foreningens bestyrelse, at foreningens nuværende formand A.Ole Philipsen blev genansat som formand for foreningen, når hans nuværende ansættelsesperiode udløber. Der var ikke indkommet ansøgninger til stillingen efter at denne var opslået i foreningens blad nr. 3/2003.

På sit ordinære møde den 13. august besluttede foreningens bestyrelse at følge denne indstilling og genansætte A.Ole Philipsen, således at han fortsætter som foreningens formand efter den 31. december 2003, hvor hans nuværende valgperiode udløber.

Dermed har foreningens bestyrelse for første gang ansat en formand efter de vedtægter som blev indført efter en urafstemning i 2000.

Foreningens vedtægter (love) siger, at medlemmerne vælger bestyrelsen, denne vælger og afskediger formanden.

A.Ole Philipsen blev valgt til formand på generalforsamlingen i 1999, efter at have været medlem af foreningens bestyrelse siden 1997. Han er uddannet skibskok og har sejlet i DFDS og A.P.Møller, samt været på mobile borerigge under DANSERV. Den sidste stilling til søs var som hovmester på skoleskibet DANMARK, hvorfra han afmønstrede i november 1999.

Bestyrelsen vil gerne anvende lejligheden. Det har ikke været noget vanskeligt valg - og ikke fordi der ikke var andre kandidater. Vi har kun håbet at der ikke ville være tvivl om AOP selv ville fortsætte. Gennem de sidste 2-3 år har vi mærket at der igen er kommet respekt om vores forening. For de fleste af vores medlemmer i DFDS er der nu indført en 1:1-ordning, en opgave som før syntes umulig at løfte. Aftalerne i BHT er markant forbedrede, rammeaftale i APM, nye aftaler på Nordsøen, Scandline....

- og medlemstallet er i perioden steget med ca. 50%, efter en voldsom forudgående nedtur. Ligeledes er foreningens økonomi nu bragt på plads og interne stridigheder er ophørt. Vi ser frem til den videre udvikling under Philipsen's formandsskab.

**Bestyrelsen/
Jens Chr. Raassi Andersen - næstformand.**

Sø- og Handelsretten giver foreningen 1 Sundhedsnævnet for søfarende og fiske

DE ER VEJET OG FUNDET FOR TUNG.

Fra min tid som supply-kok.

Det var den besked jeg fik d 25. september 2001, da jeg besøgte søfartslægen i Vejle, for snart to år siden. Lægen, en ung mand med lidt for lidt kendskab til søfart, nægtede at udstede en blå bog til mig med henvisning til et alt for højt BMI (Body Mass Index). I samme åndedrag opfordrede han mig til at søge dispensation, for som han sagde, "De er jo i god form Hr. Nielsen, og jeg ser ingen grund til at De ikke skulle kunne få en dispensation". Jeg spurgte så, hvorfor han ikke kunne give mig den blå bog med en begrænset tid.

Hans svar var, at kun Søfartsstyrelsen (Helbreds-nævnet for Søfarende og Fiskere) kunne give en sådan dispensation. Han havde ikke læst bekendtgørelsen ordentligt, og jeg havde ikke undersøgt reglerne, så jeg måtte gå derfra uden blå bog, og med knækket selvtillid.

Jeg kontaktede vores fagforening, og DSRF gik i gang med at hjælpe med det samme. De næste dage gik med hektisk telefonisk kontakt mellem Søfartsstyrelsen og foreningen.

Omsider fik jeg besked på at der skulle bruges en speciallægeerklæring, som ville veje til grund for helbreds-nævnets afgørelse, om jeg skulle ud at sejle eller ikke. I oktober mødte jeg op hos speciallægen, og gennemgik en undersøgelse fra top til bund. Konklusionen var: Der bør gives en dispensation på 6 mdr., hvorefter situationen tages op til fornyet overvejelse. Så skulle den jo være i orden, troede vi alle. For Søfartsstyrelsen havde jo

sagt at speciallægeerklæringen ville veje tungt for en afgørelse. Et andet problem var nu at helbreds-nævnet ikke kunne finde tid i deres travle program til at træffe en afgørelse før den 31/10-01, samme dag som jeg planlagt skulle udmønstre.

Efter kontakt til APM, hvor jeg var ansat som supply-kok, blev vi enige om at afvente afgørelsen men holde en anden kok standby, i det tilfælde at afgørelsen gik imod os. I den forbindelse vil jeg gerne rette en stor tak til personalet i crew section hos APM for deres forståelse for min situation.

Den 31-10-01 kl. tolv ringede jeg til Søfartsstyrelsen for at høre afgørelsen der lød som følger: 'desvære Thomas, Helbreds-nævnet har ikke fundet anledning til at give dig dispensation, tab dig min dreng, og så kan vi se på det'. Chok, hvad var det lige der skete, efter alt hvad der var blevet sagt og skrevet - og så alligevel et afslag.

Men DSRF var hurtige. 'Vi kører en retsag på dem, dether skal de ikke slippe afsted med, det er hele vejen igennem en forkert administration af bekendtgørelsen!' Jeg tog kontakt til APM og aftalte en midlertidig udtrædelse af rederiet, med lovning på at komme tilbage, når jeg igen havde fået en gyldig blå bog.

Den 7. januar 2001 tog jeg på kurophold i Ebeltoft, for at smide de nødvendige kilo, så jeg kunne komme til søs igen. Imens knoklede DSRF og foreningens advokat, med at gøre sagen klar. I juni mdr. 2002, havde jeg smidt nær ved fyrre kilo, og fik

25% medhold i vores BMI-sag fra 2001. Der traf en „åbenbart ulovlig“ beslutning.

den blå bog for en periode på 3 mdr. Jeg kom ud at sejle igen, mens DSRF og advokaten ventede på at søfartsstyrelsens advokat skulle bestemme sig for hvor sagen skulle prøves. Det blev så til sidst Sø- og Handelsretten d. 11-06-03 (der er ingen der skal sige det går stærkt inden for det offentlige).

11. juni 2003 mødte jeg op i retten i København. OleS fra DSRF var der sammen med et par piger fra advokat kontoret. Jeg sad oppe foran sammen med advokaten, en ren pitbull ved navn Kim Bagge. Han havde fulstændig styr på hvad han lavede og hegled søfartsstyrelsens påstande ned, hurtigere end de nåede at fremsætte dem, medens modpartens advokat prøvede sig frem med nogle ret forkølede forsøg på at retfærdiggøre helbreds nævnets afgørelse, uden held skulle det vise sig.

Dommen faldt d 12. august og den lød på en ren sejr til foreningen og mig. Heldigvis kan man konstatere at der stadig er lidt retfærdighed til i livet.

Jeg havde aldrig fået oprejsning uden foreningens hjælp, og især Ole Strandberg som lagde et kæmpe stykke arbejde i at hjælpe mig. Jeg vil gerne takke foreningen for den støtte de ydede under forløbet. Også en tak til Kim Bagge for det enorme arbejde han lagde i sagen. Og - en tak til Nancy min kæreste, for den støtte hun gav mig. Jeg elsker dig skat.

Hver gang jeg spiser, tænker jeg på det jeg har været igennem, og jeg har lovet mig selv aldrig mere at havne i kløerne på skrankepaver og bureaukrater, som kun

kan forholde sig til bekendtgørelser og paragraffer. Jeg håber at mit eksempel kan hjælpe til at der bliver lagt lidt mere vægt på det menneskelige aspekt i vores erhverv, og at der bliver en debat om hvorvidt ens skæbne skal ligge i hænderne på tre mand, som tydeligvis ikke kunne få nok ud af deres egne paragraffer. Selvfølgelig skal der være nogle retningslinjer for hvornår man er for skrøbelig til at komme til søs. Man skal bare huske på, at vi stadig har med mennesker at gøre, og med mennesker er der aldrig noget der kun er sort eller hvidt. Der er en masse nuancer der skal tages med i betragtning.

