



SØ-RESTAURATIONEN

Medlemsblad for Dansk Sø-Restaurationers Forening - Juni 2005 - 96. årgang



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 - torsdag 9-15:30
Fredag 9-15:00

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	70 13 13 12
-Århus,	telefon	70 13 13 12
-Esbjerg,	telefon	70 13 13 12
-Herning,	telefon	70 13 13 12
-Kolding,	telefon	70 13 13 12
-Odense,	telefon	70 13 13 12
-Ringsted,	telefon	70 13 13 12
-Hillerød,	telefon	70 13 13 12
-Roskilde,	telefon	70 13 13 12
-Københavns kommune	telefon	70 13 13 12
-Københavns amt	telefon	70 13 13 12

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

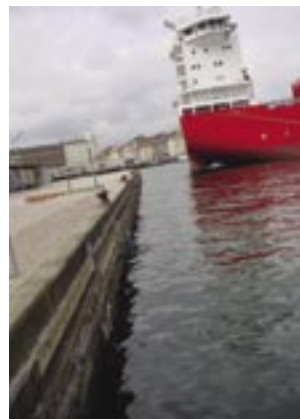
Modtagergrupper:

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

Forsidebillede:

Hist hvor vejen slår en bugt anno 2005.

Udsyn fra hovmesterkammer "Mary Arctica",
4/7-2005, Grønlandske Handels Plads.



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

REDAKTIONEN

af dette nummer
sluttet den 30. maj 2005
og lagt på nettet 30. maj.



Næste nummer

udkommer ca. 5. august 2005.
på nettet (www.dsrf.dk) d. 30. juli

Stof

til august-nummeret skal være redaktionen i
hænde senest den 24. juli 2005.

INDHOLD

Leder.....	3
Søkost og sundhed.....	4
Foreningens orienterer.....	8
Rolig tur til Samsø.....	11
Bliv skibskok på en uge.....	12
Indmeldelser - medlemsoversigt.....	14
Fødselsdage m.v.	16
"Mary Arctica".....	18
Royal Arctic Line - historie.....	20
Faglige sager.....	21
BHT OK-forhandlingerne.....	26
Rids i dansk fagbevægelses... afs. 12.....	28

FORANDRING FRYDER ELLER HVAD?!

Der er et gammelt ordsprog der siger at "forandring fryder". Det er et af de ordsprog der skal tages med mere end et gram salt, og i virkelighedens verden foretrækker de fleste mennesker at alt fortsætter som hidtil. Hvis der sker ændringer så mener vi ofte rent automatisk, at det var meget bedre i de "gode gamle dage". Ikke desto mindre ændres alt hele tiden.

I vores verden er der i de sidste 10 år sket massive ændringer på alle områder. Skibsstørrelser, duale officerer, skibsmekanikere osv osv

I DSRF har vi siden 1999 oplevet mange interne forandringer. Nye vedtægter, flytning fra Nyhavn til Rødovre, bare for at nævne nogle. I vores overenskomster er der også sket en udvikling, vi er f.eks.gået fra generelt 2:1 til generelt 1:1-ordninger.

Den 1. juli etableres kartellet CO-Søfart. En massiv forandring for både DSRF og Metal Søfart, som er de eneste medlemsorganisationer (endnu). Beslutningen er, at det ikke bare er en praktisk forandring for de to organisationer, med henblik på at spare telefonregning og strøm til kaffemaskinen, men derimod en forandring der skal give styrke, handlekraft, og ikke mindst, større indflydelse på hele erhvervets fremtidige forandringer. Som formanden i Metal Søfart så rigtigt skrev i sin leder, da beslutningen om kartellet blev truffet:

"Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening har besluttet at etablere Centralorganisationen Søfart. Det nye faglige kartel er det første skridt på vejen mod nye organisationsstrukturer inden for søfarten. Samarbejdet og det faglig arbejde bliver styrket, og organisationernes beslutning er et udtryk for, at det er vigtigt at fokusere på hvad der samler, og ikke så meget på hvad der skiller. Det er fagligt fremsyn. Baggrunden er til at få øje på. Der er mange små organisationer repræsenteret på hvert enkelt skib. Det er ikke fremmede for samarbejdet hvis særinteresser dominerer, og samarbejde er jo netop nøgleordet, når det gælder om at skabe gode, effektive og velfungerende arbejdspladser til gavn for medlemmerne. Og det er begge organisationers store mål".

Fremtiden vil vise om det er en forandring som fryder og gavner begge organisationers medlemmer.

Det er DSRF's bestyrelse overbevisning at dette vil være en forandring som vi om få år vil sidde og undres over, at vi var så længe om at sætte i værk.

Tiden for 6 måneder ude, et par måneders understøttelse og så 6 måneder ude igen, er som "AP Møller bøj", "Stavanger æg" og "Cement", forbi. Det er pr. 1. juli også tiden indtil da, for DSRF og Metal Søfart. Det kan blive svært i starten, men vi har vilje til at nå hen til det tidspunkt hvor vi forundres over fortiden - og så må vi håbe at medlemmerne i begge organisationer ikke blot siger "det var nu bedre i de gode gamle dage".

SØKOST OG SUNDHED



LÆSERBREVE

Af: Niels Jørgen Skotvig, hovmester, 54 år hvoraf 29 år til søs



Kommentar til overstyrmand Thomas K. Jensen (blad 2/2005)

Jeg synes det er en grov påstand at hovmestrene kun kører med en 7- eller 14-dages menu. Har TKJ været uheldig med sine kulinariske oplevelser til søs eller har TKJ kun sejlet i kort tid? Vi ser jo faktisk overstyrmænd der bliver udnævnt som 26 årige!

Nu er det jo sådan at ikke alle har den samme mening, og ej heller den samme alder. Os der har passeret de 50 kan godt lide ribbensteg og medister - en gang imellem - som alt andet der er med til at variere kosten.

Hvad ville TKJ sige til en hovmester der kl. 11:30 har arrangeret 25 tallerkner med en kold agurkesuppe, 25 tallerkner med

groft brød og rødbedesalat, samt en gang stir-fried (100 gram) oksekød i strimler, og til dessert en gang revet hvidkål/gulerod med lidt nøddedrys eller rosiner - og herved bliver det så? For med 1 mand til at lave mad er der ingen mulighed for individuelle bestillinger og a la carte retter. Det hele kører bare på en gang. Hvis nogen ikke har fået mad nok er det jo bare ærgeligt, for som det fremgår af den nye maritime kagebog, serveres maden på tallerkner, som man ser det i de restauranter hvor det er blevet en god fidus at afveje måltidet inden det serveres. Intet spild.

Den fornyelse som TKJ efterlyser ville automatisk have fundet sted, hvis man ikke havde afskaffet elevuddannelsen for snart 20 år siden. Nu prøver man desperat at få stablet et eller andet på benene, imens de sidste danske hovmestre bliver ældre og ældre.

Jeg kommer lige fra "Oluf Mærsk", hvor jeg har smidt store mængder frugt og grønt ud. Ikke fordi det ikke blev serveret, men fordi folk ombord ikke ville spise det. Vi taler om æbler, appelsiner, pærer, salat, tomater, agurker og mixed peber. Der blev serveret rigelige mængder HVER dag, indtil den 20. dag hvor de friske grøntsager var ved at blive slappe. Derefter tog rodfrugter, hvidkål og gulerødder over, men med magert resultat. Vi var ca. 8 danskere, 11 filippinere og en polak. Ribbenstegen var et hit hos de 6 danskere, alle filippinerne og polakken. Kan TKJ forklare mig om vi laver mad til den enkelte, eller om vi gør det til flertallets tilfredshed? På samme skib blev der i måneden inden jeg mønstrede af drukket: 3.000 sodavand, 90 liter orangejuice plus 120 liter mælk, samt spist 100 liter is-creme. Spiser du ikke is-creme? Nå, det feder jo!

Nu var sodavandsforbruget ikke ligeligt fordelt. Nogle drak ingenting, kun vand og kaffe. Andre rundede 12-15 sodavand om dagen, mest de unge mennesker. Vi var nød til at tage nutellaen ud efter morgenmaden. Der var nogen som yndede at udhule de tiloversblevne rundstykker og fylde dem op med Nutella. Det var de samme som var kostforagtere, og de samme som klagede over at der var ved at være bund i sloppens chokolade og slik.

Der er tilbud nok ombord, men der er ikke frit valg på alle hylderne. Hovmesteren administrerer kosten efter rederiets retningslinier, og de er tilgængelige for enhver der gider sætte sig ved en af skibets PC'er og slå dem op. Vi laver ikke selv reglerne og der er ikke frit slag. Ej heller har jeg erfaret at nogen elastik skulle være isat kostbudgetterne. Hvor har du den nyhed fra?

Nu skal jeg ikke koge mere suppe på denne pølsepind, men du kan da glæde dig over at danske hovmestres tal er for nedadgående. Jeg er helt sikker på at du vil blive tilfreds med en udenlandsk kok/hovmester. Jeg har set på januar bemandingen, og der er faktisk kun godt 80 skibe tilbage hos os med dansk hovmester. Så med lidt held ender du nok på et af de mange andre skibe hvor vi ikke er.

