

Som bestyrelsen blev pålagt på foreningens sidste generalforsamling, har foreningen haft drøftelser og forhandlinger med Dansk Metal om en fusion igennem det sidste år. Disse forhandlinger er nu ved at være afsluttet, og derfor indkalder bestyrelsen til en ekstraordinær generalforsamling for at få besluttet om en fusion kan finde sted.

Side 25



5/6-2010
Christiania

DSRF

Henrik Mikkelsens
rejsekalender

14/6 "Pearl" Kbh.-Oslo
16/6 "Crown" Oslo-Kbh.
Se iverigt side 23

MAX.
DAGPENGE SATS

2010
752 KR.

OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN

METAL SØFART



SØ-RESTAURATIONEN



1. maj 2010
Fælledparken

Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13

2610 Rødovre

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

Telefon: 36 36 55 85

Fax: 36 36 55 80



Minoriteternes grundlovsdag på Christiania.

CO-Søfart

Formand Ole Philipsen 36365585
Sekret.ch. John Ibsen 36365592
Fag. sekr. Ole Strandberg 36365589
Fag. kons. Chr. Petersen 36365586
Fag. kons. Kirsten Østergaard 36365583

Bogholder Barno Jensen 36365590

E-mailadresser: Se hjemmeside

Hjemmeside: www.co-sea.dk

Søværnets Konstabelforening:

Formand Bjarne K.-Petersen 40753515
Forretningsf. Bjarne M. Olsen 36365595
Inform.medarb. Anja Poulsen 36365587
Kontorass. Vinni Nielsen 36365544

E-mailadresser:

bkp@maks.dk - bmo@maks.dk

ap@maks.dk - vn@maks.dk

DSRF

Dansk Sø-Restaurations Forening:

Kontingent (Corlis) 36 36 55 88

E-mail kasserer@dsrf.dk

Forening dsrf@dsrf.dk

Girokonto 9570-5424437

Hjemmeside: www.dsrf.dk

STA (A-kasse) 70 12 37 82

Metal Søfart

Formand Keld Bækkelund 33632000

A-kasse Susanne Holmb. 33148436

fax 33322755

Mail A-kasse: 0000suj@danskmetal.dk

REDAKTIONEN



af dette nummer
sluttet den 6. juni 2010

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 13. august 2010
- på nettet (www.co-sea.dk) d. 8. august

Stof til august-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 23/7-2010, *eller efter aftale.*

INDHOLD

Leder	3
OK-forhandlinger 2010.....	4
Sommerhus.....	7
Faglige sager og noter.....	8
STA skifter navn til "min A-kasse".....	14
Dagpengeloven - befri de ledige.....	15
MS-Internt.....	17
Månedens foto.....	20
DSRF-internt.....	22
Ekstraordinær generalforsamling.....	24
Nielsen & Bresling - 50 års jubilæum....	26
De sejlede lidt på overlæderet.....	33
Månedens citat - Albert Engström.....	39
Kontorferier og lukkedage.....	40

Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 2.863 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



Fra vor egen verden

Den nødvendige stemme:

For ganske nylig stillede formand for FTF, Bente Sorgenfrey, sig an i medierne og kaldte formanden for FOA, Dennis Kristensen, til orden. Anledningen var at FOA-formanden havde tilladt sig at kalde den nyetablerede alliance mellem fagbevægelse og rød stue i Folketinget for problematisk. Bente Sorgenfrey mente FOA skulle holde sin mund og lade være med at skabe splid, når nu LO-toppen havde truffet en majoritetsbeslutning.

FOA på sin side mener at medlemmerne stemmer til højre og venstre som vinden blæser, og det er ikke fagbevægelsens opgave at provokere medlemmerne i forhold til deres politiske ståsted. Det er fagbevægelsens opgave at vedligeholde overenskomsterne og støtte politiske initiativer som er til gavn for medlemmerne, uanset farven på partiblækket.

Gjorde FOA nu fagbevægelsen skade med sin offentlige opportunistiske stemme? Bente Sorgenfrey mente ja. Man kunne også mene at FOAs stemme formildede mange fagforeningsmedlemmer fra at afslutte medlemsskabet i en fagforening de nok hører til med hjertet, men hvor pris og partibog i samme køb irriterer. Man kunne let mene at FOAs stemme er ganske nødvendig. Det har jo beviseligt virket for de "gule" fagforeninger og været et af deres hovedsalgsargumenter, at de var uafhængige af partipolitik, selv om de reelt er liberale.

Den savnede stemme:

"Flere hænder på arbejdsmarkedet" spinder det fra skinnerne i deres monotone standardsprog. Stemmerne samles i en symfoni på vej mod hovedbanegården, men klangbunden og tonearten er den samme: "Flere hænder på arbejdsmarkedet", "Flere..... Vækst, genskabe væksten, bruttonationalproduktet, plejebestand, aldersproblem.

Der er kun ganske enkelte spinkle stemmer som siger "Færre hænder på arbejdsmarkedet" (eller færre timer), nu skal vi høste den teknologiske gevinst, nu skal vi pleje hinanden og tulipanerne og nabohjælpsomheden. Stemmerne findes i den store verden, men de høres ikke i Danmark. Her klapper alle i hænderne når der sælges flere nye biler, fordi det er tegn på vækst og udlånsvilje hos bankerne. Når benzinosen akkumulerer i bilkøerne vokser bruttonationalproduktet. Nye rekorder i julehandelen.....

Hvor er den stemme som tør sige at vi klarer os fint for det halve i en anden slags regnestykke, hvor vi igen ville få råd til de utilpassede. Den stemme mangler.

OVERENSKOMSTFORH

OFFICERER

Ingen overenskomster dækkende officerer er færdige og i skrivende stund er reelle forhandlingerne ikke begyndt. Vi afventer udviklingen af forhandlingerne mellem navigatørerne og mestrene på den ene side, og rederiforeningen på den anden.

Eftersom forhandlingsudspillet fra Dan-

marks Rederiforening er endog meget optimistisk, i forhold til hvilke forringelser de søfarende vil acceptere med henvisning til den finansielle krise, har en afslutning på forhandlingerne i skrivende stund muligvis lange udsigter.

Et forhandlingsmøde 1/6 endte resultatløst og uden nyt møde blev aftalt.

DFDS

Alle menige overenskomster i DFDS A/S er nu fornyet:

Metal Søfart:

Nordsøaftalen er fornyet med de samme hyrestigninger som er aftalt på hovedoverenskomsten. Der er ikke sket ændringer i tekst eller indhold af aftalen.

DSRF:

Passagerskibe:

Overenskomsten for menigt cateringpersonale er fornyet efter at der har været afstemning blandt medlemmerne om hvilke af 2 resultater de ønskede.