Thomas Nielsen





Body Mass Index (BMI) > 40 og Den Blå Bog "Åbenbart ulovlig" afgørelse.

v/ OleS

Ved dom af 12. august 2003 fik foreningen medhold i at søfartslæge og "Helbreds-nævnet for Søfarende og Fiskere" under Søfartsstyrelsen, - handlede "åbenbart ulovligt", da Den Blå Bog blev frataget (og fastholdt frataget) vores medlem Thomas Nielsen, i efteråret 2001, på grund af "for højt BMI".

Det er Helbreds-nævnet som ankeinstans der var stævnet og er blevet dømt, men hele "systemet" hang sammen som part-havere i den ulovlige afgørelse. I Helbreds-

nævnet sidder en dommer for bordenden som formand, og det er derfor ikke bare en pikant afgørelse, men retfærdigvis også en afgørelse som isoleret set afkræfter myten om det umulige i at vinde over "det offentlige system".

Sagen er tidligere udførligt omtalt i fagbladet i en føljeton fra 8/2001 og 1/2002 efter et temanummer om "Den Blå Bog og de søfarende" nr. 7/2001.

Bekendtgørelsen

Bekendtgørelsen om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere er strengt matematisk bygget op, og det er svært at forstå hvordan alle implicerede offentlige parter - indtil Sø- og Handelsretten så på sagen

- kunne fastholde deres afgørelse i det konkrete tilfælde.

Der opereres med en "Kolonne A" og en "Kolonne B" for henholdsvis førstegangsudmønstrende og erhvervssøfarende, hvor begge begreber er entydigt definerede. I vores tilfælde er der ingen tvivl om at Thomas henhører under "erhvervssøfarende".



Klip fra bekendtgørelsen

3. Fedme i væsentlig grad,

- Body Mass Index (BMI) > 40 kg/m² skal medføre en konkret vurdering.

- Vurderes det, at fedtfordeling og muskelfylde anses for at være svært hæmmende for bevægeligheden

Kolonne A

Førstegangsudmønstrende, dvs alle der står til søs for første gang, som ikke har arbejdet i skib inden for de seneste 5 år samt alle søfarende og fiskere under 18 år.

Kolonne B

Erhvervssøfarende, dvs. søfarende og fiskere over 18 år, som har arbejdet i skib inden for de sidste 5 år og for hvem søfarts- eller fiskerierhvervet må betragtes som hovederhverv.

Absolut kassation

Evt. begrænsning i tid, arbejdsområde om bord og fartsområde

Af den lægeerklæring hvor Den Blå Bog inddrages fremgår det 1) At BMI er (væsentlig) større end 40, 2) At fedtfordeling og muskelfylde **ikke** anses for at være svært hæmmende for bevægeligheden (med lidt flere ord), og at 3) Vores medlem opfordres til at søge dispensation fra bestemmelserne! - Og herefter går sagen i sort.

Lægen har i henhold til bekendtgørelsen truffet en forkert beslutning og sagt noget sludder om at "søge dispensation". At Søfartsstyrelsen og Helbredsnet herfter ikke kunne have bragt denne urimelige sag på plads er noget af en gåde. Man

skal ikke være matematiker eller lingvistisk ekspert for at læse i bekendtgørelsens bestemmelse, at der er 2 forudsætninger for at anvende konsekvensbestemmelserne i "Kolonne A" og "Kolonne B", 1) BMI over 40 **og** 2) "fedtfordeling og muskelfylde ... svært hæmmende for bevægeligheden".

Der skulle en vældig god portion uvilje til at overlæse en efterfølgende indhentet speciallægeerklæring således, at forudsætningen i punkt 2 om fedtfordeling og muskelfylde var opfyldt, **og i så fald skulle bogen i det mindste have været udstedt, blot med en begrænsning f.eks. i**

tid. Hvis der var udstedt en blå bog med tidsbegrænsning, var denne på mange måder ulykkelige sag, formentlig aldrig blevet rejst. Men nu var der tale om dobbelt straffespark og et mistet job til følge.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

Afgørelsen in extenso:

Bilag 1, II, 3. afsnit til bekendtgørelse nr. 903 af 28. september 2000 om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere må forstås således, at hvis en søfarendes BMI overstiger 40, skal der anlægges en konkret vurdering af, om den pågældendes fedtfordeling og muskelfylde er svært hæmmende for bevægeligheden. Vurderes dette at være tilfældet, angiver bilaget retsfølgerne, således at der skal ske absolut kassation ved førstegangsudmønstrende, hvorimod retsfølgen for erhvervs-søfarende er, at mønstringstilladelsen eventuelt begrænses i tid, arbejdsområde om bord og fartsområde. Vurderes fedtfordelingen og muskelfylden ikke at være svært hæmmende for bevægeligheden, er der efter bilaget hverken mulighed for kassation eller for at foretage begrænsninger i mønstringstilladelsen, og den søfarende

har således krav på udstedelse af sundhedsbevis uden begrænsninger, jf. bekendtgørelsens § 4, stk. 1, 2. pkt. Både søfartslægen og Helbreds nævnet er bundet til de angivne retsfølger.

Det er i læge xxx's afgørelse lagt til grund, at Thomas Nielsen trods et BMI på 52 ikke var væsentligt fysisk hindret af fedme i svær grad. Også Helbreds nævnet har lagt til grund, at Thomas Nielsens fedtfordeling og muskelfylde ikke var svært hæmmende for hans bevægelighed, jf. henvisningen i Helbreds nævnets afgørelser til speciallæge Jens Korsgaards erklæring. Læge xxx's og Helbreds nævnets afgørelser om kassation af Thomas Nielsen på grund af overvægt var således åbenbart i strid med bekendtgørelsens § 4, stk. 1, 2. pkt., sammenholdt med bilag 1, II, 3. afsnit, kolonne B, hvorefter Thomas Nielsen havde krav på sundhedsbevis, eventuelt med begrænsning i tid, arbejdsområde om bord og fartsområde.

Thomas Nielsens påstand 1 tages herefter til følge.

Idet størrelsen af den af Thomas Nielsen krævede erstatning er ubestridt, og idet Helbreds nævnet har truffet en åbenbart ulovlig afgørelse, skal Helbreds nævnet betale den krævede erstatning.

THI KENDES FOR RET

Helbreds nævnet for Søfarende og Fiskere tilpligtes at anerkende, at Thomas Nielsen har krav på gyldigt sundhedsbevis til arbejde i skib fra den 31. oktober 2001.

Helbreds nævnet for Søfarende og Fiskere skal inden 14 dage fra denne doms afsigelse til Thomas Nielsen betale 18.089



Thomas Nielsen til højre under en tiltrængt tobakspause



Advokat Kim Bagge som procederede på vegne af Kirsten Maxen, i selskab med advokatstuderende.

kr. med tillæg af procesrente fra den 17. september 2001, til betaling sker, og 10.000 kr. i sagsomkostninger.

Refleksioner

Det var det, og det lettende gevaldigt med denne utvetydige kendelse. Nu må vi håbe at søfartslæger og Søfartsstyrelsen fremover henholder sig objektivt til bestemmelserne, og i tillæg hertil menneskeligt til den enkelte "sag", således som vores medlem efterlyser i sit indlæg. Bestemmelser af denne art er af nyere dato. Set i et større perspektiv bevæger vi os i grænseegnene mellem nypuritanismen, grænseløs sikkerhed - og menneskets skrøbelige realitet. Det kan være OK at udvikle robotter til at overtage det arbejde mennesker i dag udfører (hvis man så lader være med at slå de arbejdsløse oven i hovedet!), men man skal f... ikke udvikle mennesker til at være robotter!