Et godt råd Thomas: Ser du nogle af de af dig omtalte overvægtige kollegaer eller dig selv i spejlet, så cut alle mellemmåltider, kl. 10:00 og kl. 15:00, samt de klapsammen-boller som laves om aftenen. Cut sodavand, drik isvand, moderer de fede oste og skrab smørret. Ingen marmelade og Nutella. Stop det store slikindtag og høvl ellers løs på cyklen i motionsrummet. Få mod til at ændre det du kan, og accepter det du ikke kan ændre.

Kommentar til Niels Jørgen Skotvigs læserbrev i Sø-Restauranten nr. 2/2005

Efter at have læst dit indlæg, opfatter jeg det som om du mener den nye bog "Food at Sea", er ubrugelig. Det forstår jeg ikke, da det er hurtige og nemme retter. Opskrifterne er jo let læselige, da de ikke fylder mere end en side med billede. Vi lever ikke mere som i 1970 da jeg startede med at sejle, og hvor den stod på kød i mørke 3-4 gange om ugen.

Du skriver du har kedet dig over maden lige fra din første madpakke, og siden hen gennem hele livet. Jamen Hr. Skotvig, var det ikke derfor du blev kok? For nu har du selv chancen for at lave maden lidt mere spændende. Nu til dags er det heldigvis ikke mere som da vi var på kokskole, hvor vi på skolen blev bedt om at glemme alt vi havde lært på skibene, og når vi efterfølgende mønstrede ud, af hovmesteren blev bedt om at glemme alt vi havde lært på skolen - for det var budgettet alligevel ikke til.

Det er fuldstændig rigtigt at det er voksne mennesker vi sejler sammen med, og at de selv kan vælge, men valget skal være muligt. Jeg spørger af og til besætningen om de har forslag til menuen, og jeg laver nye og gamle retter da der er stor aldersforskel i skibene, og man derfor er nød til at lytte til alle ombord. Med hensyn til folks madkultur, er det op til den enkelte om han spiser 2 eller 6 frikadeller, eller salat.

Den megen omtale af søfolks kortere levetid. Selvfølgelig har det noget at sige hvordan man lever med usund mad, ryg-

ning, spiritus, manglende motion og stillesiddende arbejde. Det er op til hver person om de lever sundt eller usundt.

Til sidst igen en kommentar til "Food at Sea". Du skriver du ikke har tid fordi det skal serveres a la carte, men du er kok og har sejlet i 29 år, så hvis lysten er tilstede, ved du jo godt at alt kan anrettes pænt og indbydende på et fad. Vi spiser normalt i 2 holds skift, og så mener du ikke man kan lave wok-mad!

Sikke da noget sludder. Vi er på et skib, og maden skal ikke være færdig flere timer før besætningen skal spise. Hvis kød og grønt er klargjort, tager det højst 10 minutter at lave wok-mad, og det med at det klasker sammen er inkorrekt. Personlig kender jeg en kinesisk dame som laver wok-mad til op mod 100 kuverter til fester. Hendes mad serveres som buffet, og det er både lækkert og ser indbydende ud.

Man kan planlægge sine menuer, så de mere krævende retter ikke serveres på ankomst-, afgangsdage eller kanalsager.

Til alle jer som ikke tror det er muligt, brug nu den nye kokebog lidt. For vi er vel kokke eller hvad? Det er meget muligt vi ikke altid har eksotiske grøntsager ombord, da de har en kort levetid. Så brug fantasien og udnyt de varer der forefindes.

Det med at det er krænkende for enhver danskers nationale følelse, at det engelske sprog er brugt som nr. 1 i "Food at Sea", må vist stå for Hr. Skotvigs egen regning. I det rederi som vi begge er ansat i, foregår al korrespondance på engelsk. Så Hr. Skotvig, jeg tror at al din modvilje som du selv skriver først i dit indlæg, bare kommer af at du er negativt indstillet mod alt nyt og forandringer.

Vellykket kursus for Søens Gastronomiske Fagfolk

Den 14. og 15. april 2005 deltog undertegnede som foreningens repræsentant, sammen med 14 kokke og hovmestre i søkost-kursus på Århus Tekniske Skole.

Et af formålene med kurset, som var arrangeret af Søfartens Arbejdsmiljøråd, var at diskutere hvad sund mad er, og hvordan man kan gøre det muligt at fremstille sund mad til søs på en måde, så det stadig er interessant mad for besætningen, men samtidig praktisk muligt for kokken/hovmesteren af lave denne kost til søs. Ingen tvivl om at emnet optager kabysfolket, for diskussionslysten på kurset var særdeles stor.

Inden vi fik mulighed for at gå i gang med den praktiske del af kurset; nemlig tilberedningen af retter fra kokebogen "Food at Sea", var der også på kurset stor skepsis overfor kokebogen. Underviserne var meget åbne overfor argumenterne fra dem som skal bruge bogen, mens de også prøvede at forklare hvorfor kokebogen ser ud som den gør. En af de ting de lagde vægt på er, at kokebogen ikke er færdig og at der henad vejen vil blive tilføjet flere opskrifter – bl.a. med hjælp fra deltagerne i kurset og andre fagfolk.

Det er mit indtryk at flertallet af deltagerne efter tilberedning – og indtagelse – af retterne, var noget mere positive overfor kokebogen. Dels giver mange af opskrifterne forslag til alternative ingredienser, hvis man ikke lige har det den oprindelige opskrift foreskriver, og dels var retterne ikke så tidskrævende som man måske havde forventet.

Desuden er det mit indtryk, at de deltagende kokke og hovmestre fik meget ud af kurset – både fagligt, men også socialt, da mange til daglig savner andre "gastronomiske fagfolk" at snakke med ude på skibene.

Chr.P



FORENINGEN ORIENTERER



Jette Foged Krog **Ny TR-suppleant "Crown of Scandinavia"**

33 år

Bopæl nær Skive og Limfjorden

4 år i DFDS august 2005.

Udlært slagter og arbejder som smørrebrødsjomfru.

Fra 1994-97 var Jette ansat på den danske højtalerfabrik "Jamo", der med sine dengang omkring 500 ansatte var en stor virksomhed i området, og hvor Jette nærmest var nabo til fabrikken i Glyng-

øre. Efter start som timelønsmedarbejder blev hun afdelingsformand for ca. 30 ansatte. "Jamo" flyttede stille og roligt aktiviteterne til østen og har i dag kun en 80-90 ansatte i Danmark. En anden stor fabrikationsvirksomhed i området, "Royal Greenland", er som så mange andre fødevarer virksomheder flyttet til Østeuropa, og hele området har det i dag ikke så godt.

Fra 1997-98 procesleder i Danterm som producerer klimaanlæg til telemaster for mobiltelefoner.

Herefter i slagterbutik et års tid. Det var overhovedet ikke hyggeligt og arbejdstiderne alt for besværlige. En dag snakkede Jette med en kunde som havde sejlet DFDS og besluttede at kontakte rederiet. Siden har arbejdspladsen så været DFDS.



Bitten H. Sørensen **Ny TR-suppleant "Pearl of Scandinavia"**

30 år

Født og opvokset i Silkeborg

DFDS siden 1997

Messeemor

Husholdningsskole, teknisk skole og efter læretid færdig som cafeteriaassistent februar 1997.

Forskellige kantinejobs indtil udmønstring i april 1997 med nostalgiske "Dana Anglia", som messeemor. Flyttede med

navne- og ruteskiftet til "Duke of Scandinavia" og polens-ruten fra København, indtil denne blev nedlagt i 2003, og Duke flyttede videre til kanalfart.

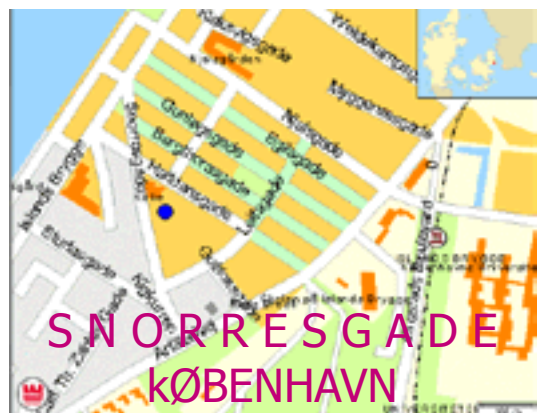
Foreningen havde ved det seneste

fartskifte aftalt garanti for fortsat beskæftigelse i DFDS for vores medlemmer, og Bitten kom efter 8 måneder som stewardesse på "Pearl", tilbage til sit gamle job som messemor.

FTF-A KONTORER HOLDT FLYTTEDAG 26. APRIL



SNORRESGADE



FTF-A's to nu forhenværende Københavner-kontorer i henholdsvis Fiolstræde og Vendersgade, samt Hillerød-kontoret og hovedkontoret fra Nørregade, blev 26. april samlet i et nyt kontor på **Islands Brygge - nærmere bestemt Snorresgade 15, 2300 København S**. Kontoret ligger 5 minutters gang fra metro-stationen Islands Brygge, og der er parkeringsmuligheder for medlemmer, der kommer i egen bil.



Det nye kontor vil betjene medlemmerne fra Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Københavns Amt, Frederiksborg Amt og Bornholms Amt.

Samme dag flyttede Roskilde-kontoret til Ringsted på adressen **Mellem Broerne 12, 4100 Ringsted**. Ringsted-kontoret vil fremover servicere medlemmerne fra Roskilde Amt, Vestsjællands Amt, Storstrøms Amt og Grønland.