Et ikke uvæsentligt indhold i fornyelsen, er genindførelse af seniordage til alle ansatte med mere end 4 års ansættelse, samt overtid for alt arbejde en time efter ankomst og før afgang på skiftedage.

Da denne overenskomst har været udsendt til alle medlemmer med forklaring vil vi ikke her gå i detaljer med den.

Kokkeelever:

Overenskomsten er fornyet som på det øvrige arbejdsmarked, dvs. med ca. 2% i 2010 og 2,5% i 2011.

Supervisorer:

Overenskomsten er fornyet på sædvanlig måde med samme krone øre stigning som overenskomst for menigt cateringpersonale. Denne overenskomst er en afviklingsoverenskomst og vil kun gælde så længe der er ansatte på den. Der sker ikke nyansættelser på overenskomsten.

Fragtskibe:

Stewardesser på DFDS's fragtskibe har fået deres egen overenskomst, som passer bedre på de arbejdsmønstre der er på fragtskibene. Overenskomsten ligner meget den tidligere gældende overenskomst i DFDS A/S. Som noget nyt er der indført optjening af frihed på skiftedage på samme vis som i passagerskibene. Hyresatserne i denne overenskomst er fornyet med samme beløb som i hovedoverenskomsten mellem DSRF og Danmarks Rederiforening.

HANDLINGERNE - 2010

MÆRSK SUPPLY

Metal Søfart og DSRF:

Vi gik efter at få den samme aftale om kontant erstatning for forkortede hjemmeperioder som officersgruppen har. Dette naturligvis fordi vi mener de meniges frihed er lige så meget værd som officerernes.

Mærsk afviste kategorisk ønsket og henviste til, at aftalen med officererne om forkortet hjemmeperiode ikke er en del af overenskomsten, men en del af officerernes individuelle ansættelseskontrakt (dvs. officerer som ikke er omfattet af overenskomster).

Da vi tilbød at lave en aftale om samme ansættelsesmåde for de menige blev dette også afvist. Mærsk's holdning er klart, at hvorfor skal man betale for noget folk gør frivilligt. En mulig løsning via en anden beregningsmetode af fri-

døgn blev afvist af rederiforeningen.

Resultatet er at overenskomsterne er fornyet for den menige gruppe af Metal Søfart og DSRF, med overførelse af resultatet fra hovedoverenskomsterne.

Vi har gjort Mærsk opmærksom på at vi forlanger at særoverenskomstens § 2 stk. 5 bliver nøje overholdt, og at det ikke er tilladt at lave lokale aftaler om fravigelse af denne bestemmelse mellem rederiet og den enkelte ansatte. Vi håber at det vil sætte rederiet under pres, så de på et tidspunkt vil optage forhandlinger om løsning af problemer med forkortede hjemmeperioder.

§ 2 stk. 5:

"Ved eventuel afkortning/forlængelse af hjemmeperioden reguleres forholdet i efterfølgende hjemmeperioder."

FJORD LINE

Vi har afholdt første forhandlingsmøde med rederiet om fornyelse af overenskomster for Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening.

Udgangspunktet for forhandlingerne var de overenskomstfornyelser, som al-

lerede er aftalt med Danmarks Rederiforening for de to organisationer.

Derudover havde CO-Søfart en række ønsker til yderligere forbedringer af overenskomsterne. Disse blev drøftet i en positiv tone og vil nu blive overvejet



NORDIC FERRY SERVICE / BHT / SAMSØTRAFIKKEN - DSRF

Foreningen har haft drøftelser med rederiet vedrørende rammerne for en fornyelse af overenskomsterne.

Rederiet ønsker at få overenskomsterne på ruterne sammenskrevet.

I den forbindelse er overenskomsten for Samsø, som udløb i marts, blevet forlænget på samme vilkår som de øvrige overenskomster i Bilfærgernes

Rederiforening, indtil der eventuelt kan opnås enighed om en fælles overenskomst for ruterne.

Der er forsat drøftelser vedrørende overenskomsten, og næste møde afholdes 21. juni 2010.

Sideløbende hermed, arbejder foreningen med 3F om at få en fællesoverenskomst på cateringområdet.

SVITZER - Metal Søfart

I samarbejde med tillidsrepræsentanten, har der den 31. maj 2010 været afholdt forhandlinger. Parterne har opnået enighed på området, men der

udestår forsat beregninger på de opnåede resultater.

Overenskomsten forventes at være i "trykken" i løbet af juni måned.

ROYAL ARCTIC LINE

En ny personaleledelse i rederiet har gennem en nu længere periode planlagt en besøgsrunde i København, med henblik på at hilse på de faglige organisationer og forhandle fornyelse af gældende overenskomster.

Det forventes nu at besøget vil finde sted i anden halvdel af juni måned, hvor vi antager at Metal Søfarts sær-overenskomst kan fornyes uden særlige problemer.

Hvad angår hovmester-overenskomsten for DSRF, vil det afhænge af et gennembrud i forhandlingerne på offi-

cersområdet, om denne overenskomst overhovedet teknisk set kan forhandles.

Stewardesserne:

DSRF har gennem de seneste måneder haft en længere mail-korrespondance med flere stewardesser i rederiet. Det er de eneste i rederiet som ikke har sær-overenskomst, og deres overenskomst er allerede fornyet i Danmarks Rederiforening.

Der er mange rigtig gode argumenter for en sær-overenskomst, og vi vil bruge lejligheden til at arbejde for en løsning.

ØVRIGE UAFSLUTTEDE

Set bort fra officersoverenskomsterne, forventer vi at øvrige uafsluttede overenskomstaftaler for 2010-2012, vil blive lukket og fornyet i løbet af juni måned.

Overenskomsterne bliver udlagt på hjemmesiden så hurtigt som de er endeligt gennem processen med godkendelse, korrekturlæsning osv.



DSRF's SOMMERHUS VED KALUNDBORG KAN LEJES

Huset er indrettet med sengeplads til 8 personer, fordelt på 4 værelser. 2 værelser med køjesenge og 2 værelser med dobbeltsenge, alle med dyner og puder. Der findes alt i service, bestik og køkken- grej. Man skal selv medbringe: Sengetøj, håndklæder, viskestykker og lign. Der er vaskemaskine, elvarme, sauna, farve-TV m.v.

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

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

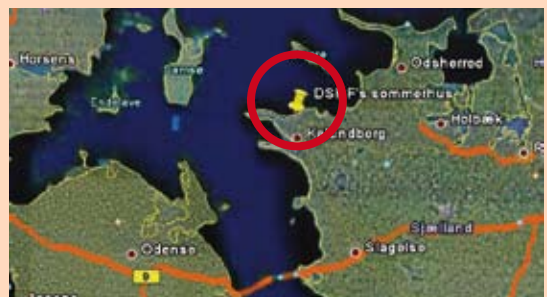
Priser lavsæson (incl. el):
Alle øvrige uger

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

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

Alle medlemmer af CO-Søfarts medlems- organisationer kan leje sommerhuset.