I løbet af denne sags mange snakker har

vi flere gange fået stukket et tilsyneladende skræmmebillede i hovedet. Norske tilstande! Nordmændene er væsentligt mere restriktive i deres tilsvarende bestemmelser (lavere, indiskutabelt BMI som absolut grænse). Nu er nordmændene som mange vil vide, og som jeg tør sige med fare for at blive anklaget for nationsfornærmelse, måske det mest puritanske uhumoristiske folkefærd vi kan finde, så fri os for at blive inspireret fra den kant i disse sammenhænge. Lad dem slås med deres eget hjemmelavede! Sagt med i øvrigt al respekt for nordmændene - som jeg har levet et godt stykke tid iblandt og oplevet et og andet - og deres dæmoner.

Det værste i vores sag er nok, at vi har set søfartslæger og søfartsmyndigheder rundhåndet overfortolke deres egne bestemmelser, til at være voldsomt mere restriktive end de i virkeligheden er, og dermed netop været politisk agerende banerførere for norske tilstande på området. Det bør de ikke bare lige tilgives.

Sikkerhed til søs er ved at blive et såkaldt mantra. Det er ikke bare for effektivitetens og den menneskelige sikkerheds egen skyld. Dertil er vi allerede langt på den anden side af det rationelle. Nu er det de ny-puritanistiske apostle som sætter dagsorden. Og hvor skal de hen for hvis skyld?

Som Thomas siger i sit personlige indlæg, selvfølgelig skal man ikke sætte et hvilket som helst farveblindt skravl til rors, men **mere** Martha tilbage i skibene Tak, som navigatørerne så smukt fik det formuleret i deres seneste fagblad.



SKIBE I DIS KAN SNART VÆRE UNDER BEKVEMMELIGHEDSFLAG



Af: A. Ole Philipsen

På sit nyligt afholdte møde i London besluttede den Internationale Transportarbejder Føderation (ITF) via sin Fair Practice Committee (FPC) at kunne erklære skibe registreret i DIS som sejlen under bekvemmelighedsflag, efter et resolutionsforslag indgivet af SID sidste år. Forudsætningerne kan læses nedenfor.

Grunden til dette er, at DIS lovens § 10 stk. 2 og 3 forbyder de faglige danske organisationer at forhandle overenskomster for alle søfarende, som ikke er bosat i Danmark.

De danske søfartsorganisationer var indkaldt til FPC-mødet for at give deres holdninger tilkendende inden beslutningen blev taget. Kun RBF, som reelt ikke er overenskomstbærende i denne sammenhæng da disse paragraffer ikke findes i færge-DIS, hvor RBF har sit søfartsområde, støttede SID's resolution.

Dansk Navigatørforening, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening, var alle enige om at dette ikke var en fornuftig beslutning,

DIS-loven

Løn- og arbejdsforhold

§ 10. Kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe i dette register skal udtrykkelig angive, at de kun gælder for sådan beskæftigelse.

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.

Stk. 3. Kollektive overenskomster som nævnt i stk. 1, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kan kun omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation, eller personer, der er statsborgere i det land, hvori den faglige organisation er hjemmehørende, for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, med hvilken der er indgået overenskomst som nævnt i stk. 1.

hvorfor vi samlet frarådede denne og protesterede massivt.

Det skyldes ikke at Dansk Navigatørforening, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening ikke ønsker at få ændret DIS lovens § 10 stk. 2 og 3. Alle er tværtimod enige om at loven skal ændres, hurtigst muligt, da den fratager os grundlæggende rettigheder og er i klar modstrid med ILO konventionerne 87 og 98, som Danmark har ratificeret.

Dansk Sø-Restaurations Forening støtter derfor klart ITF's vedtagelse om gennem ILO at lægge et pres på Danmark for at Danmark skal leve op til de konventioner om grundlæggende rettigheder, som man har underskrevet. Hvis ikke et land som Danmark gør det, hvordan skal man så forvente at andre lande vil gøre det.

Uenigheden består i den sidste del, nemlig strategien for at få ændret DIS-loven. Bortset fra SID og RBF mener de øvrige organisationer, at det faktum at man gør det danske flag til et flag på linie med de rene bananrepublikker er den forkerte vej at gå, og ingen tror på at denne beslut-



ILO-konvention nr. 87

KONVENTION OM FORENINGSFRIHED OG BESKYTTELSE AF RETTEN TIL AT ORGANISERE SIG.

Ratificeret af Danmark ved kongelig resolution af 25. maj 1951.

Pluk fra konventionen:

Den Internationale Arbejderorganisationens generalfonference, som er blevet sammenkaldt i San Francisco og som er trådt sammen til sit 31. møde den 17. juni 1948; som har besluttet.... vedtaget under hensyn til...

Artikel 3.

1. Arbejder- og arbejdsgiverorganisationer er berettiget til selv at udarbejde deres love og bestemmelser, til i fuld frihed at vælge deres repræsentanter, til at ordne deres administration og virksomhed samt til at udforme deres programmer.

2. De offentlige myndigheder skal afholde sig fra enhver indblanding, som kan begrænse denne ret, eller som kan hæmme organisationerne i deres lovlige udøvelse heraf.

Artikel 8.

2. Den nationale lovgivning må ikke svække de ved nærværende konvention hjemlede garantier og ej heller anvendes på en sådan måde, at de omhandlede garantier forringes.

Artikel 11.

Ethvert medlem af Den Internationale Arbejdsorganisation, for hvilket nærværende konvention er i kraft, forpligter sig til at træffe alle nødvendige og egnede

ning i sig selv vil ændre noget. Gennem forhandlinger har de danske organisationer sikret at løn og ansættelsesniveauet for udlændinge i DIS, som minimum er på højde med anerkendte internationale betingelser.

Samtidig er det reelt et nationalt problem, og det er yderst problematisk når en part (SID), som ikke kan få alle ønsker og drømme opfyldt hjemme, forlader forhandlingsbordet og bruger en organisation som ITF til at træffe beslutninger hen over hovedet på alle øvrige organisationer, når disse øvrige organisationer repræsenterer en absolut majoritet af alle søfarende i danske skibe - uanset om man medregner de stillinger som er besat med udlændinge eller ej.

Resolutionsteksten, som blev vedtaget er som følger:

"A delegation led by the General Secretary of the ITF and the joint chairs will enter into communication at director general level of the ILO to discuss the issue of ILO states ratifying but not implementing ILO conventions and recommendations in light of the ongoing discussions to produce consolidated maritime conventions highlighting in particular the situation surrounding the DIS register.

The ITF will seek meetings with the Danish government involving representatives of the Danish unions and if possible a representative of the DG of ILO to discuss Clause 10.3 of the DIS and it's compatibility with ILO conventions 87 and 98 as set out in case 1470.

forholdsregler til sikring af arbejdernes og arbejdsgivernes frie ret til at organisere sig.

ILO konvention nr. 98

KONVENTION OM RETTEN TIL AT ORGANISERE SIG OG FØRE KOLLEKTIVE FORHANDLINGER (1948)

Ratificeret af Danmark med ikrafttrædelse fra 15. august 1956.

Pluk fra konventionen:

*som har besluttet....
vedtager i dag den 1. juli 1949 følgende
benævnes konventionen....*

Artikel 4

Der skal om nødvendigt træffes foranstaltninger, tilpasset efter forholdene i det enkelte land, til at opmuntre og fremme fuld udvikling og benyttelse af et organ for frivillige forhandlinger mellem arbejdsgivere eller arbejdsgiverorganisationer med henblik på regulering af arbejdsvilkårene gennem kollektive forhandlinger.