SKOVTUR 2005

27. SEPTEMBER

Dagen er besluttet og kan reserveres, men ellers er hvad, hvordan og hvorledes endnu åbent.

Udvalget for arrangementet er:

Jeppes Skjøde Knudsen
og

Jens Chr. R. Andersen

FERIER:

Corlis Hansen: 26/6-3/7 + 1/8-14/8

Ole Strandberg: 20/6-26/6

Vivi Puge: 18/7-7/8

SKIBSBESØG ALGECIRAS

Talsmand Kai Tarp - APM rammeaftalen
- har igen været på skibsbesøg. Se næste nummer.

KARTELLET CO-SØFART

Skæringsdatoen 1. juli er ved at nærme sig. Der er i de sidste par måneder arbejdet på højtryk for at etablere de fysiske rammer i Rødovre, som systematisk, men ikke altid lige roligt, har udviklet sig. Her pr. 1. juni er vi nede i småtingsafdelingen når det gælder rammerne. Vi overvejer at udgive næste nummer af bladet som et særnummer, med præsentation af konstruktionen og de ansatte.





ROLIG TUR TIL SAMSØ

Foreningens udsendte medarbejder, havde torsdag den 19. maj medsejladser med Samsø Liniens to færger "Kyholm" og "Vesborg", ligesom Samsø Liniens administration blev aflagt besøg.

Jeg lagde ud på M/F "Kyholm", som sejler mellem Sjælland og Samsø, hvor jeg havde aftalt at mødes med foreningens nye tillidsrepræsentant i Samsø Linien, Jytte Kaas Melin. Der var 3 catering folk på arbejde på turen, mens Jytte som egentlig havde fri, også lige gav en hånd med, da der var et større selskab med ombord. Hun fik dog også tid til at tage en snak med foreningens udsendte medarbejder.

Det blev en ganske interessant snak, da Jytte dels har noget at sige, og dels har prøvet en masse forskellige ting i sit liv. Jeg nævner i flæng: sygehjælper, "altmuligmand" i murerfirma, taxa chauffør, pædagog, og så har hun været ansat på en svinefarm, hvor hun bla. lærte at kastre grise. Søfartsmæssigt har hun haft en enkelt udmønstring som ubefaren kok (med meget mere) på M/S "Mette Clipper" samt 3 år som cateringassistent på Ærø færgerne, inden hun for ca. 3 år siden vendte hjem til Samsø, hvor både hun og manden fik job hos Samsø Linien.

Om hendes indstilling til hvervet som tillidsrepræsentant siger Jytte, at hun går ind i ting 100%, ligesom hun mener at man naturligvis skal være fleksibel, men man skal ikke bare sige ja til det hele.

Hos Samsø Linien A/S i Sælvig Havn, havde jeg som nævnt en snak med administrationschef Kaia Bertelsen. Der var ikke noget specielt på programmet, da der pt. ikke er nogen sager i Samsø Linien, så det var mest et høflighedsvisit, hvor der blev snakket om løst og fast.

På turen fra Sælvig til Hou med færgen M/F "Vesborg" var der ligesom på "Kyholm" 3 cateringfolk ombord, men heller ikke her var der nogen henvendelser til den udsendte, som derfor fik god tid til at nyde en gang aftensmad fra cafeteriaet.

Alt i alt var det en stille og rolig dag, uden konkrete henvendelser om faglige problemer fra medlemmer ombord.

Så efter den megen turbulens vi havde med Samsø Linien for et par år siden, tyder det nu på at det er faldet til ro og samarbejdet mellem skibenes ledelse og de ansatte er blevet forbedret.

Chr.P

*Foreningens nye tillidsrepræsentant
Jytte Melin*





BLIV SKIBSKOK PÅ KUN EN UGE samt efter en måneds praktik Nyt hold fra 5/9 - 9/9 2005

Hvis du er faglært kok og har lyst til at arbejde om bord på et skib, kan du tage uddannelsen til skibskok.

Skibskokken tager sig af alt arbejde inden for kabys-området.

Varighed:

Kursus i søsikkerhed m.v. er normeret til 1 uge. Derefter praktiktid til søs i mindst 1 måned.

Indtægt:

Undervisningen på søfartsskolen er gratis og under kurset kan der ydes uddannelsesstøtte (654,00 kr. pr. dag).

Skoleophold:

Du har evt. mulighed for at bo og spise på skolen.

Adgangskrav:

For at blive optaget på kurset skal du have erhvervet svendebrev inden for kokkefaget eller anden tilsvarende uddannelse.

Derudover skal du have et gyldigt sundhedsbevis for søfarende, som ikke indeholder begrænsninger i arbejdsområde, der hindrer kabystjeneste.

Optagelse:

Henvendelse om optagelse på kurset skal ske til MARTEC Frederikshavn, telefon **96 20 88 88**

MARTEC er Frederikshavns nye maritime spyspids

MARTEC – Maritime Training and Education Centre – har i løbet af de sidste par år været igennem, hvad der for mange andre ville være til 10 års organisationsudvikling. Udviklingen blev sat i gang, da vi blev dannet via en fusion mellem Frederikshavn Maskinmesterskole og Frederikshavn Søfartsskole i 2001. Efterfølgende har vi fået et tredje ben, idet vi fra 1. maj 2003 har overtaget redenansvaret for Skoleskibet DANMARK fra Søfartstyrelsen. MARTEC har sat gang i et væld af udviklingsprojekter og nye initiativer, der ikke blot skal udvikle en fælles kultur på de fusionerede skoler, men som også skal udvikle det faglige niveau og markere skolen udefodt som en seriøs og innovativ maritim uddannelsesinstitution.



I perioden 11. april til 15. april afsluttede det første hold på 8 elever denne nye uddannelse. Efter oplysninger fra skolen har alle, med undtagelse af en enkelt af egne grunde, på nuværende tidspunkt aftale om praktikplads.

Skolen oplyser pr. 30. maj, at der allerede er to tilmeldte til kurset i september. Så det kan være en god ide at være hurtig!

Indmeldelser i perioden 11-03-2005 til 23-05-2005

IND	EFTERNAVN	FORNAVN	REDERI
01-02-2005	Steinkross	Kristmund	A.P. Møller
01-04-2005	Jensen	Arne	A.P. Møller
01-04-2005	Jensen	Johannes Eigil	A.P. Møller
01-05-2005	Clausen	Jacob Schou	A.P. Møller
01-05-2005	Madsen	Kenneth	A.P. Møller
21-03-2005	Larsen	Michael Kjærgaard	Alcatel
21-03-2005	Mortensen	Alexander Hans	BornholmsTrafikken
01-04-2005	Larsen	Søren Nick	BornholmsTrafikken
08-04-2005	Møller	Ulla	BornholmsTrafikken
01-05-2005	Bidstrup	Pia	BornholmsTrafikken
17-03-2005	Bang	Michael	DFDS
17-03-2005	Kowalewski	Tomasz	DFDS
29-03-2005	Anad	Mokhtar	DFDS
29-03-2005	Eriksen	Rasmus Berre	DFDS
29-03-2005	Holmberg	John	DFDS
29-03-2005	Isaksen	Christina	DFDS
29-03-2005	Jensen	Thomas	DFDS
29-03-2005	Kjærulff	Jonas	DFDS
29-03-2005	Nielsen	Niclas Buus	DFDS
29-03-2005	Nilsson	Teresia	DFDS
29-03-2005	Opstrup	Bo	DFDS
29-03-2005	Rasmussen	Liselotte	DFDS
29-03-2005	Sommer	Michal	DFDS
30-03-2005	Stadsvold	Janni Vindum	DFDS
01-04-2005	Liljeberg	Claus	DFDS
01-04-2005	McPoland	Jimmy	DFDS
13-04-2005	Andersen	Søren Bøgsted	DFDS
13-04-2005	Gade	Line Haferbier	DFDS
13-04-2005	Jensen	Søren Cornelius	DFDS
13-04-2005	Kristensen	Thomas	DFDS
27-04-2005	Egebo	Dennis	DFDS
28-04-2005	Pedersen	Kasper Grøndahl	DFDS
01-05-2005	Jensen	Malene Stenberg	DFDS
01-05-2005	Nielsen	Henriette	DFDS
01-05-2005	Rasmussen	Jesper	DFDS
01-05-2005	Simonsen	Gitte Vede	DFDS
01-05-2005	Welling	Sine	DFDS
09-05-2005	Børresen	Signe	DFDS
09-05-2005	Kalisch	Michelle	DFDS
09-05-2005	Lolk	Kim Hegaard	DFDS