Se:
www.co-sea.dk





v/Ole
Strandberg
pr.
6/6-2010

Overenskomstsituationen

Overenskomsterne fylder fortsat en stor del i faglig afdeling. De fleste menige overenskomster forventes færdige i løbet af den kommende måned, men vi forventer fortsat, at der kommer afgørende gennembrud i de forhandlinger de øvrige organisationer fører for deres officerer.

Vi holder skarpt øje med udviklingen, men kommer der ikke gleder i, hvad der for udenforstående virker som fuldstændig stilstand, så vil vi starte vore egne forhandlinger op.

DFDS - DSRF

Ikke mindst afstemningen omkring overenskomsterne mellem DSRF og DFDS har "trukket tænder" hos os i Rødovre. Vi har op til afslutningen på afstemningen haft adskillige skibsbesøg, hvor vi har redegjort for forskelle mellem og fordele/ulemper ved de to overenskomster. Medlemmerne deltog aktivt i diskussionerne, og det var vores oplevelse, at man virkelig havde sat sig ind i de forskellige problemstillinger.

Det har ikke været nogen hemmelighed, at vi så flest fordele i en fortsættelse af

FAGLIGE SAGER OG NOTER

"nødoverenskomsten", og derfor var det en stor glæde, at medlemmerne var enige, og stemte for at dette fremover var den gældende overenskomst mellem parterne.

Jl

Fusion Metal Søfart & DSRF

Som det også fremgår andetsteds i bladet (se side 24-25), er den lange proces i forbindelse med fusionsforhandlingerne mellem Metal Søfart og DSRF nu inde i den afsluttende fase.

Faglig afdeling har bistået bestyrelsen i Metal Søfart med at belyse fordele og synergieffekter, som en fusion ville kunne medføre for alle medlemsgrupper, og Dansk Metal har efter indstilling fra Metal Søfarts bestyrelse, valgt at godkende fusionen.

Herefter er det op til medlemmerne i Dansk Sø-Restaurations Forening, om de også er enige, og faglig afdeling er derfor forberedt på, at besvare alle de spørgsmål, som ikke bliver tydeligt besvaret i det materiale som vil blive udsendt til medlemmerne.

Medlemmer af Metal Søfart er naturligvis også velkomne til at ringe, hvis der er behov for en uddybning af beslutningen om fusion.

Jl

Farvel og goddag til "Sus"



Vores alle sammens Susanne har valgt at søge nye udfordringer, og medlemmerne må derfor i fremtiden undvære hendes myndige stemme i forkontoret. Heldigvis for os alle, vil samme myndige stemme nu lyde, når man ringer til Metal Søfarts A-kasse, hvor Susanne gennem de sidste par måneder har regeret under Ove's høgeagtige overblik – så vogt Jer :=).

I den forbindelse har vi i Rødovre besluttet, at vi vil antage en kontorelev, der fremover skal fungere som kontorets "blæksprutte".

De udvalgte kandidater er indkaldt til samtale i uge 22, og vi påregner derfor at kunne præsentere "den nye stemme i telefonen" i næste blad.

Jl

TR-kursus DSRF, SK & Søle

Som tidligere har vi sammen med Søfartens Ledere sat et kursusprogram sammen for tillids- og talsmænd. I år vil kurset blive afviklet 21. & 22. september

i Middelfart, og der skal fra faglig afdeling opfordres til, at så mange som muligt deltagere. Denne gang vil der, udover nogle af de mere traditionelle punkter, være fokus på sygdom, arbejdsskader, barsel og ledelsesretten.

Jl

Nordisk Transportarbejder Forbund

Den 18. og 19. maj blev der i Bergen afviklet den 14'ende ordinære kongres. CO-Søfart repræsenterede sammen med 3F de søfarende ved kongressen. Det var en kongres med mange flotte ord, mens det – efter undertegnede mening – var så som så med faktiske tiltag.

På kongressen skulle vælges ny formand, som i de næste fire år skal udstikke foreningens strategier og holdninger.

NTF er en vigtig brik i international sammenhæng, da det er i dette forum at der kan skabes en samlet nordisk holdning til de problemstillinger som rejses i ETF og ITF.

Det var derfor med stor glæde, at vi kunne vælge Jan Villadsen (3F) til formand, idet det er vores opfattelse, at man her har den formand, som kan blæse liv i foreningen, og skabe den dynamik og aktivitet som skal til for at opnå de resultater og beslutninger, som er nødvendige for at beskytte vores arbejdspladser til søs.

Jl

Mols-Linien - Metal Søfart

I sagen mod Mols-Linien omkring planlagte vagter på SH-dage, som vi også skrev om i sidste fagblad, har vi nu modtaget udkast til klageskrift fra LO. Vi har sendt vores kommentarer retur til LO og



afventer nu at klageskriftet sendes til modparten.

CP

A2Sea



Vi opdagede i efteråret, at A2Sea pludselig begyndte at udstede individuelle kontrakter til ansatte på vores overenskomster. Dette protesterede vi naturligvis over – og rederiet indvilligede herefter i at sætte planerne på stand-by, og lovede at gå i dialog med os om eventuelle nye planer i den retning.

Nu viser det sig så at man ufortrødent er fortsat med at udstede nye individuelle kontrakter, hvilket vi ikke kan acceptere. Vi har derfor indkaldt Rederiforeningen for Mindre Skibe til organisationsmøde, som bliver afholdt i midten af juni. Udover spørgsmålet om de individuelle kontrakter, vil problemet med systematisk pålagt overtid i A2Sea også blive diskuteret på organisationsmødet.

CP

Skoleskibet - DSRF

Vi er uenige med Martec om afregning af feriepenge for hovmesteren på Skoleskibet. Korrespondancen har kørt frem og tilbage mellem parterne uden at vi er nået nærmere en løsning. Martec har



derfor sendt sagen videre til Søfartsstyrelsen/Personalestyrelsen, som er den egentlige overenskomstpart. Vi afventer fortsat nyt derfra.

CP

Diverse land-sager

Vi kørte for et par år siden en sag for et medlem, som af sin tidligere arbejdsgiver (Monarch Østjylland) havde modtaget for meget i løn. Monarchs hovedafdeling ønskede beløbet tilbagebetalt og stævnedes medlemmet for beløbet. Af forskellige årsager hævede de sammen med deres advokat sagen, og vi forventede derfor at den var afsluttet. Men så sker der underligt nok det, at samme medlem i starten af 2010 igen ansættes i samme firma dvs. Monarch Østjylland.