Link hvor konventionerne kan findes i deres fulde ordlyd:

Konvention nr. 87:
www.fi.dk/etikbasen/hjaelp/tema/organisationsfrihed/konvention87/
(Forbrugerinformations hjemmeside)

Konvention nr. 98:
www.menneskeret.dk/menneskeretieuropa/fri/organisation/
(Hjemmeside for „Institut for menneskerettigheder“)

An agreement for a meeting shall be received by 1/10/2003. If no positive response to the request for a meeting from the Danish government is received, the DIS ships affected by clause 10.3 are declared FOC. If there is a response to the request for a meeting received by 1/10/2003, then that meeting and the issue should be progressed to a conclusion by 30/1/2004. If not the DIS ships affected by clause 10.3 are declared FOC."

Andre link: www.itf.org.uk
www.ilo.org

A Flag of Convenience ship is one that flies the flag of a country other than the country of ownership. This system offers ship owners low registration fees and tax incentives and enables them to employ cheap labour. The ITF FOC Campaign, established in 1948, aims to eliminate this system and to protect seafarers' rights.

www.itf.org.uk

The ITF is a global union federation of over two million seafarers, representing around 1 million seafarers in over 100 countries and territories.



PORTO STØTTE

Så har regeringen fundet en ny måde at forsøge at ramme fagbevægelsen på, og med sædvanlig elegance skævdeler man, så forslaget kun rammer fagbevægelsen og ikke ind i egne rækker og talerør.

Regeringen vil, som en del af den næste finanslov stille forslag om at fjerne den nuværende portostøtte til blade, dog kun fagblade og tidsskrifter.

Man vil ikke fjerne portostøtten for dagblade. Det skyldes vel at ingen politikker kan udholde tanken om at hans/hendes udgydelser i aviserne ikke kan sendes billigt ud til borgerne.

For en forening som DSRF vil en vedtagelse af forslaget betyde, at den samlede udgift for foreningens blad vil stige fra 145.000 kr. i 2003 til 265.000 kr. i 2004.

DSRF håber at fornuftige mennesker i folketinget vil spænde ben for en sådan lov, især fordi den ikke er retfærdig, og kun rammer en udvalgt gruppe og ikke alle.



Bestyrelsen

SUND KOST LIVSSTILSÆNDRING MARITIM KOGEBOG

Af: Michael Dam



Skal det være slut med den fede kost ombord?

Skal vi omlægge vores vaner ombord?

Drejer det sig om holdningsændringer, eller er vi bare for konservative?

Hvorfor skal det hele være så kedeligt og trivielt ombord til søs, og er det nu også det?

Bliver vi pisket til at spise sundt hjemme, og så skal den have hele armen når vi er ude?

En kombination af fornuftig kost og 10 minutters motion hver dag, tager ingen skade af eller.....?

Mange kloge mennesker, mange vise ord....det skorter ikke med ideer til at lægge kosten om til søs og om hvordan man kan gøre det. **Nemmere sagt end gjort** da der er en masse hensyn at tage. Nogle har fysisk hårdt arbejde, andre mere stillestående/siddende arbejde, som gør at der faktisk skal indtages kost på 2 forskellige måder. Er det så hovmesteren/skibskokken der skal sørge for det? Både ja og nej. Vi skal som faglærte sørge for at kosten er varieret og rammer den store bredde. Det er til enhver tid sømandens ansvar, at han spiser fornuftigt og efter evne, dvs i forhold til hans/hendes fysiske arbejde ombord på skibet. **Vores ansvar er, at de har den mulighed.**

Jeg ser så tit at folk de kommer forbi kabyssen og spørger, nu er den sovs/sauce ikke for fed vel? ... den ser lidt fed ud, og man så forklarer at der ikke er fløde i, men mælk i stedet, og jævnet på Maizena Selv samme personer sidder så for eks. ved aften buffet'en, med grøn salat, 20 stk feta ost i tern, ½ flaske dressing hen over salaten, - derefter en æggemad med en spiseskefuld mayonaise, en portion hønsesalat og en fed brie til sidst. Hvorfor ikke en gang salat med 3 stk's feta, en skefuld dressing (også selv om det er light udgaven), æg/tomat mad, måske med en lille klat mayonaise (eller ingenting) og til sidst 30 % ost med lidt peberfrugt på eller en radisse! På selv samme buffet et broget salatfad, fedt fattigt pålæg (kalkun, kyllingrulle, torskerogn eller fiske pate) oste med mere. Efter spisningen ser man ofte folk der måske har holdt den slanke



line ved bordet, og derefter går op og tømmer slopchesten for chips, M&M ritter sport, guld barre, you name it.....

Det er somom det bare er helt i orden når man konfronterer folk med det.

Nu skal det ikke lyde somom jeg er fanatiker, ... absolut ikke ... jeg er ikke den der hører til de helt slanke. Jeg arbejder selv hårdt med at ændre mine kostvaner, og tro mig, det er ikke nemt når man er så madglad som jeg, og som hovmester/kok nød til at smage på det man laver. Desværre, derfor er det også jeg siger til folk: SPIS MED MÅDE ... for så er der også plads til at ske-je ud (spise lidt fed mad) engang imellem.

Samtidig har jeg også den mening at vi hovmestre skal have mulighed for at udvikle os med nogle flere inspirationskurser (undertegnede har ikke været på kursus siden 1999) - også noget med ernæringslære, kostsammensætning, og lære lidt om andre kulturer så vi får bedre forståelse for vores udenlandske søfolks ønsker, tankegang, behov og vaner.

VIL MAN HAVE ÆNDRINGER TIL SØS MED KOSTVANER, SÅ SKAL REDERNE OGSÅ VÆRE VILLIGE TIL AT OFRE PENGE PÅ CATERING (HOVMESTRE/KOKKE OG STEWARDESSER), AFDELINGENS UDDANNELSE SOM MAN GØR MED ANDRE

OFFICERSGRUPPER. DER ER MEGET MEGET FÅ TILTAG INDEN FOR DET OMRÅDE. DET ER IKKE NOK MED BARE AT SENDE BØGER UD OM SUND KOST, DER SKAL OGSÅ NOGLE KURSER/VIDERUDDANNELSE TIL.

Jeg syntes at det er fint navigatørerne har startet en debat om dette emne, og jeg går ud fra at en del af kritikken også går på den del af "ufaglærte" kokke som er ombord i skibene. Selvsamme forening har en masse navigatører der "brokker" sig over den faglige kompetence i kabyssen, men hvad gør de ved det. Mange gange ingenting. Jeg har set skibsførere brokke sig over filippinske "kokke", hvor jeg siger til dem: Så gør da noget ved problemet i stedet for at klynke det gør de ikke/tør ikke.

Så er det nemmere at gå til deres fagforening og søge deres trøst. Og så bliver "vi" hovmestre/kokke desværre alle sat over en kam.

En anden ting er, at der fokuseres meget på hvad de gør i kantiner m.m. Sagen er, at i mange kantiner kører de utroligt meget grønt, fisk m.m, det kan du ikke altid til søs. Man kan ikke bare ringe til slagteren, grønthandleren og fiskehandleren og spørge om hvad vi har i dag. Vi kan ikke bare ringe hver dag som de kan i kantinerne. Til gengæld kan vi lære lidt af dem med at være kreative, låne deres opskrifter, og så indrette dem efter hvad vi nu har i grøntboksen. Det betyder også meget hvilken fart skibene ligger i, og hvad ens rederi tillader at købe ind. Undertegnede har selv for nylig fået en reprimande/henstilling til f.eks kun at købe i en havn i Sydamerika. Hvad nu hvis jeg syntes at



kødet er bedst i Argentina og grøntsagerne i Uruguay (som de nu også er). **Ja, så er jeg nød til at vælge og gå på kompromis med kvaliteten ... ikke optimalt.** En anden ting vi også skal fokusere på som fagfolk, det er skibshandlerne. Engang imellem virker det som om **alt hvad der er ved at have udløbsdato, er velegnet til skibsbrug (især fra danske skibshandlers side).** Jeg ved ikke hvor meget tid jeg bruger på at checke datoer og skrive telexer om dette emne da de på f.eks. Sydamerika (Brasilien) er meget strikse på dette område. Med store bøder som eventuel konsekvens.