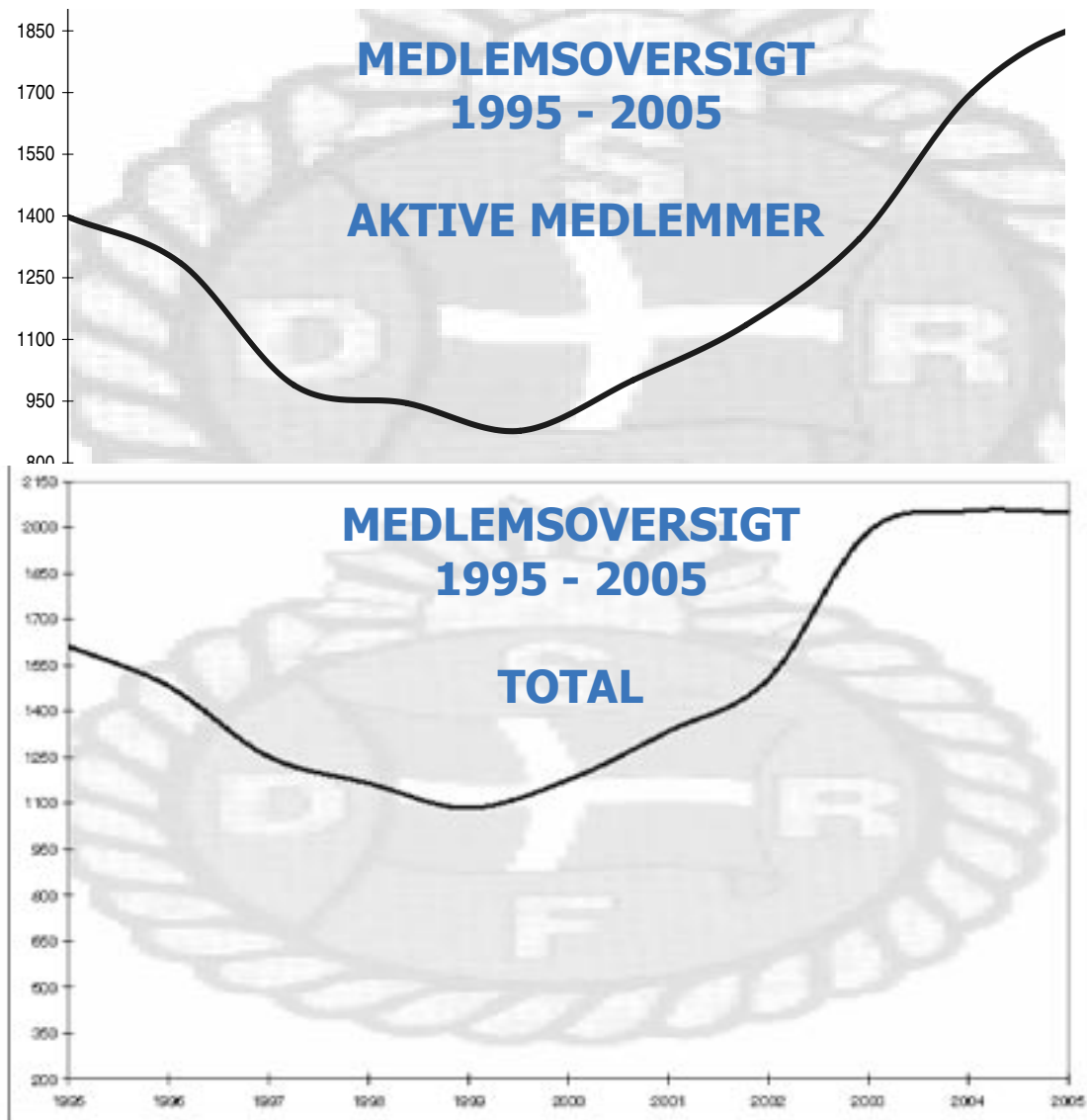
16-05-2005	Mouritzen	Michael	DFDS
17-05-2005	Cunei	Aldo	DFDS
19-05-2005	Hjeltnes	Therese	DFDS
01-04-2005	Lennert	Rosa	Royal Arctic Line
01-03-2005	Mortensen	Jette	Samsø Linien
01-05-2005	Frandsen	Knud Dybvad	Stift. Georg Stages Minde

Ind/Ud marts 2005

Ind	28
Ud	9
Netto	19

Ind/Ud april 2005

Ind	13
Ud	9
Netto	4



Runde fødselsdage i perioden 11/06-2005 - 12/08-2005



Lindy Bjarne Jørgensen - Birkagervej 4, Over-Dråby Strand, 3630 Jægerspris - fylder **50 år den 12. juni**

Frank Ingolf Henriksen - Blåbærvej 17, 6715 Esbjerg N - fylder **60 år den 12. juni**

Ellen Margrethe Lund - Skovløkken 4, Snogebæk, 3730 Neksø - fylder **60 år den 22. juni**

Mogens Conrad - Bredgade 6, 7680 Thyborøn - fylder **60 år den 30. juni**

Jørn Roos Andersen - Nørreled 15, Bramdrupdam, 6000 Kolding - fylder **60 år den 10. juli**

Steen Ejvind Hansen - Rosendalevej 12, Rutsker, 3790 Hasle - fylder **50 år den 11. juli**

Kai Tarp - Kongebakken 3, 5700 Svendborg - fylder **50 år den 21. juli**

Leif Grønnegård Christensen - Sdr. Ringvej 17, 5610 Assens - fylder **60 år den 21. juli**

Holger Kofoed - Tejnvej 19, 3770 Allinge - fylder **60 år den 26. juli**

Leif Jørgen Laursen - Grønvangsvej 31, 6700 Esbjerg - fylder **60 år den 28. juli**

Jørgen Bonde Christensen - Sviegade 3 A, St. Darum, 6740 Bramming - fylder **50 år den 10. august**

Jane Hartvig Larsen - Fru Steenbergsvvej 10, 3700 Rønne - fylder **60 år den 11. august**

Hans Dreyer - Kirkebjergvej 10, 6541 Bevtøft - fylder **60 år den 12. august**



JUBILÆUM I perioden 11/06-2005 - 12/08-2005

Leo Ravn har den 1/8-2005 været medlem af foreningen i 40 år og udnævnes derved til æresmedlem.

Jytte Solveig Lindenhoff har den 1/8 2005 været medlem af foreningen i 25 år.

Benedikte Kogut Larsen har den 1/8 2005 været medlem af foreningen i 25 år.

Anny Marie Petersen har den 1/7 2005 været medlem af foreningen i 25 år.



Hjertelig tak for venlig opmærksomhed
på min fødselsdag.

Kurt Sørensen

Tak for en dejlig hilsen til min fødselsdag.
God vind til foreningen.

*Mange hilsner
Ingrid Jespersen, Strynø*

Tusind tak for den fine hilsen til mit 25
års jubilæum - det var en dejlig overra-
skelse.

*Venlig hilsen
Margrethe Villadsen*

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed
og tusind tak for lampen, til mit 60 års
medlemskab af foreningen.

*Med venlig hilsen
Gunnar Jørgensen*

Mange tak for jeres hilsner til mit 50 års
medlemsjubilæum. Tusind tak for den
smukke lampe, som min hustru og jeg
nyder meget.

*Venlig hilsen
Poul Jensen*

En stor tak for den meget flotte gave i
har sendt mig i anledning af mit 25 års
medlemskab i DSRF.

*Med venlig hilsen
Cat. Off. Wilfredo Abueg
Royal Arctic Line*

Jeg vil gerne sige tak for gaven jeg
modtog i anledning af min 50 års fød-
selsdag.

*Med venlig hilsen
Jens Bertel Grymer*

Mange tak for den flotte gave jeg mod-
tog til mit 25 års jubilæum.

*Venlig hilsen
Kai Tarp*

Jeg vil hermed gerne takke foreningen,
for den dejlige gave på min 60 års dag.

*Med venlig hilsen
Axel Nielsen, Hals*

En stor tak for opmærksomheden i
anledning af fødselsdagen.

*Med venlig hilsen
Henning B. Pedersen*



Vi mindes

William J. Hartvig, f. 1/6 1919, er afgang
ved døden d. 16/3 2005.

Teddy Kim Sønder Enevoldsen, f. 17/5
1947, er afgang ved døden d. 25/3-2005.

"MARY ARCTICA"

KONGELIGT NAVN TIL ET KONGELIGT REDERI



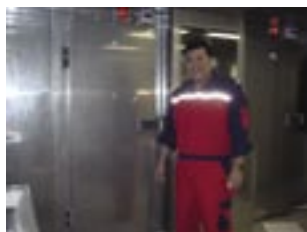
Primo april blev Royal Arctic Lines nyeste containerskib "Mary Arctica", døbt af Kronprinsessen på Grønlandske Handels Plads i København. Det var selvfølgelig et tilbøbsstykke, og det var der, med eller uden kronprinsesse, også god grund til.



"Søfart" beskriver skibet i sit nummer 15. april over flere sider, som et unikt bygget skib, som er beregnet til at holde i 30 års drift i rederiets tjeneste, og hvor der er kælet for alle specifikationer, medens rederiets folk og besætningsmedlemmer har holdt streng justits med detaljerne. Som man kan forstå på "Søfart", har de polske værftsarbejdere bandet godt undervejs.



Pris: små 200 millioner
Besætning: 15 mand (heraf 2 elever)
TEU: 259 i lastrum og 313 på dæk
FEU: 126 i lastrum og 156 på dæk
Reefer plus: 133 i lastrum og 98 på dæk
Servicefart: 15,3 knob
Bt: 10.208
Nt: 3.093



Foreningen besøgte skibet og hovmesteren Wilfredo Abueg, dagen efter virakken med navngivningen. Wilfredo var stadig mere end almindelig travl med repræsentative bespisninger og mange besøgende, men fandt en stille eftermiddagstime som ellers var afsat til en lur.



Vi mødtes i kabyssen hvor Wilfredo var tydeligt glad for indretningen. Særlig de integrerede bokse til stores fik ros. Ovnene var både nye og imponerende med evne til at gå på internettet og downloade nye programmer. Programmeringen gør at dej til brødbagning kan sættes i ovnen om aftenen, og derefter programmeres ovnen til at bage brødet på passende vis, klar til morgenmaden. Wilfredo understregede at alle hovmestre i rederiet var spurgt om hvilke forslag og ønsker de havde til indretningen.