Her arbejdede han omkring 14 dage indtil hovedafdelingen fik nys om det. De sørgede straks for at ansættelsesforholdet blev afsluttet, men derudover tilbageholdt de medlemmets optjente løn, som modregning for det de fortsat mener at han skylder dem fra den tidligere sag. Men da de allerede tidligere har opgivet denne sag, så kan de naturligvis ikke nu komme og forlange pengene. Dette har vi gjort firmaet opmærksom på og vi afventer nu deres svar.

I København har endnu en restauration drejet nøglen om uden at betale løn for udført arbejde eller afgivet opsigelsesvarsel til et medlem. Vi har protesteret og afventer arbejdsgiveren vender tilbage.

CP

Nordic Ferry Service - Metal Søfart

Et medlem ansat på Bøjden-Fynshav overfarten, som i mange år har været berettiget til togkort betalt af arbejdsgiveren, har fået frataget denne ret i forbindelse med virksomhedsoverdragelse fra Scandlines til Nordic Ferry Service, ca. 2 år efter virksomhedsoverdragelsen. Medarbejderen er ikke blevet varslet om denne ændring af ansættelsesforholdet, ligesom foreningen ikke har modtaget opsigelse af denne overenskomstsmæssige ret.

Foreningen har, sammen med Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening, rejst en sag om overenskomstbrud mod Nordic Ferry Service da det viste sig, at også andre personalegrupper på overfarten har fået frataget denne ret.

KØJ

Metal Søfart medlem

Et medlem er blevet "uskikket til udgik" efter en øjenlægeundersøgelse i forbindelse med fornyelse af sundhedsbevis. Det viser sig, at medlemmet, som har sejlet siden 1971, har et "dovent" øje som aldrig har virket, men til trods herfor har medlemmet fået fornyet sit sundhedsbevis utallige gange.

Da uskikket til udgik betyder at medlemmet ikke kan gå udgik på broen og heller ikke må gå maskinvagt, og dermed er

truet på sit job, har foreningen anket sagen i Ankenævnet for Søfartsforhold.

KØJ

Bortvisning - Metal Søfart

I sidste nummer af fagbladet fortalte vi om et medlem der henvendte sig til foreningen med en bortvisning i hånden. Virksomheden EUM International Aps havde bortvist medlemmet med begrundelsen, at medarbejderen havde meldt sig syg til den "forkerte" leder.

Medlemmet arbejdede på en installation i Nicaragua og meldte sig syg til installationsmanageren på stedet. Firmaets politik er dog, at man skal melde sig syg til kontoret i Danmark til en navngivne person. Denne navngivne person har i mellemtiden forladt firmaet.

På grund af tidsforskellen mellem Nicaragua og Danmark (som er på 7 timer), og da medlemmet ikke havde fået instrukser om hvem han skulle sygemelde sig til, valgte medlemmet derfor at sygemelde sig til sin direkte leder på stedet. Firmaet bortviste dagen efter medlemmet.

Foreningen kører derfor en sag mod EUM International Aps om uberettiget opsigelse. Foreningen har efterfølgende haft et møde med EUM International Aps. Det lykkedes ikke at forlige sagen, som derfor vil gå rettens vej.

KØJ

Udenlandske arbejdsskadesager

I forbindelse med foreningens løbende arbejde med arbejdsskadesager som involverer udenlandske søfarende i DIS-flåden, behandler vi jævnligt principielle spørgsmål i tilknytning til sagsgange.



Mærsk:

I fagblad 1-2010 bragte vi på side 37 en opdaterende statistik over sager registreret i foreningen i perioden 2006-2009, fordelt på visse større rederier og rederiforeningerne.

Statistikken viste noget overraskende. Antallet af registrerede arbejdsulykker for udenlandske søfarende i Mærsk, var fordoblet i 2009 til sammenligning med 2008, til ca. 100 fra ca. 50. En journalist fra Berlingske Tidende (business), med særligt engagement i Mærsk og virksomhedskulturen, researchede på historien og skrev en længere artikel som blev trykt i Berlingske Business 17. maj og kom noget rundt i mediebilledet via Ritzau.

Rederiet erkender at tallene er opsigtsvækkende og har ikke nogen fyldestgørende forklaring, men henviser til at noget af baggrunden skyldes relativt flere udenlandske besætningsmedlemmer. Rederiet har tilkendegivet at en intern undersøgelse er iværksat.

Formanden for CO-Søfart udtaler at det måske kan skyldes hårdere arbejdspress samt at den særlige Mærsk-ånd er ved at

forsvinde. Ole Philipsen henviste samtidig til, at det også var vigtigt hvilke standarder skibsledelsen stiller, og at danske standarder er på vej ud af rederiet med udskiftning af danske officerer.

Skat:

Mange hovedpiner hos udlændinge er forbundet med indviklede skrivelser fra danske myndigheder på dansk. Mens Arbejdsskadestyrelsen efterhånden har lært at sende deres skrivelser på engelsk, afviser øvrige myndigheder at det overhovedet vil være teknisk muligt. Det gælder f.eks. Told & Skat, kommuner og ankemyndigheder.

Retfærdigvis skal det nævnes at Søfartsstyrelsen er duks på området, og det er utænkeligt at de skriver på dansk til en filippiner i Manila.

Told & Skat er særlig "dygtige" til at håndtere sagsbehandling for udlændinge. Deres tekniske skrivelser er i forvejen ganske uforståelige for et stort antal danskere. Men prøv så at tænke på en filippiner på en ø i filippinerne, som får et brev på dansk, med besked om at et beløb som er betalt for meget i skat, på en given dato indsættes på vedkommendes "nem"-konto i Danmark. En konto som vedkommende selvfølgelig ikke har. Og dette være nævnt blot som eksempel.

CO-Søfart fungerer som en formidlende og hjælpende instans for de udenlandske søfarende i relation til danske myndigheder. Når det gælder Told & Skat er kommunikation imidlertid stort set umuligt.

Vi forsøger for tiden at skabe kontakt på passende højt niveau i butikken.

Beregning af sygedagpenge

I henhold til gældende udenlandske overenskomster i DIS, beregnes eventuel sygehyre som den såkaldte basisløn. Det betyder at en væsentlig løndel kaldet "garanteret overtidsbetaling" ikke medregnes.

I forbindelse med arbejdsskader kan sygehyren komme til at fortsætte i flere år, indtil Arbejdsskadestyrelsen har truffet afgørelse i sagen. EU-borgere sagsbehandles i rederiets hjemkommune, mens ikke EU-borgere sagsbehandles af Søfartsstyrelsen. Den kommunale sagsbehandling og sagsbehandlingen i Søfartsstyrelsen er baseret på to forskellige lovsæt.

CO-Søfart har været involveret i en omfattende korrespondance omkring beregningsgrundlaget.

Beskæftigelsesankenævnet i Statsforvaltningen Hovedstaden har nu truffet en lidt opsigtsvækkende afgørelse i en sag om en polsk statsborger. Ankenævnet returnerer sagen til kommunen med besked om ny behandling og afgørelse.