Engang imellem tænker jeg „**GOSH hvis jeg nu kunne bruge al den energi på madlavningen i stedet.**“

Mange gange hører jeg den med hvor elendige **(den tror jeg ikke på)** mange hovmestre er til deres job. Hundeæde med mere. Jeg undrer mig, får jeg også kniven når jeg går fra borde, efter jeg selv syntes jeg, har udført et godt stykke arbejde. Jeg håber det ikke, syntes heller ikke at det er den respons jeg får tilbage. Men man ved aldrig!

Når jeg engang imellem får den smøre, at der er mange elendige hovmestre/kokke, plejer jeg at sige at de måske bare mangler noget **inspiration/modspil**, men det skægge er, når man spørger selvsamme personer, har i nogle gode ideer til hvad vi skal have at spise så kommer: Burger og pommes frites eller røde pølser, steak med bearnaise sauce og så tænker man ”**går den person på grillbar hver dag, når han/hun er hjemme**”? Hvem var det der sagde elendige, ja jeg tænker mit *SMIL*.

En anden ting er, uanset, **KÆRE KOLLEGAER**, hvor meget vi end bestræber os på at yde vores bedste, så kan man nu engang ikke altid tilfredstille 10-37 forskellige mundes smagssanser. Så længe maden er indbydende, vel tilrettelavet, varieret og velsmagende. Så kan I ikke gøre meget mere.

Jeg er blevet opfordret af rederiet A.P.Møller, til at deltage i **Søfartens arbejdesmiljøråds sundkost/maritim kokebog udvalg/projekt** sammen med 2 andre hovmestre, arbejdsmil-



jøfolk, ernæringseksperter, en proviantinspektør og en repræsentant for sømandskoneforeningen af 1976. Det har jeg sagt ja til.

Vi havde i juni måned, vores første møde. Der blev udvekslet holdninger, snakket om vores baggrunde m.m. Op til flere gange måtte mødelederen opfordre os til at holde dagsordenen. Det var svært til tider må jeg indrømme, da folk var meget entusiastiske i en meget positiv ånd. Men det fik mig også til at tænke på hvor bredspektret dette emne egentlig er, og bare fordi jeg syntes at mine ideer er gode, er det jo ikke ensbetydende med at andre syntes det samme. Det var inspirerende at høre andres ideer og meninger. Jeg kan også se, at vi kommer på hårdt arbejde, hvis vi skal komme igennem alle kroge og hjørner med dette emne. Også fordi vi har forskellige meninger og indgangsvinkler på emnet. Men en fællesnævner for gruppen: **Vi brænder for dette emne, derfor kan vil/skal der komme noget forhåbenligt rigtigt godt ud af det. Vi er også enige om tingene ikke skal presses ned over hovederne på folk, men skal ske ved frivillighed og holdningsændring. Som kan ske ved en sund debat i fagblade, redier, til søs, (ved middags/aftenbordet) derhjemme blandt venner og bekendte.**

Denne "sundkost/maritim kokebog" tænkes som en supplement og inspirationsguide til hovmestre og kokke til søs

Derfor opfordrer jeg alle mine kolleger, matroser, officerer, elever m.m, til at komme med gode ideer og oplæg til hvad vi kan gøre anderledes til søs. Har i gode og populære opskrifter, så send det til mig (email). Det hele behøver ikke at være lige sundt (der skal være plads til lidt usundt engang imellem). Jo mere materiale vi har at arbejde med, jo bedre resultat får vi.

Så her har vi som hovmestre, søfolk m.m, en enestående chance for at få lavet nogle tiltag, som vi måske har gået og brændt inde med i mange år. Fat pennen og skriv jeres meninger og ideer, og jeg skal i så vidt mulige omfang få det hele med til vores møder.

Vi skal til møde igen den 15 september. Så fat pennen.

Michael Dam

Emailadresser:

MRD@POST10.TELE.DK eller
MID001@MAERSKCREW.COM



MED „HERTUGEN“ TIL POLEN

Af: Christian P.



Onsdag den 30. juli gik Ole Strandberg og undertegnede, midt i den københavnske hedebløge ombord på m.s. Duke of Scandinavia, og startede dermed et hyggeligt og fagligt relevant "Mini Cruise" til den gamle polske hansestad, Gdansk.

Ombord blev vi taget vel imod af Kaptajn Hilmar Larsen og fungerende Hotel Manager Rasmus Rasmussen. Vi kunne berolige dem med at hovedformålet med turen var, at undertegnede skulle se hvordan et skib fungerer inde fra, ligesom vi naturligvis ville stå til rådighed for medlemmerne hvis der skulle være spørgsmål.

Vi lagde derfor ud med at sætte os i mesen, hvor tillidsmand Christian Nielsen havde sørget for ophængning af seddel, hvoraf det fremgik at vi sejlede med. Der gik vist alligevel noget tid inden det helt

gik op for dele af besætningen hvem vi egentlig var, da der var meget få henvendelser fra medlemmer den første dag. Dette skyldes måske også at m.s. Duke of Scandinavia jo traditionelt har været "formandens skib", og folk derfor lige skulle vænne sig til "de nye".

Så vi brugte tiden på at genlæse diverse overenskomster, protokollater etc., ligesom undertegnede fik en rundtur i kabysen af foreningens nye tillidsrepræsentant, Jeppe S. Knudsen, som er kok. Det var meget interessant at se hvor lidt plads man egentlig har til at lave mad til så mange

gæster. Vi fik oplyst, at man på turen til Gdansk havde omkring 600 gæster, mens der var mere end 800 på turen tilbage.

Efter ankomsten til Westerplatte ved Gdansk, havde skibet planlagt den ugentlige brandøvelse, som vi fik lov at følge fra broen. Øvelsen havde udover de



ansatte på skibet deltagelse af det lokale brandvæsen, og gennemførelsen virkede fra vores plads meget professionel, hvilket den naturligvis også bør være.

Med øvelsen vel overstået tog vi en taxa ind til Gdansk med talsmand for supervisorerne, Jeanette Holm, og A-leder på Duke of Scandinavia, Ole Bryder. I Gdansk var vi så heldige at rende ind i det årlige marked, som bød på et sandt virvar af turister, gøglere, boder med alskens varer samt små udendørs caféer med servering af fadøl og små lokale retter.

Gdansk er forøvrigt en by med en meget interessant historie. Som nævnt var den som hansestad en del af den omfattende handel mellem bla. byerne omkring Østersøen. Meget senere, i 1939, tog 2. verdenskrig faktisk sin begyndelse på Westerplatte, hvor Duke of Scandinavia ligger til kaj. Den berømte tyske bog, Bliktrommen, af Günter Grass, omhandler netop begivenhederne op til og under 2. verdenskrig i Gdansk. Den seneste vigtige markering af Gdansk i historiebøgerne, var da værftsarbejderne med Lech Walesa i spidsen i begyndelsen af 1980'erne startede opstanden mod det kommunistiske styre.