På kammeret fik jeg en mere personlig snak om Wilfredo's egen historie, som nok optog "journalisten" mere end så meget andet teknisk fra skibet. Wilfredo er født 1951 på Filippinerne og fik før han var 20 år hyre som kammerdreng

på "Heering Kirse", hvorefter han har været bosat i Danmark og også er dansk gift.

Med "Heering Kirse" oplevede han det kendte og tragiske forlis 9. december 1971, hvor 5 omkom og 31 blev reddet efter lang tid i dårligt vejr i Stillehavet, og i redningsflåder som var mildt sagt utætte fordi limningen gik op. Det var et drama som ville noget, og den efterfølgende søforklaring blev studeret længe, og gav anledning til mange rundbordskonferencer om redningsmidlerne til søs generelt set. Forliset var forårsaget af en bulklast som rykkede sig i lasten på grund af ustabile kornskotter, det hele kombineret med dårligt vejr der gav selvforstærkende effekter på lasten.

Heering Line havde måske et af de mest respekterede renomeer blandt danske søfolk nogensinde (nærmeste sammenligning "Dansk Fransk"), og snart spurgte de bramfrit Wilfredo om han agtede at

sejle som kammerdreng hele sit liv, eller han ville et eller andet med sin egen fremtid. Det blev til kokkeskole i Ålborg i 1974 med rederiets hjælp og mellemkomst, hvor han traf sin danske kone for livet, som han senere sejlede sammen med i årevis.

De blandt søfolk kendte rigtig gode rederier, lukkede et for et i de tider, og efter Heering Line fik Wilfredo hyre i "Dansk Fransk" i 1979 og derefter i rederiet Norden i et par år. 1979-84 i rederiet Dannebrog og Knud I. Larsen fra 1984-86. Fra 1986-88 sejlede Wilfredo på skattejagter med dykkerskibet "Holger Dane", og endelig blev det KNI i 1988 (nu Royal Arctic Line). Her ser det ud til der er dømt holdt, som det sker for mange som finder vej til dette særlige rederi, som stadig har sin helt specielle stil og kultur i behold. En stil og kultur som snart ikke findes mere i dansk søfart.

OleS



ROYAL ARCTIC LINE HISTORIE KORT



Af: Personalechef Tom Hatting.

Når sejlene passerer indsejlingen til Limfjorden ved Hals på vej til Aalborg, passerer de samtidig Jacob Severins ankerplads.

Jacob Severin havde fra 1734 koncession på al handel i Grønland, men ville omkring år 1770 indstille handlen på grund af store tab. I 1774 overtog den danske stat handlen med Grønland, hvorved "Kongelige Grønlandske Handel" (KGH) blev etableret. Koncessionen blev 1986 overført til det grønlandske hjemmestyre, som videreførte selskabet under navnet KNI.

I 1992 udbød Grønlands Hjemmestyre transportdelen i licitation, hvor bl.a. Eimskip, J. Lauridsen og A.P. Møller viste interesse for at byde på sejladsen til og fra Grønland.



Grønlands Hjemmestyre stiftede i 1993 rederiet Royal Arctic Line A/S i samarbejde med J. Lauridsen A/S, og koncessionen på sejlads med al gods til og fra Grønland blev overført til dette rederi.

Opgaven for det nye rederi var at modernisere og effektivisere transportsystemet gennem containerisering, og samtidig fastholde den nødvendige høje grad af forsynings sikkerhed. I 1996 overtog Grønlands Hjemmestyre J. Lauridsens aktiepost, og rederiet har siden været 100% ejet af det grønlandske hjemmestyre.

Rederiet ejer i dag 5 atlantiskibe, hvor "Mary Arctica" er det nyeste. Herudover består flåden af: "Arina Arctica", "Naja Arctica", "Nuka Arctica" og "Irena Arctica".

"Arina Arctica" er i år bygget om for fremover at skulle besejle Østgrønland. "Naja Arctica" og "Nuka Arctica" pendler mellem Danmark og Grønland og "Irena Arctica" og "Mary Arctica" er feeder-skibe der sejler langs den grønlandske vestkyst, dog med anløb i Aalborg hver 6. uge.

I 1998 overtog Royal Arctic Line A/S yderligere sejladsen internt i Grønland mellem byer og bygder. Disse transporter varetages af datterselskabet Royal Arctic Bygdeservice A/S som har 5 mindre skibe: "Pajuttaat", "Johanna Kristina", "Angaju Ittuk" og "Anguteq Ittuk".

Royal Arctic Line kan således med rette hævde, at selskabet er Grønlands navlestreng, idet det er ansvarlig for alle forsyninger til indbyggerne - lige fra fødevarer over f.eks. tøj, medicin, byggematerialer, entreprenørmateriel etc. Fra Grønland transporteres primært rejer og hellefisk af høj kvalitet, som er efterspurgt verden over.



v/Ole
Strandberg
pr.
29/5-2005

BONNY RIVER

Mærsk har ved mail 27. maj til de faglige organisationer meddelt, at al sejlads på Bonny River i Nigeria indstilles indtil videre, på grund af en række piratoverfald og forsøg herpå i den sidste tid.

Rederiet samarbejder med kunder, konkurrenter, myndigheder m.v., for at genetablere sikkerheden. Bonny River besejles jævnligt af såvel supply- som containerskibe fra rederiet.

FAGLIGE SAGER og noter.

TYVERISAG DFDS

To af foreningens medlemmer blev 1. marts bortvist med henvisning til Sømandslovens § 17, og på baggrund af indicier for kassetyverier over en længere periode. På det pågældende skib var der igennem meget lang tid observeret et usædvanligt stort svind fra varebeholdningen, og rederiet havde i samarbejde med en konsulentvirksomhed arbejdet på klargøring af årsager, som kunne være forskellige fra ordinære kundetyverier. Konkret mistanke blev rettet mod kasseterminalerne og anvendelsen af

berigtigelses-noter ("voids").

Det viste sig ved en nærmere analyse at 2 af medarbejderne havde et særligt højt forbrug af "voids", og ved et interview i dagene 23-24 februar, kunne der ikke gives nogen særlig forklaring på forholdet fra de pågældende. De blev konsekvensmæssigt bortvist og rederiet indgav politianmeldelse.

Vores medlemmer har under hele forløbet fastholdt deres uskyld, og foreningen meddelte rederiet at vi ville afvente resultatet af politiuundersøgelsen. Rederiet meddelte 5. april at politiet efter nærmere vurdering af anmeldelsen havde besluttet ikke at rejse tiltale, fordi der ikke forelå det til en domfældelse i en offentlig straffesag fornødne bevis.

Foreningen har besluttet at få sagen vurderet af en faglig voldgift, med begæring om erstatning og løn i opsigelsesperiode for vores 2 medlemmer.

Der findes domme på området som går både den ene og den anden vej. At politiet ikke rejser tiltale, er ikke nødvendigvis det samme som at en bortvisning er usaglig, det må de konkrete omstændigheder afgøre. Foreningen rejser sagen af principielle grunde, og fordi medlemmerne bedyrer deres uskyld.

500 US DOLLAR MÅ VÆRE NOK

En kaptajn i et velkendt dansk rederi, har besluttet at det er hans pligt at foretage en moralsk vurdering når besætningsmedlemmerne anmoder om penge ved havneanløb. En hovmester som anmodede om 1.000 dollar (som han selvføl-

gelig havde tilgode "på bogen"), fik således at vide at 500 USD måtte være nok. At ville hæve 1.000 dollar lugtede af valutaspekulation, og det kunne kaptajnen ikke acceptere.

Foreningen meddelte vores medlem at han selvfølgelig har ret til at hæve sit tilgodehavende, og at kaptajnen ikke skal blande sig i om pengene agtes brugt på løsagtige knejper, stereoanlæg eller opsparing af dollar. Det fremgår af Vestergaards kommentarer til Sømandslovens § 24, at "Det kan af bestemmelsen udledes, at hyren forfalder efterhånden som den optjenes, selv om hyrens størrelse normalt er ansat til et beløb pr. måned", og sådan har det altid været administreret til søs. Når man har krav på at hæve penge ved havneophold, har man krav på at hæve op til sit tilgodehavende pr. dato (selvfølgelig med forbehold for skibsgæld, træksedler osv).

I det konkrete tilfælde er sagen tilsyneladende løst ombord ved en slags forlig. Kaptajnen forbeholder sig dog stadig at spørge rederiet før udbetaling.

Sagen forekommer at være fra et andet århundrede, og ikke bare det forrige.

RAMMEAFTALE DANMARKS REDERIFORENING

Rederiforeningen inviterede i slutningen af april foreningen til forhandlinger om en rammeaftale for officerer, med udgangspunkt i den i 2004 fornyede rammeaftale for Maskinmestrenes Forening (oprindelige aftale er fra 1998). Foreningen meddelte at vi gerne ville forhandle, men det blev under ingen omstændigheder

på grundlag af en aftale som maskinmestrenes.