I skrivelsen bemærkes bl.a.:

"Ifølge vejledningen til sygedagpengelovens punkt 47.1 indgår grundløn og sædvanlige tillæg, ligesom også regelmæssigt forekommende overarbejde indgår i dagpengegrundlaget. Kommunens afgørelse er således truffet på et mangelfuldt grundlag, idet kommunen alene har beregnet sygedagpenge på baggrund af grundlønnen."

Vi afventer nu ny beregning.

OleS

Røg i kahytten

Mærsk Supply (opfølgende indlæg i sidste nummer af fagbladet under "faglige sager og noter").



Mødet hvor Mærsk Supply "vil fremme vores forståelse for den valgte rygepolitik" er nu aftalt til at finde sted tirsdag d. 8. juli. Vi informerer nærmere i næste nummer om forløbet.

OleS

Hullet i loven

Med en lovændring i ferieloven som tog virkning fra 1. januar 2004, startede en tragedie om visse efterlønsmodtageres mulighed for både at få udbetalt feriepenge og efterløn for samme periode. Det hele var baseret på en lovfejl, eller sjuksom nogle vil sige. Det var selvfølgelig ikke meningen, men hullet og muligheden var der, og alle som blev gjort opmærksom på forholdet, ønskede naturligt nok at udnytte det. Som andre spekulanter der finder svagheder i en lov. For efterlønsmodtagerne drejede det sig om et beløb på mellem 10 og 15.000 kroner.

Siden har der bølget en krig mellem ministerium, arbejdsdirektoratet og a-kasserne om hvem der skal betale regningen. Og krigen som endnu ikke har fundet sin afslutning, har haft kaskade dimensioner og formentlig i sig selv kostet mere end hele miseren, som dengang blev anslået til ca. 300 millioner kroner. Nu anslås det at udbetalingerne kan komme til at koste alle a-kassemedlemmer 100 kroner hver.

OleS


DSRF's a-kasse STA, fusionerer fra 1. juli med PROSA's og Merkonomernes a-kasse, og skifter samtidig navn til "min A-kasse". Med fusionen vokser a-kassen fra 31.000 til 44.000 medlemmer.

Din a-kasse



hedder fra 1. juli

min A-kasse 

 Nyt navn - samme gode service

DAGPENGELOVEN

BEFRI DE LEDIGE

I 2001 udgav en sekretariatschef fra Socialpædagogernes a-kasse, en sekretariatsleder fra LO og en journalist bogen "Befri de ledige". Noget af det mest interessante forfatterne påpegede var at dagpengeloven, som i sin tidligste form stammer fra en lov om arbejdsløsheds-kasser Rigsdagen vedtog i 1907, i 1951 bestod af 421 sider (incl alt relateret lovstof), mens den omkring årtusindskiftet bestod af 17.000 sider hvis man regnede al gældende tekst med.

Fra oliekrisens tid i midten af halvfjerdserne, er loven simpelthen i tide og utide blevet brugt til allehånde sideordnede reguleringer af arbejdsmarkedet, samtidig med at de arbejdsløses overordnede rettigheder er beskåret gennem et utal af indbyggede forudsætninger for dagpenget, karenstider og meget mere.

A-kasserne mister samlet set løbende medlemmer og har gjort det over en årrække. Når vi taler om udviklingen ynder vi at fortælle om unge mennesker som ikke tror arbejdsløshed vil ramme dem, individualisering i samfundsudviklingen, at folk ikke ved, at kontanthjælp kun gives de til allermost ejendomslose, og først og fremmest fortæller vi om en dækningsgrad for en LO-arbejder som omkring 1980 var på små 80%, og i dag er på godt og vel 50%.

Vi taler til gengæld aldrig om den frastødning som gradvist spreder sig fra person til person, med baggrund i titusindvis af hævninger for dagpenget som er

en følge af regler om "selvforskyldt ledighed", "rådighedsbekendtgørelse" osv osv. De tre forfattere giver i deres bog en række gode eksempler på case stories, som kan frastøde enhver som kender lignende historier fra venner og bekendte. Og det gør de fleste af os.

A-kassen STA har indledt et prisværdigt arbejde i en såkaldt visionsgruppe, som skal forsøge at formulere forslag som kan gøre indmeldelse i a-kasser mere attraktivt. Og arbejdet handler ikke blot om at sige "højere dækningsgrad", "længere dagpengeperiode".

Her er ganske kort noget om undertegnedes favoritter. Tre af nedennævnte forslag blev blandt andre foreslået og debatteret på udvalgets første møde.

Lad os fantasere en anelse videre uden tanker på bruttonationalproduktet.

UGER TIL MÅNEDER

Ugebegrebet er en forståelses-pestilens, både for dagpengemodtagere og for system-fortællere. Hvordan forklarer man simpelt at den arbejdsløse får 4,33 uger i gennemsnit om måneden, i et blandingsforhold af 4-ugers måneder og 5-ugers måneder?

Og hvordan tilpasser lavindkomstmodtageren disse svingninger i månedsindkomsten? Det blev indført på et tidspunkt i lovhistorien af rent rente-spekulative grunde, og ikke fordi det ville være hensigtsmæssigt for de berørte.

Omlægning til månedsbetaling, som alle ordinære betalingsforpligtelser i dag er relateret til, vil gøre livet både lettere og forstandigere for de ledige. For søfaren- de er alle måneder 30 dage, bortset fra påmønstrings- og afmønstringsmåned, hvor aktuelt dageantal tælles. Sådan skal det være.

TILLÆGSFORSIKRINGER

Hvorfor skal en række mere eller mindre private forsikringsselskaber profitere på udstedelse af tillægsforsikringer til dagpengeforsikringen. Tillægsforsikringer er baseret på dagpengeretten og kræver altså indgående kendskab til den retslige situation i relation til dagpengeloven. A-kasserne har i forvejen al den viden der skal til for at administrere tillægsforsikringer.

Findes der en lovgyldig metode til opret- telse af et fælles selskab som kan ud- stede disse forsikringer? Et ikke profit- orienteret selskab som er uafhængigt af det øvrige forsikringsmarked. Og altså ikke fagforeningernes normale legekam- merater når det gælder forsikringer. Kan og må a-kasserne tilsammen bære den indbyggede risiko? I dag henviser vi til fremmede selskaber. Kan vi ikke henvise til os selv?

FAVORITTEN - DEN VIRKELIG SJOVE - SKÆVE

Vi mangler et ægte løsarbejdermarked. En model kunne lade sig inspirere af 60'ernes dagpengesystem som det fun- gere for havnearbejdere, men på nuti- dens muligheder.