Tilbage ombord var vi først inviteret til at



følge udsejlingen fra broen, hvilket var ganske interessant. Der var temmelig tåget, så tågehornet blev taget i brug på en del af hjemturen. Herefter fik undertegnede en rundtur i maskinrummet af maskinchefen. Det var et imponerende syn at se disse kæmpemæssige maskiner i arbejde.

Herefter tilbragte vi det meste af aftenen i messen, hvor vi fik en del henvendelser fra medlemmer. Der var først og fremmest et helt aktuelt spørgsmål, da skibet samme dag, pga. af de mange gæster, havde sat en hotelassistent til at sidde ved kassen i shoppen, hvilket er et klart overenskomstbrud. Vi fandt samtidig ud af at den samme hotelassistent rent faktisk burde have være ommønstret til passagerassistent, da han havde mere en 180 dage anciennitet i rederiet. Herudover var der sager om mistede fridøgn efter ufrivilligt tørnsift, diverse samarbejdsproblemer, hotelassistenter på commodore, arbejdsomfang for stewardesser, løn, opsigelse ved sygdom etc. Flere af sagerne er i skri-



vende stund løst, mens der arbejdes på andre.

Næste morgen stod vi op til en vidunderlig sommerdag og indsejling mod København. Her passerede vi bla. Jens Kofoed fra Bornholmstrafikken samt Skoleskibet Danmark, hvilket medførte en masse kamera-aktivitet.

Det tog temmelig lang tid at komme fra borde, da man mellem Polen og Danmark sejler ind i Schengen-området, hvilket medfører strengere grænsekontrol, men vi var da tilbage på kontoret før middag, hvor vi gik i gang med at løse de medbragte sager fra skibet.

Som knægt i Esbjerg kan jeg godt huske da Duke of Scandinavia, som jo dengang

hed Dana Anglia, blev indsat på ruten Esbjerg-Harwich. Skibet var dengang perlen i DFDS' flåde og ligeledes noget af det største inden for passagerskibe man dengang havde set i Danmark. Siden er det jo så blevet overhalet indenom af endnu større skibe. Jeg har flere gange sejlet med Dana Anglia som turist, så det var meget interessant at sejle med som repræsentant for DSRF med adgang til at følge skibet bag kulisserne. Vi har i de kommende måneder planer om flere andre skibsbesøg, så jeg skal nok få lejlighed til at komme bag kulisserne på masser af skibe.

Tak til vores tillidsfolk på Duke of Scandinavia, samt skibets ledelse, for deres medvirken til en rigtig god medsejls.

Vores rådgivning gør det lettere for dig at træffe de rigtige beslutninger



En beslutning er ikke bedre end det grundlag, den er truffet på. Det gælder også, når du skal sammensætte din pensionsordning. Den skal nemlig passe til dit liv, uanset hvor i livet du er.

Og det hjælper vi dig gerne med.

Vores rådgivning kan stille alle de spørgsmål, der guider dig i den rigtige retning. Spørgsmål som mange ikke selv kan lide at stille. Hvor mange penge vil du have til rådighed, hvis du mister erhvervsevnen? Hvor meget skal der være til dine efterladte, hvis du dør i morgen? Hvor meget vil du have udbetalt, når du går pension? Svære spørgsmål, som vi gør det lettere for dig at svare på - bare ved at stille de rigtige spørgsmål.

Har du behov for et godt råd, er du altid velkommen til at ringe til vores rådgivere på telefon 39 17 50 00 eller sende en mail. Du finder også masser af gode råd på www.pfa.dk.





**Runde
fødselsdage i perioden 16-09-03 27-10-03**

Ulla Jensen - Edvard Griegsgade 6,
2.th., 2100 København Ø - fylder **60 år**
den 19. september

Erik Christiansen - Svingels Allé 13,
4900 Nakskov - fylder **85 år den 6.**
oktober

Karl Dinesen - Abildgårdsvej 13, Thurø,
5700 Svendborg - fylder **70 år den 29.**
september



JUBILÆUM i perioden 16-09-03 27-10-03

Solfrid Damsgård har den 1/10 2003
været medlem af foreningen i 25 år.

Stanislaw B. Padlo har den 8/10 2003
været medlem af foreningen i 50 år.



Tak for opmærksomheden ved min 85
års fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Johannes Pedersen*

Hjertelig tak for den gode flaske i anled-
ning af min 60 års fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Poul Erik Hansen*

Tak for den dejlige flaske rødvin jeg
modtog til min fødselsdag. Og en hilsen
til venner og bekendte.

Esther Sørensen

Tak for dejlig vin til min 80 års fødsels-
dag, som jeg var meget glad for.

Mogens Ernst Jensen

Indmeldelser 16-07-2003 til 25-08-2003

IND DSRF	EFTERNAVN	FORNAVN	REDERI
21-08-2003	Müller	Dan Kramer	
25-06-2003	Christensen	Torben Stamer	DFDS
30-06-2003	Eriksen	Leif	DFDS
01-07-2003	Siggaard	Steffan Randrup	DFDS
03-07-2003	Schaadt	Morten Bonnen	DFDS
04-07-2003	Marquardsen	Michael Mac	DFDS
14-07-2003	Fahlén	Malou	DFDS
14-07-2003	Johnsen	Erik	DFDS
21-07-2003	Olesen	Mette Hyldgaard	DFDS
22-07-2003	Sciesinsky	Jacek	DFDS
28-07-2003	Jepsen	Jack Brobyskov	DFDS
31-07-2003	Lemke	Peter	DFDS
01-08-2003	Buchardt	Lars Nielsen	DFDS
01-08-2003	Sørensen	Anne Mette	DFDS
07-08-2003	Knudsen	Linette Fyrstenborg	DFDS
13-08-2003	Kusk	Morten	DFDS
13-08-2003	Rasmussen	Janne	DFDS
20-08-2003	Kerff	Nadia Maria	DFDS
20-08-2003	Schmidt	Helle	DFDS
20-08-2003	Visby	Trine	DFDS
01-09-2003	Carlsen	Mette Bergholm	DFDS
01-08-2003	Sørensen	Susanne Salten	DFDS

22

Slettet p.g.a. restance

Louis Nicolai Linda Smith Bjarki Túná	Jacobsen Jensen Thomsen Fjerdal	DFDS DFDS APM
--	--	---------------------

	Ind/Ud juli 2003		
	Ind	12	
	Ud	9	
	Netto	3	

FORENINGEN ORIENTERER

LUKKEDAGE

Kontoret holder lukket d. 10-11. september pga. repræsentantskabsmøde.

Medlemsmøder

Om 6 måneder begynder overenskomstforhandlinger for de fleste af foreningens overenskomstområder. Derfor vil foreningen afholde en række medlemsmøder i løbet af vinteren. Vi starter i oktober med:

22. oktober vil der i Nyborg blive afholdt medlemsmøde for de medlemmer som er ansat som **hovmestre**.

23. oktober vil der samme sted være medlemsmøde for de medlemmer som sejler som **kokke i supply skibe** i A.P. Møller.

Medlemmer som ønsker at deltage i et af ovennævnte møder bedes tilmelde sig hos foreningen, så vi kan se om der er interesse for møderne og bestille lokaler der kan rumme deltagerne. Foreningen betaler rejseudgifter svarende til billigste offentlige transport.

Bestyrelsen

Billeder fra foreningens årlige skovtur 29-08-03



Vi efterlader faktisk kloden som et bedre sted at leve end da vi modtog den, og dette er i virkeligheden den fantastiske pointe om verdens sande tilstand. At det går bedre og bedre på alle væsentlige, målbare områder for menneskeheden.