Maskinmestrenes aftale kortslutter stort set foreningen som forhandlingspart. Helt generelt overlader denne aftale lønsspørgsmål til direkte forhandling mellem rederi og den enkelte maskinmester, med visse relationsforbehold til den øvrige besætnings lønudvikling. Blot for at trække et enkelt andet spørgsmål frem i lyset, fremgår det af aftalen, at uoverensstemmelser om aftalen, kan søges løst ved faglig voldgift, (undtaget uoverensstemmelser om lønsspørgsmål, som altså er en sag mellem rederiet og den enkelte), "når parterne er enige herom". Det vil altså sige at rederiet altid kan afvise en fagretslig behandling af et stridsspørgsmål. Bortset fra maskinmestrenes underskrift på aftalen, er det svært at finde foreningens videre relation til medlemmernes aftalevilkår.

DSRF fremsendte 9. maj vores udkast til en mulig rammeaftale, hvori bl.a. grundlæggende minimumsvilkår fortsat aftales mellem overenskomstparterne. Vi afventer herefter eventuelle realitetsforhandlinger.

ARCTIC UMQA LINE

Rederiet har tilsyneladende som ubekymret medlem af Danmarks Rederiforening, haft et turistskib i fart siden 2004, uden at anvende eller forhandle vores gældende aftale med rederiforeningen, i ansættelsesforholdet til en dansk chiefpurser. Efter forskellige kontakter tidligere på året, fremsendte rederiet 4. maj udkast til individuel kontrakt gældende fra 15. marts 2005!

8. maj returnerede foreningen til rederiet med et på væsentlige punkter revideret udkast, og meddelte afslutningsvis at vi forudsætter efterbetaling, også for 2004 hvor rederiet har arbejdet med individuel kontrakt, uagtet vores overenskomst aftale med Danmarks Rederiforening, og uden forhandling med foreningen.

Forhandlingerne er ikke afsluttet.

SKIFTEDAGE PRINCESS OF SCANDINAVIA

Siden medio februar har det været nødvendigt for catering-ansatte med bopæl i det nordjydske, at møde næsten 6 timer før alle andre i terminalen i Göteborg. Baggrunden er ændrede sejltider for Stena Line, og krav fra skibet om at cateringpersonalet skal være fremme senest kl. 17:00, uagtet der er tale om en overliggerdag, og uagtet alle andre (dæk+maskine) kan møde ind kl. 17:45. For sidstnævnte er det muligt at tage en færgе fra Frederikshavn på et komfortabelt tidspunkt.

Vi forhandlede allerede spørgsmålet med rederiet i februar, og der var enighed om at forskelsbehandlingen ikke var acceptabel. Det måtte være muligt at planlægge sig ud af eventuelle problemer ombord.

Til vores overraskelse viste det sig i april, at problemet stadig ikke var løst. Efterfølgende har der igen været forhandlinger frem og tilbage mellem forening, rederi, skibet og tillidsrepræsentanter for DSRF og tjenerne ombord. Foreløbigt resultatløst, og foreningen har som konsekvens begæret mæglingsmøde afholdt. Vores tillidsrepræsentant oplyser

at problemet nu er blevet selvforstærket, fordi den opsplittede gruppe som møder i Frederikshavn henholdsvis kl. 10:00 og kl. 14:30 har betydet, at fællestransport er blevet annulleret. I praksis betyder det at nogle skal hjemmefra kl. 05:45 for at møde i Frederikshavn kl. 10:00, ankomme til Göteborg kl. 12:00, og derefter sidde og vente på skibet der lægger til ved fem halvseks-tiden.

Transporten er som bekendt ikke rederiets problem officielt, men det er urimeligt at man ikke har kunne planlægge skiftningen for cateringsbesætningen mere flexibelt, og de begrundelser vi har hørt forekommer ikke tunge eller uløselige.

Formentlig vil mæglingsmøde blive afholdt på skibet i løbet af juni måned.

foreningsrepræsentanter) enige om, at allerede eksisterende regler i form af gældende rederi-politikker var både tilstrækkelige, og rigeligt restriktive. Det er i dag normen at man risikerer bortvisning hvis man "forbryder" sig mod meget lave eller for den sags skyld 0,0 promiller. Altså burde man slet ikke anbefale yderligere. Den egentlige konklusion var mere kompleks og sigtede mod at anbefale grænsen 0,5 hvis/når det nu skulle være, og for den del af besætningen som var direkte ansvarlig for skibets fart. Men uklarheder var der, og dagsordener og bevæggrunde tydeligvis forskellige på trods af den fælles enighed om at fordømme initiativet.

Vi kan nok vente os et eller andet lige pludselig.

PROMILLER TIL SØS



Efter den megen spektakulære påsejling af Storebæltsbroen, er politikere som forventeligt hoppet i promillediskussioner under devisen "vi må gøre et eller andet syn- og målbart". Søfartsstyrelsen blev i anledningen anmodet om at afholde et møde med erhvervets parter, om faste promillegrænser, og med konkret forslag om enten 0,5 eller 0,8 promille. Mødet blev indkaldt med ekspresfart og afholdt d. 10. maj.

Der blev vist talt med flere sprog på mødet. Egentlig var alle (både rederi- og

FEJLFORSIKRET SVENSKER

En svensker havde været ansat på "Princess" gennem flere år, og søgte i forbindelse med afbrydelse af ansættelsesforholdet ved dokopholdet først på året, dagpenge i Sverige. Det viste sig at være en overraskende oplevelse, forstået på den måde, at den svenske forsikring ikke var til udbetaling som forventet, fordi den pågældende havde været fejlforsikret.

Hvis man har bopæl i Sverige, men arbejder på en dansk arbejdsplads, skal man være arbejdsløshedsforsikret i Danmark, for at bevare sine dagpengerettigheder i Sverige. Hvis man som svensker (svensk bosiddende) arbejder på "Princess", og ikke flytter sin forsikring til Danmark, så har man været "fejlforsikret". Vi indrømmer det er noget kluns og ikke særlig smidigt - samtidig med at der er meget

burekratisk papirusseri inde i billedet når man endelig bliver arbejdsløs, og ikke at forglemme måske, spørgsmålet om prisen for dansk A-kasse. Men sådan er de såkaldte EØS-regler altså skruet sammen.

Vi har ikke kunnet hjælpe den pågældende, som heller ikke er medlem hos os, fordi der er gået for lang tid. Vi har tidligere orienteret indgående om spørgsmålet i fagblad 2/2003 og ellers ved forskellige lejligheder på "Princess". RBF har på et andet tidspunkt udgivet en pjece.

MØDE MED FTF-A

I forrige nummer af bladet, bragte vi i lederen en kritik bl.a. af A-kassens sagsbehandling af nogle konkrete medlemsager, hvor der var udvist en overdreven nidkærhed omkring fortolkningen af rådighedsbekendtgørelsen, i umiddelbar tilknytning til arbejdsledighed.

I den forbindelse foreslog FTF-A et møde med A-kassens administrative ledelse, og dette møde blev afholdt d. 23. maj. Vi meddelte på mødet, at vi mente der var al mulig grund til at slå en streg i sandet - f.eks. ved hjælp af et internt cirkulære - således at vi kunne undgå at A-kassen generede medlemmerne unødigt omkring rådighedsafklaringer (med risiko for at miste dagpengereetten), som retteligt måtte antages ville blive afklaret i AF-regi.

FTF-A mente at der var tale om enkeltstående sager, konkret lidt beklagelige, som hverken gav anledning til ekstraordinær bekymring, eller til nøjere granskning af den daglige omgang med

rådighedsbekendtgørelsen, kunne man forstå mellem linierne. Sagsbehandlerne var gennem loven forpligtet til at være opmærksomme på rådighedsproblemer.

Der kom således ikke noget specielt ud af mødet.

ALCATEL

Som oplyst i sidste nummer af bladet varsler Alcatel fyringer med henblik på at erstatte danskere med filippinske søfolk.

Rederiet forhandler netop nu fratrædelsesordninger med de berørte faglige organisationer.

Der er tilbudt: 1) Fritstilling, 2) Kontanterstatning af tilgodehavende frihed, 3) Ikke afvikling af ferie i opsigelsesperiode, 4) 15.000 kr. til konkret uddannelse i opsigelsesperioden (incl. alle omkostninger, herunder transport, fortæring m.v.), 5) Formidling af kontakt til andre rederier.

Foreningen har netop været til forhandling om et protokollat, som forventes underskrevet.

SAGSOMKOSTNINGER

I en større sag som vi for 2 ud af 3 spørgsmåls vedkommende vandt ved Vestre Landsret, havde landsretten pålagt de to parter at betale egne omkostninger. Det er ikke sædvanligt når man overvejende vinder sagen, og foreningen ankede denne del af kendelsen til Højesteret.

Efter nogle måneders skriftligt tovtrækkeri har modparten tilbudt forlig, og sagen blev afgjort med et forlig på 62.000 kroner til vores pengekasse.

BORNHOLMSTRAFIKKEN A/S OK-forhandlinger 2005

Siden sidste nummer af fagbladet udkom, har en ikke ubetydelig del af foreningens aktiviteter været bundet af meget vanskelige forhandlinger med BornholmsTrafikken.

Vores udgangspunkt var indiskutabelt, at vi ikke ville hæftes af overenskomstsammenlignelighed med skibsassistenterne, uanset at disse på en slags frihjul kørte en markant forbedring af deres overenskomst igennem. Dette på baggrund af hovedaftaler i Bilfærgernes Rederiforening, hvor Dansk Sø-Restauration's Forening ikke har en sådan hovedaftale.