Mod en passende procentuel forøgelse

af dagpengesatsen kan alle arbejdsle- dige - frivilligt - melde sig til rådighed for forudsætningsløst løsarbejde med dags varsel. Områdefineret i relation til kom- munegrænser.

Ledige jobs indskrives på en hjemmeside af arbejdsgivere dagen forud for tiltrædel- se (klokkeslet-deadline), og ledige kan melde sig til indtil kl. x på tiltrædelsesda- gen. Der betales fuld overenskomstmæs- sig løn incl. alle tillæg, herunder tilføjelse til ferieloven således at feriepenge kan lægges umiddelbart til lønnen og udbe- tales kontant. Hvis tilmeldte jobs til områ- de-databasen ikke er valgt til udførelse, mister alle tilmeldte dagpenge for en dag. Hvis valgt til udførelse men ikke udført (mødt op) mister kun den pågældende dagpenge, men da for 3 dage.

Løsarbejds-tiltrædelse har en max for- pligtende varighed (1-3 dage) og der af- regnes kontant. Samlet timelønssats skal oplyses i forbindelse med udbud. Der kan frivilligt indgås aftaler om forlængelser.

OVERSKYDENDE TIMER

Regelsættet er en kæmpe gang bureau- krati-bøvl og har klassisk social slagside. Alle på højere indkomster vil typisk aldrig være registreret for mere end 37 timer om ugen, uanset om de arbejder ubegræn- set eller ej. For højere lønnede er en 37 timers arbejdsuge uden overtidsbetaling simpelthen kontraktvilkår - af hensyn til dagpengeloven - men ikke aftalevilkår.

G-DAGE

Loven var socialdemokratisk tænkt som en straf til arbejdsgivere som sagde deres ansatte op. Konsekvenserne er imidler-

tid et stift arbejdsmarked, som er særligt belastende for små virksomheder hvor der forudsættes en høj flex-mulighed omkring arbejdskraft, således at der kan sættes på vokseværk. Reglerne er helt umulige for sæsonarbejde og har sideordnet utilsigtede belastende konsekvenser for dagpengereetten.

SELVFORSKYLDT LEDIGHED

Regelsættet gør dagpengeloven moraliserende og subjektivistisk. En ansat som selv siger sit arbejde op med sit relativt korte varsel, og giver plads for en arbejdsledig, burde have en præmie med navnetrækket "helt for myten om den danske model". Reglerne og konsekvenserne får en til at tænke på børnesangen "første gang så lader vi gå, anden gang så ligeså.....". De "begavede" snakker sig udenom karantæner reglerne, mens ham som snakker ligeud og fortæller at

arbejdsgiveren var et dumt svin, falder i den sorte gryde. Af hensyn til sammenhængskraften og indre logik i dagpenge-loven, kan man indskrænke til karantænereregler for at sige nej til tilbudt arbejde.

(hele pakken kunne - indtil 25/5-2010 - sælges for nedsættelse af dagpengeperioden fra 4 til 3 år).

OleS



MS-internt



Erik Sørensen
formand
31 21 19 55
erik-dot@mail.tele.dk



Metal Søfart
Region Sjælland
Klub 6

Som alle nok har erfaret, er overenskomsten på plads.

Det der nu mangler er at man får lavet den nye beregningsformel for DIS-lønningerne, og at rederierne får tallene på plads i deres lønudbetalingssystemer.

Efter sommeren planlægger vi fra klubbens side at holde et klubmøde hvor der vil blive lagt vægt på de nye tiltag der har

været på pensionsområdet. Vi regner med at arrangere et møde hvor vi får en repræsentant ned fra PFA og orienterer om pensionen.

Til slut vil vi fra bestyrelsens side ønske vore medlemmer og deres familier en god sommer.

På klub Sjællands vegne
Erik Sørensen og Lars R. Lykkegaard



**Leif R.
Andersen**
formand
28 69 79 13
L.rabech@live.dk



Metal Søfart
Seniorklubben

7. april
en dejlig sommerfrokost i seniorklubben



Jens-Erik P. Busse
formand
42 24 88 77
jepbusse@
webspeed.dk



Metal Søfart
Region Nordjylland
Klub 1

Fredag d. 30/7-2010
Klubben inviterer medlemmerne på en tur til garnisionsmuseet i Ålborg til en guided tur. Efterfølgende bydes på frokost på restaurantskibet "Elbjørn", eller frokost i Karolinelund.

Tilmelding til:
J.E. Busse
"Isbjørn"
Europavej 1
9900 Frederikshavn
eller på telefon 99 22 22 05

Busse



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



Metal Søfart
Region Hovedstaden
Klub 8

Så er forårets aktiviteter for klub 8's vedkommende overstået, og vi holder sommerferie - og en rigtig god en ønskes til alle medlemmer.

I CO-Søfart august nr. 4 oplyses om kommende arrangementer.

**vi ses
Rossen/Helmut**

**Runde fødselsdage
i perioden
24-06-2010 til 25-08-2010**

Tillykke 50 år

Peter Lassen –
fylder 50 år den 5. juli 2010

Tillykke 60 år

Regnar Jensen Skelmose –
fylder 60 år den 28. juni 2010
Per Hougaard –
fylder 60 år den 30. juni 2010
Eigil Bjørn Meyer Sørensen –
fylder 60 år den 10. juli 2010

Tillykke 65 år

Carsten Aanum Pedersen –
fylder 65 år den 14. juli 2010
Poul Møller Sørensen –
fylder 65 år den 18. juli 2010
Bent Jørgensen –
fylder 65 år den 18. juli 2010
Poul Olsen –
fylder 65 år den 26. juli 2010

Tillykke 70 år

Abdul Lawal –
fylder 70 år den 17. juli 2010
Georg Helmut Martin Prufer –
fylder 70 år den 18. juli 2010
Jens Agner Mandrup Rasmussen –
fylder 70 år den 25. juli 2010

Tillykke 75 år

Aksel Benny Andersen –
fylder 75 år den 30. juni 2010

JUBILÆUM

Carl-Erik Nybo har 50 års jubilæum i
Dansk Metal/Metal Søfart den 2. juli
2010

Harry Nielsen har 50 års jubilæum i
Dansk Metal /Metal Søfart den 12. juli
2010



KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2010

Månedligt kontingent Metal Søfart, excl. klub og efterlønsbidrag:

DIS-hyre	12.429 kr. og derover	Kr. 995,50	Det er dit eget ansvar, at du betaler det rigtige kontingent i forhold til hyre eller dagpenge.
DIS-hyre	12.428 kr. og derunder	Kr. 630,75	
DAS-hyre	18.001 kr. og derover	Kr. 995,50	
DAS-hyre	18.000 kr. og derunder	Kr. 630,75	
Dagpengesats	617 kr. og derover	Kr. 995,50	
Dagpengesats	616 kr. og derunder	Kr. 630,75	
Lærlinge		Kr. 192,25	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Efterlønsbidrag (pr. 5/1)		Kr. 439,00	



Det københavnske karneval har udviklet sig til en storslået manifestation af livsglæde, solidaritet og diversitet - det som slutteserne inspirerede 1. maj til, men som hurtigt blev glemt til fordel for forbrugsgrådighed og uinspirerede betontaler.