Bjørn Lomborg, „Verdens sande tilstand“



RIDS I DANSK ARBEJDERBEVÆGELSE HISTORIE

Afsnit 3

SLAGET PÅ FÆLLEDEN - baggrund

7. Strejker før 1872 (fortsat)

Efter mere end 50 års stilstand brød typograferne isen **1848** og krævede som de første oprettelse af en voldgiftsret. 28. november stillede 212 typografer 10 omhyggeligt formulerede krav, herunder:

- 12 timers arbejdsdag med 2 timers pause
- Regulering af antallet af lærlinge
- Nedsættelse af voldgiftsret
- Bedre lønvilkår, særlig for søndag- og natarbejde
- Erstatning for uforskyldt korrektur

Strejken brød ud 23. december men uden økonomisk bagland. Henimod midten af januar 1849 måtte de strejkende erkende deres nederlag. Typografernes leder blev udpeget som søndebuk og blev blacklistet så han så sig nødsaget til at udvandre til USA. Der tilstodes visse forbedringer, og der gik herefter 20 år før typograferne lod høre fra sig igen.

En skibstømmerstrejke i **1850** kendes kun fra mundtlig overlevering. 3 svende blev arresteret, men vandt en efterfølgende retssag. Anklageren påberåbte sig under sagen at de havde undladt at give sædvanligt varsel før udeblivelse fra arbejdet. Arbejderne mødte imidlertid dagligt på værftet, hvor arbejdsgiveren udtog de folk han skulle bruge. De var altså løsarbejdere og havde ikke noget opsigelsesvarsel.

Mere betydningsfuld er en murerstrejke i **1851**. Efter mange års fast dagsløn og nogle års stadige prisstigninger gik svendene til modværge. Betydende var det også at de ufaglærte håndlangere efterhånden betænkeligt nært havde opnået samme lønninger som svendene. I foråret 1850 klagede de ydmygt til magistraten, og derefter til mesterlauget med krav om lønstigning. Efter et lavsindet tilbud fra mestrene sidst på året, op sagde et overvejende flertal af svendene d. 4. januar arbejdet med 14 dages varsel, og 18. januar blev arbejdet nedlagt. I modsætning til typograferne var murerne undergivet laugsbestemmelserne og dermed de strenge bestemmelser fra forordningen af 1800, incl. hårde fængselsstraffe for sammenrotning. Murerne henholdt sig imidlertid til bestemmelse om kontraktfriheden og retten til opsigelse med 14 dages varsel. Endvidere tilstod den nye junigrundlov af 1849 ret til at indgå foreninger i ethvert lovligt øjemed. Og skulle det nu erklæres ulovligt at ville søge højere løn? Juristerne var i dilemma. Murerne troede fuldt og fast på deres ret medens der var usikkerhed hos øvrigheden. Først efter 14 dage blev 4 svende arresteret og der afsagdes fængslingskendelse over de 3. Det vakte imidlertid offentlig indignation og selv mestrene gik i forbøn for de arresterede. Også mestrene forekom kollektiv lønaftale som det naturlige. Domstolene imødekom mestrene og løslod de fængslede, men ville ikke hæve sagen før de "strejkende" havde genoptaget arbejdet. Parterne fandt imidlertid sammen, og forligde sagen med uændrede lønninger i vintermånederne og en mindre forhøjelse i sommerhalvåret. Detaljerede akkordsatser blev aftalt. Noget senere samme år fik tømrersvendene tilsvarende aftale.

Murerstrejken fik et betydeligt efterspil i diskussion om grundloven og næringsfriheden.

1854-55 opnår såvel murere som tømrere lønforhøjelser, men 1860 nedsætter mestrene lønnen. Priskuranter var vel en realitet, men i liberalismens navn behøvede ingen at være bundet af dem, hvis de ved arbejdets indgåelse var enige om noget andet.

I foråret **1865** fik svendene igen afslag på en egentlig priskurant og tålmodigheden brast. Strejke brød ud i murerfaget 8. juli 1865 i den travleste tid og varede kun få dage før mestrene gav efter - angiveligt på grund af den offentlige mening. Resultatet opmuntrede tømrersvendene, hvor mestrene forsøgte at berolige stemningen ved frivillige lønforhøjelser hvormed svendene dog ikke slog sig til tåls, da mestrene sagde, at "priskuranten fra 1852 var passende grundlag". Svendene ønskede at det skulle være et "ufravigeligt grundlag" (man er blevet klog af skade, ord kan vendes og drejes). 29. juli strejkede tømrerne med hård hånd, idet de med magt forhindrede svende som ville arbejde i dette (første gang blokade anvendes). 2. august gav mestrene efter og anerkendte priskuranten uden forbehold.



Næste år strejkede tømrerne igen gennem længere tid og det endte med et nyt løn-kompromis. Disse byggestrejker var de vigtigste i 60'erne og er vigtige forløbere for murerskruen i 1872. Andre fag i mindre målestok blev også ramt af arbejdskonflikter med vekslende held. Efter nogle triste nederlag i mindre fag, kendes ingen strejker i København i en periode på 4-5 år. Der er formentlig en del ukendte småkonflikter som ikke kendes fordi de ikke er omtalt i aviser og blade. Strejker i 60'erne betød dog alt i alt ikke stort i retning af forbedring af arbejderne's kår. Den borgerlige arbejderleder Rimestads holdning var, at strejker er mest farlig for arbejderne selv som den svageste part. Rimestad er imidlertid tilhænger af strejkeretten, men blot ikke en tilknyttet ret til at hindre andre i at arbejde.

Hvad der dog væsentligst afholdt arbejderne fra strejker var nok den korte vej til fattiggården på grund af stigende udbud af arbejdskraft i byerne.

1871

I sidste halvdel af juli nedlagde murerne arbejdet på en byggeplads for at få mere i løn. Det var dog mere et sammenstød på Burmeister og Wain som satte skred i tingene. B&W konflikten er et veloplyst eksempel på hvordan en "vild strejke" udviklede sig:

Det var skik på værftet at når et skib løb af stablen, blev der udbetalt et gratiale, ligesom det var accepteret at der ikke blev arbejdet mere den dag. Tirsdag d. 26. september fandt en sådan stabelafløbning sted, men arbejderne var sure fordi værftet havde besluttet at bonuspengene skulle gå til en af firmaet oprettet sygekasse. En arbejders skænderi med en formand udviklede sig til et slagsmål og arbejderen fik alvorlige bank bl.a. ved hjælp af tilkaldt formands-forstærkning. Det satte ondt blod og de følgende dage var intet normalt.

Arbejderne samlede sig i små truende småklynger og talte med stigende røst om strejke. Firmaets indehavere bekendtgjorde at enhver der nedlagde arbejdet ville blive fyret, hvilket ikke satte ro. En forhandling blev indledt hvor arbejderne formulerede 3 krav:

- 1) Forhøjelse af timelønnen
- 2) Afskedigelse af alle formænd
- 3) Aflønningspengene skulle udbetales som normalt.

Arbejdsgiverne opfyldte krav 3 og til dels det andet, fordi alle 3 i slagsmålet involverede blev fyret, men sagde blandt nej til det første krav.

Arbejderne nedlagde herefter ikke straks arbejdet, men utilfredsheden fortsatte og nogle søgte råd på "Socialistens" kontor hvor man advarede mod strejke. Uroen fortsatte imidlertid på værftet og de tilbageblevne formænd blev chikaneret. Så slog værftet til.