Vi krævede principielt "pari" mellem skibsassistent og kok, som begge er faglærte, øvrige lønrelationer bevaret, og en tekst-aftale for alle ansatte, som var umiddelbart sammenlignelig med assistenternes.

Det trak ud med realitetsforhandlinger, fordi vi måtte afvente de øvrige organisationers aftaler om lokalaftaler, og forskelligt teknisk om DIS-overenskomst for "Villum Clausen". Møder blev aftalt og møder blev aflyst. I mellemtiden udarbejdede vi et oplæg til en færdig ny overenskomsttekst uden særlige relationer til "de gamle" tekster.

Den 17. maj mødtes vi endelig i Rønne, forhandlingsudvalg fra DSRF og BHT, samt tillidsrepræsentanter. Det blev et ultrakort møde, og på vores hjemmeside kunne vi den 18. maj annoncere:

"Det blev et kort møde på en lille times tid, hvor det viste sig at der ikke kunne opnås enighed om udgangspunktet for forhandlingerne. Begge parter havde på forhånd fremsendt et færdigt OK-udkast, men der



Foreningens tillidsrepræsentanter i Cafe 66, før mødet d. 17. maj.

kunne ikke opnås enighed om hvilket udkast forhandlingerne skulle baseres på. Der er ikke aftalt nyt møde".

At det gik så galt, skyldtes måske praktiske omstændigheder ved mødet, og en konsulent som mente, at vi bare kunne gå til bilfærgerne og forhandle en hovedoverenskomst der, som de andre organisationer havde.

Foreningens repræsentanter rejste hjem og foreningen gik med det samme igang med at forberede konfliktvarsler.

Men i den følgende uges tid kom der på mere uformel vis gang i egentlige realitetsforhandlinger, hvor BHT indledningsvis mødte frem med et nyt udkast, som havde taget udgangspunkt i foreningens udkast. I løbet af denne uge kom det hele til at ligne noget som burde kunne færdiggøres.

Dette nummer af fagbladet er færdigredigeret og lagt på nettet d. 30. maj, dagen før et sikkert afgørende møde i Rønne, hvor foreningen kl. 10:00 igen mødes med tillidsrepræsentanterne, og hvor vi

efterfølgende vil prøve at løse de sidste knaster i forhandlingerne.

Forhandlingerne, og det tillidsrepræsentanterne skal tage stilling til, er et gradvist udarbejdet fælles oplæg fra BHT og DSRF, med få udestående punkter. Nedenfor er gengivet et uddrag af den tilhørende løntabel for perioden 2005-2009, og til sammenligning tilsvarende tal for henholdsvis 2001 og 2002.

Hele tekstdelen ligner til forveksling teksten for skibsassistenter, med nogle punkter som implementeres i 2010, og f.eks. den månedlige arbejdstid som ind-

fases over overenskomstperioden fra 165 timer (DAS-overenskomsten) **incl spisetider** i 2005, til 155 timer på alle skibe i 2010 også incl. spisetider ("Villum Clausen" har allerede 155 timer ved særaftale).

Vi har som imødekomme overfor BHT, som på alle væsentlige punkter (med DIS-aftaler som udestående), har imødekommet foreningen - aftalt at overenskomsten er 5-årig, og at den hvis enighed opnås, først træder i kraft fra 1. juni, hvorved BHT sparer en meget kompleks efterberegning på 2 vidt forskellige overenskomsttekster.

1. oktober 2001							
	Start	6. mnd	2 år	4 år	6 år	8 år	16 år
Seniorpurser	25348		25695	26051	26414	26786	28369
Purser	24348		24695	25051	25414	25786	27369
Kok	17309		17909	18272	18498		
Smørrebrødsjomfru	15502		15796	16407		16688	
Recept./kældermænd	12169	14309	14686	15241		15448	
Serviceassistent	11569	12169	13870	14141		14348	
1. april 2002							
	Start	6. mnd	2 år	4 år	6 år	8 år	16 år
Seniorpurser	26843		27143	27443	27643	29143	
Purser	25843		26143	26443	26643	28143	
Kok	18950		19350	19550	19750	19950	
Smørrebrødsjomfru	17833		18033	18233	18433	18633	
Recept./kældermænd	15250	15625	16425	16625	16825	17025	
Serviceassistent	13750	14600	15300	15500	15700	15900	
1. juni 2005							
	Start	1 år	2 år	4 år	6 år	8 år	16 år
Seniorpurser	31290		31599	31908	32114	33659	
Purser	30185		30494	30803	31009	32554	
Kok	23720		24132	24338	24544	24750	
Smørrebrødsjomfru	21870		22076	22282	22488	22694	
Recept./kældermænd			18820	20121	20327	20533	20739
Serviceassistent	16663	17660	18961	19167	19373	19579	
1. maj 2009							
	Start	1 år	2 år	4 år	6 år	8 år	16 år
Seniorpurser	34702		35011	35320	35562	37071	
Purser	33347		33656	33965	34171	35716	
Kok	30532		30944	31150	31356	31562	
Smørrebrødsjomfru	27462		27668	27874	28080	28286	
Recept./kældermænd			22632	23933	24139	24345	24551
Serviceassistent	20476	21472	22773	22979	23185	23391	

RIDS I DANSK ARBEJDERBEVÆGELSE HISTORIE

(Afsnit 12)

PERIODEN 1890-1899

1895 (fortsat)

STORKONFLIKT I JERNINDUSTRIEN, ÅRHUS.

(Kilde til det følgende afsnit: Jens Christensen "Jernkonflikten i Århus 1895", og artikel i festskrift for Carl Heinrich Petersen "Anarki og arbejderhistorie")

29/4

Formerne henvender sig til byens jernstøbere med en række krav. Afskaffelse af akkordarbejdet, 10 timers arbejdsdag, 25% tillæg for overarbejde og henstilling om ikke at lade formermaskinerne betjene af ufaglærte. Der blev afkrævet svar inden 1 uge.

4/5

Fabrikanterne svarede imødekommende mht arbejdstid og tillæg, men ikke om de principielle spørgsmål.

I perioden samles jernindustriens øvrige arbejdere om tilsvarende krav som formerne, særlig rettet mod byens største jernindustrielle arbejdsplads "Frichs Efterfølgere". Frichs afviste i principiel modstand mod aftaler med fagforeningen. Hos Frichs er det en del af den personlige arbejdskontrakt at det er fyringsgrund at være medlem af en fagforening.

21/5

Frichs afskediger 3 arbejdere som har forhandlet på fagforeningens vegne.

23/5

Dansk Formerforbund sender nye krav til fabrikanterne om 10% lønforhøjelse, men frafalder samtidig spørgsmålet om betjening af formermaskinerne. Svar kræves senest 27. maj hvis strejke skal undgås.

På begge sider af bordet vokser aktiviteterne i slutningen af maj, og arbejdsgiverne henvender sig om optagelse i fabrikantforeningen i København som har eksisteret siden 1885.

27/5

Udvalg fra smede- og maskinarbejderne henvender sig til hver enkelt fabrikant med krav. Arbejdsgiverne afviser og kl. 12:00 nedlægger formerne arbejdet.

En af fabrikanterne afskediger samtlige øvrige arbejdere med besked om de kan komme tilbage hvis de har udmeldt sig af fagforeningen. Hos Frichs beordredes 19 arbejdsmænd til at overtage formernes arbejde og da de nægtede blev de afskediget.

Den 27. om aftenen koordineredes arbejdet i fagbevægelsen med konfliktunderstøttelse

og støtteerklæringer i øvrigt, medens også fabrikkerne forbereder sig på arbejdskonflikten.

29/5

Arbejderne på alle jernstøberier og maskinfabrikker i Århus sammenkaldes.

Fabrikkerne vil ikke længere finde sig i de socialistiske fagforeningers indblandinger i private forhold. Alle meddeles afsked og kan komme igen samme eftermiddag til genantagelse, såfremt det godtgøres at de ikke er medlem af fagforeningen og skriver under på en kontrakt om det samme. Samtidig ny bestemmelse om opsparing af kapital som vil være til udbetaling ved 55 års alderen. Hvor hurtigt alle kan komme i arbejde beror på formerne.

Redegørelsen underskrevet af 7 fabrikker og omfattede 315 arbejdere.

Bestemmelsen om ikke at være medlem af en fagforening, omfattede enhver tilknytning til nogen socialistisk bevægelse. Pensionssystemet skulle baseres på tilbageholdelse af 2% af lønnen, som skulle administreres og frugtbares af arbejdsgiverne. Kontrakten indeholdt i øvrigt en bestemmelse om forhandling af lønforhold eller andet hos den enkelte arbejdsgiver, hvis mindst halvdelen af et fags ansatte hos den samme arbejdsgiver ønskede det. Eventuelle klager skulle pådømmes af en kommission af arbejdsgiverrepræsentanter.

Der mødte ingen arbejdere op til underskrivelse af kontrakten.

30/5

Smede- og maskinarbejderne vælger strejkekomite på 7 mand hvor også snedkere og arbejdsmænd blev repræsenterede. Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund vedtager ugentligt ekstrakontingent på 1 krone og forholdsregler mod skruetrækkeri.

Lockoutens politiske indhold fik både "Socialdemokraten" i København, "Demokraten" i Århus og venstrepressen til at samles om støtte til arbejderne.