DSRF-internt



Runde fødselsdage
i perioden

24-06-2010 til 25-08-2010

Benny Richard Svendsen – Kløver-
vænget 7, Rindum, 6950 Ringkøbing –
fylder **50 år d. 25. juni**

Johannes Eigil Jensen – Kystparken
122, 6710 Esbjerg V – fylder **60 år d.
22. juli**

Arvid Torstveit – Bryggen 63, 9240
Nibe – fylder 50 år d. **26. juni**

Lars Byø – Alsgade 11 - 401, 1764 Kø-
benhavn V – fylder **60 år d. 24. juli**

Mogens Bondesgaard – Skovvej 41,
1, 5700 Svendborg – fylder **60 år d. 30.
juni**

Nina Y. W. Johannessen – Falen 16,
1.th., 5000 Odense C – fylder **50 år d.
27. juli**

Helge H. Larsen – Ny Toftegårdsvej 24,
3650 Ølstykke – fylder **60 år d. 16. juli**

Bo Christensen – Bredgade 1, 1.tv.,
7160 Tørring – fylder **50 år d. 28. juli**



Jubilæer i perioden

24-06-2010 til 25-08-2010

Ingrid Kirstine Jespersen har den 30/6
2010 været medlem af foreningen i 25
år.

Florante Villanueva Cuevas har d. 12/7
2010 været medlem af foreningen i 25
år.

Helge Alfred Larsen har d. 15/7 2010
været medlem af foreningen i 25 år.

Hussein Suleiman Abokor har d. 1/7
2010 været medlem af foreningen i 40
år og udnævnes derved til æresmedlem.

Lilli Viola Mehling har d. 1/8 2010 væ-
ret medlem af foreningen i 25 år.



En stor tak for gaven jeg modtog i anledning af min fødselsdag.

*Med venlig hilsen
Lars Uwe Krogh Petersen*

Gode kollegaer
Mange tak for både udnævnelsen til æresmedlem den 1. april 2010 samt for den pæne lampe.

*Med venlig hilsen
Søren Jensen Schou*

Tusind tak for opmærksomheden ved min 50 års fødselsdag. Jeg blev meget glad for ostedesættet.

*Med venlig hilsen
Conny Hjorth Rasmussen*

Tusind tak for den flotte gave jeg fik til min 50 års fødselsdag.

*Mvh
Kurt Alanin*

1000 tak for en dejlig gave til min 75 års fødselsdag, den vil blive brugt flittigt.

*Mange hilsner og god vind til alle!
Ingrid Jespersen, Strynø*

Jeg vil hermed gerne sige tak for opmærksomheden ved min 75 års dag

*Med venlig hilsen
K Sørensen*

Hjertelig tak for den fine gave jeg fik til min 70 års fødselsdag.

Bjørn Lottrup

Der afholdes nyvalg til tillidsmandsposterne på "Dana Sirena", "Pearl of Scandinavia" og "Crown of Scandinavia". Der bliver sat opstillingslister op på de berørte skibe. Der skal bruges en tillidsmand og en suppleant på hvert skib.

Deadline for opstillingen er den 17 juli.

Der opfordres til at alle som har interesse for fagligt arbejde, trivsel og velfærd ombord stiller op.

Arbejdsbeskrivelse: at tillidsmanden i teamwork sammen med fællestalsmanden får skabt en god og fornuftig arbejdsplads, med en god dialog mellem medlemmerne og ledelsen i land og ombord.

Kun medlemmer af DSRF kan stille op til valget.

Jeg har altid indmeldelses blanketter med når jeg er ombord, så bare kom til mig. Vi har erhvervets billigste kontingent.

mvh Henrik Mikkelsen



Vi mindes

Erik Hansen, f. 6/9 1934, er afdøet ved døden d. 11/1 2010

**DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING
EKSTRAORDINÆR
GENERALFORSAMLING**

Tirsdag d. 31. august

kl. 13.00

Quality Hotel

Høje Taastrup

Carl Gustavs Gade 1

(hotellet kan ses fra Høje Taastrup station og der er kun få minutters gang)

Middag efter generalforsamlingen starter kl 17.00 og tilmelding til denne er nødvendig **senest d. 13. august** på tlf. 36 36 55 85. Ægtefæller/samleverer er velkomne til at deltage i middagen for et gebyr på 100 kroner.

Der vil være en let frokost til rådighed før generalforsamlingen fra kl. 12.00 - 13.00.

Tilmelding til generalforsamlingen er ikke nødvendig men kontingent for august måned skal være betalt.



Forslag til behandling på Dansk Sø-Restaurations Forenings ekstraordinære generalforsamling, som afholdes den 31. august 2010.

Bestyrelsen stiller under henvisning til vedtægternes § 20 stk. 3 & 5 følgende forslag til vedtagelse:

Dansk Sø-Restaurations Forening og Dansk Metal gennemfører snarest muligt og senest med udgangen af kalenderåret 2011 en skattefri fusion, jf. den til medlemmerne i juli 2010 udsendte aftale.

Dansk Sø-Restaurations Forenings aktiver og passiver sammenlægges med Dansk Metals aktiver og passiver, som herefter er de fælles aktiver og passiver.

Bestyrelsen

Som bestyrelsen blev pålagt på foreningens sidste generalforsamling, har foreningen haft drøftelser og forhandlinger med Dansk Metal om en fusion igennem det sidste år. Disse forhandlinger er nu ved at være afsluttet, og derfor indkalder bestyrelsen til en ekstraordinær generalforsamling for at få besluttet om en fusion kan finde sted.

Hele aftalen om fusion vil i sin helhed blive udsendt til hvert enkelt medlem af DSRF i første halvdel af juli 2010, så hvert medlem kan gennemgå aftalen og stille spørgsmål til bestyrelsen, til generalforsamlingen og/eller forud for generalforsamlingen.

Bestyrelsen i DSRF stiller forslaget om fusion med tungt hjerte, - vi ville naturligvis helst forsætte som i de sidste 103 år. Men vi må erkende at den usympatiske udvikling som er sket i vores erhverv, hvor danske søfarende er blevet en stadig mere sjælden person, har medført at vores muligheder for at stå alene er under stadigt pres.

Alene i DSRF har vi siden den 5. februar 2008 oplevet et fald i arbejdspladser på mere end 250, og desværre er det ikke en udvikling som ser ud til at stoppe.