Lørdag aften modtog arbejderne sammen med deres lønseddel en meddelelse om at ejerne så sig nødsagede til at standse arbejdet på skibsbyggeriet, og 300 skibsbyggere var hermed lockouted. Mandag vedtog firmaets formere at tiltræde kravet om lønforhøjelse, og efter et afslag forlod de i sluttet trop roligt arbejdspladsen. Samme dag udsendte "Socialisten" et ekstranummer i anledning af lockouten. Det taktisk kloge råd var at samtlige arbejdere nu skulle svare med strejke, og alle danske arbejdere skulle indsende pengebidrag til redaktionen til støtte. De københavnske arbejdere blev inviteret til møde i "Phønix" onsdag aften. Dette møde blev det første store socialistiske arbejdermøde på dansk grund. Trods entre til fordel for strejkefonden blev salen stuvende fuld. Der blev berettet om hvorledes hvert chefskifte på værftet medførte ringere vilkår og værst som løntrykker var Wain som blev kaldt "den graae". En tredjedel af firmaets arbejdere var henvist til at søge fattighjælp. På mødet fik adskillige socialistførere deres debut, heriblandt Geleff som dirigent, og den nidkære og sværmeriske missionær "Sommer", der skejede temmelig langt ud fra dagens tekst.



Bornmeister & Wains Skibsværft (Engelskmandens Plads). Tegning fra ca. 1860.

Imidlertid blev der ikke samlet meget ind, og dagligt søgte skibsbyggerne tilbage til arbejdet. Mandag d. 9. oktober var 180 tilbage på arbejdspladsen medens de 18 formere var mere standhaftige. I hovedsagen var slaget således tabt for arbejderne, men en måned efter fandt arbejdsgiverne det klogest at udstede et nyt arbejdsreglement med forkortelse af arbejdstiden uden tilsvarende nedskæring i lønnen.

Imidlertid blev der ikke samlet meget ind, og dagligt søgte skibsbyggerne tilbage til arbejdet. Mandag d. 9. oktober var 180 tilbage på arbejdspladsen medens de 18 formere var mere standhaftige. I hovedsagen var slaget således tabt for arbejderne, men en måned efter fandt arbejdsgiverne det klogest at udstede et nyt arbejdsreglement med forkortelse af arbejdstiden uden tilsvarende nedskæring i lønnen.

B&W historien inspirerede til en række mindre arbejdsnedlæggelser rundt omkring. Det vigtigste udbytte var sikkert at arbejderne fik blik for nødvendigheden af organisation. Pio lod klogeligt Internationales første faglige københavnske sektioner konstituere sig 15. oktober. En sektion skulle udgøre mindst 50 medlemmer.

I 60'erne blev redskaberne prøvet af. Strejker, lockouter og sproglige spidsfindigheder. Man vidste det gik an at snyde med sproget.

8. De første fagforeninger

Citat fra "Fædrelandet" 1871.

"at slutte sig sammen i Fagforeninger er fornuftigt, hvis det er til gensidig Hjælp, men er det for at gennemtvinge en højere Løn, maa det betragtes som organiseret Vold".

En dansk pionerfagbevægelse opstod blandt københavnske korkskærere som også var blandt de meget rejsende håndværkere. Den opstod efter en bevaret protokol 20. januar 1865. To beslutninger fra en generalforsamling i april 1865 viser hvad der optog foreningen. Den ene tilsiger at den som arbejder sammen med nogen som har lært proppeskæreri på en straffeanstalt skal forhindre dette og om fornødent nedlægge arbejdet, ellers er han at betragte som æresløs (man ville den ublu konkurrence fra straffeanstalterne til livs). Den anden beslutning handler om optagelsesbetingelser herunder at læretid skal være udstået. Senere tider ville nok have kaldt korkskæreri for specialarbejde.

Som den første egentlige fagforening i Danmark regner man ofte "Typografisk Forening" som blev stiftet 12. juni i 1869. Det var nu på tidspunktet ikke en fagforening i moderne forstand, men snarere en forening med udpræget laugsbetonede vedtægter. Alle møder blev startet med et "leve for kongen". Som medlemmer kunne optages såvel Principaler som Typografer. Formålsparagraffen angav dels kammeratligt samvær, forståelse for typograffaget som kunst og endelig en social hjælpefunktion til understøttelse af foreningens trængende medlemmer. Foreningen viser sig dog levedygtig og igennem de næste 100 år er det ofte typograferne som sætter dagsorden i den faglige debat, side om side med byggefagenes mere klassisk kontante udmeldinger. I 1800-tallet var det afgørende for typograferne at de håndværksmæssigt var hverken fugl eller fisk, men derimod kunstnere. Den særlige selvforståelse motiverede typograferne til en originalitet som først PROSA løftede arven fra i sidste halvdel af 1900-tallet.

På et klart fagforeningsgrundlag stifter cigarmagerne 1/9-1871 "Enigheden" i dansesalonen "Phønix". Kildematerialet er gået tabt, men datoen kan med god ret regnes for stiftelsesdatoen for den moderne danske fagbevægelse. Som en kuriositet havde cigarmagerne på programmet modstand mod kvindernes indtrængen i faget.

Fagforeninger opstod og forsvandt eller sygnede hen i 1870'erne i bølgede bevægelse med særlig Pio's og Internationales skæbne. Først fra 70'ernes slutning starter en mere stabil udvikling hvor nye ledere betrødte de skrå brædder med baggrund fra arbejdernes egne rækker.

Statistik over
stiftelser:

1869	1871	1872	1873	1874	1875
1	3	5	19	7	4
1876	1877	1878	1879	1880	1881
1	1	0	1	13	24

og så går det stærkt gennem resten af århundredet med en spids på 76 i 1990.

9. Internationale

Den danske sektion af Internationale, Pio, dag/ugebladet "Socialisten" og dansk fagbevægelses fødsel er ubrydeligt integreret i 1872. En moderne pendant kunne være: Socialdemokratiet, LO, Aktuelt og Stauning! Blot var der i 1872 tale om en egentlig identitet mellem den politiske socialistiske bevægelse og den nye faglige arbejderbevægelse.

Medlemstallet i den danske sektion af internationale angives meget forskelligt omkring ca. 5.000, og svingede stærkt med de aktuelle begivenheder. Mange møder afholdt i dansesalonen "Fønix". 4. maj 1872 opgives medlemstallet til 7.640. Pio er på rejse i Europa 20/12-1871 til 17/3-1872 på vegne af Internationale. I samme periode splittes den danske sektion på grund af indre strid og mangel på lederskab.

Internationales programkrav i Danmark:

- Kun eet (folke)ting
- Ophævelse af visse begrænsninger vedr. valgretten
- Afskaffelse af indirekte skatter
- Ud med kongedømmet (ikke mindst på grund af den voldsomme statsfinansielle byrde).
- Lige skoleundervisning til alle (slut med almueskoler)
- Adskillelse mellem religion og stat
- Forbedret retsstilling for kvinder
- Ægteskabets ophævelse og afskaffelse af arveretten (alt skal tilfalde staten).

„Socialisten“ er det skriftlige medie som binder den tidlige arbejderbevægelse sammen. Det udgives fra maj 1871 som ugeavis med titlen „Socialistiske blade“ og fra 2. april 1872 som dagblad, nu som „Socialisten“. Første nummer i maj 1871 beskriver pariserkommunen og slutter med det truende udsagn at næste nummer vil fremsætte de krav som arbejderne „vil sætte igennem, sent eller tidligt med loven eller - uden den!“ Ord som senere skulle vise sig at få fatal betydning for lederne. Som et kuriosum kan nævnes at et vedholdende rygte i København omtaler en dansk aflægger af Pariserkommunen. Når bevægelsen nåede et medlemstal på 50.000 ville den overtage magten i landet.

OleS

fortsættes i næste nummer

Kilder: *Den Faglige Arbejderbevægelse i Danmark indtil 1900 - Henry Bruun (1938), Sociale studier i Dansk Historie efter 1857 - Studier fra institut og historie og samfundsøkonomi 1930. m.v.*