"Politiken" munter sig med en parodi om en ny udgave af den århusianske arbejdskontrakt:

§ 1 "Det er arbejderne forbudt at have nogen mening om noget som helst. Skulle de før dette reglements udstedelse have haft en mening om et eller andet, må de over for fabriksherrerne præstere skriftligt bevis for at denne nu er aflagt", i §2 "...Så snart arbejderne forlader fabrikken, skal de begive sig direkte til deres hjem og ikke forlade dette før næste morgen ved fabrikstid. I aftenens og nattens løb lader fabriksherrerne hjemmene visitere. Til visitationens brug skal der derfor udleveres et sæt nøgler til boligen", og i §3 "... at henvende sig til fabriksherren med klager, besværinger eller ønsker, vil denne, efter at have hørt arbejderens, fremlægge det af ham forelagte for et råd af samtlige arbejdsgivere i faget. Hvis klagen eller ønsket synes rådet overflødigt, vil der som advarsel blive afdraget fra en fjerdedel til halvdelen af vedkommende klagers månedsløn. I modsat fald forbeholder fabriksherren sig sin fulde frihed."

Selv "Århus Stiftstidende" mente fabrikkerne kunne få vanskeligt ved at vinde sympati på det givne grundlag.

Fabrikkerne fra Århus søgte tilslutning hos deres kolleger rundt i landet hvor den frem-

lagte arbejdskontrakt dog blev mødt med en del misbilligelse og praktiske forhindringer.

1/6

En voldgiftsret iht lokalaftale mellem "De samvirkende Fagforeninger" og "Håndværkerforeningen", hvorefter ingen uoverensstemmelser må føre til strejke eller lockout før uenigheden har været forelagt voldgiftsretten, træder sammen i Århus. Voldgiftsretten giver arbejderne medhold og forlanger at fabrikkerne skal genåbnes, men jernfabrikanterne nægter at anerkende voldgiftsrettens kompetence.

7/6

Enstemmig kendelse fra voldgiftsretten på hvilke betingelser arbejdet skulle genoptages d. 10/6 med alle udelukkede betingelsesløst genantaget.

8/6

36 fabrikanten mødes i Odense for at danne en fælles arbejdsgiverforening for jernet. Der er store forskelle i synspunkterne og den århusianske arbejdskontrakt kunne de færreste tilslutte sig. En forening blev dannet uden principiel holdning til fagforeningerne. Derimod valgte man at forfølge det samme spor som byggefagene mod at arbejde for et fælles arbejdsreglement og en "skudsmålsbog", som skulle kunne fremvises fra arbejdsgiver til arbejdsgiver.

Alle lovede at støtte Århus-fabrikanterne på forskellig vis.

11/6

Fabrikanterne indbyder gennem dagspressen en delegation fra arbejderne på 10 mand til forhandling d. 13/6. Man undlader at annoncere i "Demokraten" hvilket berigtiges dagen efter.

13/6

Ledende skikkelser fra dansk fagbevægelse møder op til forhandlinger med fabrikanterne, og med voldgiftskendelsen i lommen.

14/6

Fabrikanterne fremlægger forligsforslag med en række indrømmelser, herunder genantagelse af alle, og med respekt for ret og frihed til at danne faglige organisationer på begge sider. Derimod afvisning af principsspørgsmål om minimalløn og akkord.

Stemningen blandt arbejdergrupperne var overvejende imod forslaget, og i praksis blev videre forhandlinger overladt til forbundene i København.

19/6

På møde i København blev der givet yderligere indrømmelser fra fabrikanterne, men nogen usikkerhed om genoptagelse af arbejdet hvis formerne fortsat ville afvise forligsforslaget.

21-22/6

Arbejdermøder i Århus. Alle undtagen formerne - for hvem et forlig kun ville betyde 1 øre mere i timen - accepterer forslaget. Formerne følte sig tilsidesat i forhandlingerne og underlagt interesserne fra smede- og maskinarbejderne.

Fabrikanterne meddeler at tilbuddet kun gjaldt hvis også formerne genoptog arbejdet. Det knyttede de forskellige arbejdergrupper sammen igen med fortsat krav om realisation af voldgiftskendelsen, som bl.a forudsatte lønstigning på 2 øre i timen. Konflikten fortsatte.

9/7

Nyt forligsforslag som blev næsten enstemmigt forkastet.

12/7

Tømrer- og murerlockout i provinsen på baggrund af mestrenes krav om skudsmålssedler og dermed er der optræk til omfattende storkonflikt.

15/7

Begge parter i jernkonflikten tager imod tilbud om mægling.

20/7

Bindende overenskomst med løbetid til 1/4-1896 underskrives, uagtet ikke alle jernfabrikanter fra Århus er repræsenterede. Kompomis om lønstigninger og ny særbestemmelse til formerne om akkordarbejde: "Så længe nærværende overenskomst er gældende indføres akkordarbejde ikke blandt formerne på de støberier i Århus, hvor det ikke benyttes før 27. maj 1895. Enhver ny akkordpris på formerarbejde må, forinden arbejdet påbegyndes, fastsættes imellem fabrikanten og den pågældende arbejder."

Der var en del utilfredshed i fabrikantkredse omkring aftalen, særlig for så vidt angår akkordbestemmelsen, selvom den blot konfirmerede tingenes tilstand. Formentlig var det snarere det principielle spørgsmål om arbejdernes forhandlingsret som voldte dem humørmæssig kvababbelse.

Samtidig med jern-forliget i Århus, endte tømrer- og murerlockouten på tilsvarende vilkår. I efteråret 1895 er de første store slag om fagbevægelsens forhandlingsret og kompetence vundet, og fabribspatriarkatet er på vej til at fortrænges. Det er til gengæld nok ikke uaktuelt at filosofere over hvilke kim der i 1895 blev lagt til den største arbejdskonflikt nogensinde i Danmark, i 1899. I enhver konfliktafslutning som ydmyger en part, ligger en ny konflikt i kim. Og i 1895 var det en ydmygelse for fabrikanterne at skulle acceptere fagforeningernes forhandlingsret.

Virkningerne af Århus-forliget breder sig til hele landet.

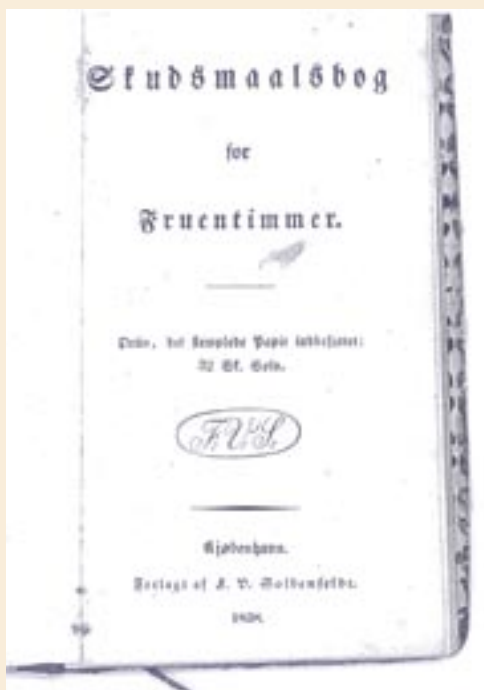
BYGGEFAGENE

Inden jernkonflikten slutter begynder en endnu mere omfattende og ligeså ondartet konflikt i byggefagene i en række jyske byer, foranlediget af arbejderreaktioner på mestrenes forsøg på at få genindført en slags "skudsmålssystem". Ansættelsesbøger gjaldt ved lov i lavstiden, hvorefter man skulle aflevere en arbejdsseddel fra den seneste mester når man søgte ansættelse hos en ny. For tyende gjaldt der i hele 1800'tallet gennem tyendeloven regler om egentlige "skudsmålssedler". Ansættelsesbøgerne fungerede som en slags "ren straffeattest" (tilsvarende en "sømandsbog"). I 1895 havde den slags attester været ukendte allerede i et par årtier for ikke-tyende (mens rejsebøger stadig

brugtes blandt håndværkere på valsen), men nu ville sammenslutningen af Murer- og Tømrermestrene i Jylland genindføre dem. Mestrene i Ålborg startede ballet med krav om arbejdsseddel før ansættelse. Svendene afviste og nedlagde arbejdet. Konsekvensmæssigt erklærede den centrale mesterforening i Jylland lockout i hele landsdelen og truede med at gøre konflikten landsdækkende. De Samvirkende i København erklærede sig solidarisk med svendene, på trods af deres optagethed af jernkonflikten i Århus, og indledte organisering af frivillig indsamling over hele landet.

Parterne pustede sig op, og konflikten sluttede lige så hurtigt som den var begyndt efter ca. 14 dage og ved central mægling. Mestrene påstod nu at "skudsmål" slet ikke havde været tanken, men blot at de ønskede bevis for at den pågældende var behørigt udlært i faget. Man accepterede nu i stedet at medlemsbevis til den pågældende fagorganisation kunne have samme værdi.

Hvis man virkelig har ment hvad man sagde, og mestrene nu ønskede at gøre ihærdigt alvor af et forlangende om at se medlemsbevis fra en fagforening før ansættelse, så må der have været tale om en jordskredssejr for fagforeningerne. Der er nogle spidsfindigheder i denne historie som ikke virker gennemskuelige. Formentlig skulle man blot ud af miseren med æren i behold.



Kopieret fra
ABA
Arbejderbe-
vægelsens
Arkiv.