Udviklingen betyder at det mere end nogensinde er nødvendigt at stå sammen på arbejdstagersiden, og arbejde sammen om at beskytte de få arbejdspladser der er tilbage for danske søfarende.

Da DSRF i de sidste 6 år har haft et fantastisk positivt samarbejde med Dansk Metal/Metal Søfart i CO-Søfart, har det været helt naturligt at det er Dansk Metal vi nu cementerer samarbejdet med.

Vi skal opfordre medlemmerne til at gennemlæse det materiale som udsendes og med åbent sind gennemgå dette. Alle er naturligvis meget velkomne til at kontakte foreningen, eller sit bestyrelsesmedlem, for at få yderligere oplysninger eller stille spørgsmål. Samtidig skal vi opfordre alle til at møde op på den ekstraordinære generalforsamling, så beslutningen kan træffes med bred opbakning og efter en god seriøs debat.

Bestyrelsen
Dansk Sø-Restaurations Forening



eneste rederi på verdenshavene
med fuld dansk besætning

50 års jubilæum

Af: Ole Strandberg

baseret på interview af Axel Nielsen, Poul Bresling, forskellige oplysninger fra direktør, inspektør og personalehoveding Peter Sneistrup, - samt jubilæumsbrochure.

Rederiet er nærmere omtalt i en bog af Bent Mikkelsen udgivet i 2005, "Danske rederier vol. 1". Bogen er på 224 sider og omhandler: Terkolrederierne, Nielsen & Bresling og Concord Line.

Bogen er udsolgt fra forlaget og kan heller ikke opstøves på nettet via antikvarboghandlere, men kan lånes fra biblioteket.



Delfiner
fører an

Axel Nielsen

Axel Nielsen er gammel skipper, og netop i hans tilfælde fornærmer man nok ingen ved at bruge udtrykket "gammel". Han er nemlig født i 1912 og altså 97 år i dag.

Efter mellemskoleeksamen tog Axel Nielsen til søs som dæksdreng i ØK og sejlede efterfølgende på dækket, dels i bramsejlskonnerter fra Thurø og Marstal, og dels i Kongelige Grønlandske Handel som matros i fire år. Efter behørig sejl-tid gik han i land og læste til styrmand, skibsfører, telegrafist og reserveløjtnant i marinen, og blev derefter ansat i J. Lauritzen som styrmand og telegrafist i slutningen af 30'erne. Gik i land og blev lods i Svendborg i 1943.

I 1946 var der bud fra Lauritzen om at blive skibsinspektør med personaleansvar for skibsførere, styrmænd og hovmestre, og på et tidspunkt blev Axel Nielsen også rederiets bindeled til forstanderen på den



*Poul Bresling (til venstre),
datteren Nina Bresling
og Axel Nielsen
ved navnedåb af
"Nina Bres" i 2007*

af J. Lauritzen oprettede søfartsskole i Svendborg, kendt af (næsten) alle søfarende som Kogtved Søfartsskole.

Axel Nielsen omtales som en god leder.

Poul Bresling

Er født i 1924 og altså en årsunge til sammenligning med Nielsen, på bare 85 år. Efter realeksamen blev Bresling handels- og kontorlærling i fire år hos Bing & Grøndahl.

Efter soldatertid i 1945 startede han i befragtningsafdelingen hos J. Lauritzen og kom i 1952 til Valpareiso i Chile, hvor J. Lauritzen havde kontor som stod for driften af rederiet West Coast Line's nordgående trafik.

Kom hjem efter 3-4 år på ferie og skulle egentlig videre til en stilling i Buenos Aires, men blev i en turbulent tid for rederiet i stedet befragtningschef for en arkisk afdeling og tre mindre skibe.

Poul Bresling var i sin ungdom en ivrig og kendt fodboldspiller fra klubben B1903.

Nielsen & Bresling

De to fik tætte berøringsflader i forbindelse med slutninger af befragtningsaftaler for ishavsskibene til Grønland og Antarktis, og der voksede fælles drømme om at starte eget rederi. De var sparsommelige mennesker begge to, og efterhånden fik de skrabet tilstrækkelig kapital sammen, således at de kunne bestille deres første skib i 1960. En sømand og en befragter om samme båd, bedre kunne det vel ikke blive.

Sommeren på Europas landeveje

12. maj blev rederiet oprettet med de to på fifty fifty basis, og det første skib var under bygning på Hagelsteins værft i Travemünde. Sommeren over kørte Nielsen & Bresling rundt i alle havne fra den belgiske grænse til Frankrig og ned til Bi-

Jytte Bres
Bygget 1999
GT 2876



scayen, hvor de lurede på havneforholdene. Hjemturen gik over Paris med henblik på at besøge udvalgte mæglere. Pengene var små og de kommende skibsredere overnattede i den berygtede og berømte Boulogneskov.

Før møderne næste dag barberede de sig i koldt vand og iførte sig det stive puds som ventede på det rette øjeblik i bagagen. Det var årtier før yuppie-tiden med dens triste platugler i laksko.

Det første skib og de første år

Det første skib, "Jytte Bres", opkaldt efter Breslings hustru, var en enkeltdæks coaster med en kapacitet på 475 tdw, som blev leveret i september 1960. Axel Nielsen tog roret de første par år og Poul Bresling kontoret i land som var indrettet i hjemmet.

I modsætning til de fleste kollegaer i branchen for småskibsdrift, som satsede på trampfart, satsede Nielsen og Bresling på liniefart med lange kontrakter og faste indtægter. Igennem hele rederiets historie har "kina-ler" (China clay som bl.a. bruges i den keramiske industri), træ og papir været de bærende fragtelementer.

Fra 1960 - 1975 flåden vokser

I 1962 blev yderligere to skibe sat i ordre og rederiet etablerede sig med kontor i København, samtidig med at kaptajn Nielsen slap

Lone Bres
Bygget 2000
GT 2876



Sine Bres
Bygget 2006
GT 2658



skibsrøret for at blive fuldtids-skibsrøder. Kontoret flyttede til Assens i 1970 og videre til Faaborg i 1973. Kapital til udvidelser blev sikret med backup fra banken, og ikke mindst fra gode venner som havde tiltro til rederiet og indgik som medinvestorer.

Nielsen & Bresling har dog altid bevaret deres personlige majoritet af ejerskabet i rederiet. Gennem perioden voksede flåden til 20 skibe, heraf nogle skibe indchartrede.

1975 - krise

I 1975 var der krisetider i rederiet som faldt sammen med den store oliekrise. Baggrunden var en for rederiet uventet overgang fra at sejle med løst træ til at sejle med pakket træ.

Fire nybygninger var bestilt i Hamborg til levering i 1974 og 75, men skibene i flåden havde alt for lille dødvægt til de nye tider. Det resulterede i en voldsom tilbagegang med salg af skibe til følge.

1976 - 2010 papir og ti-fem skibe

I slutningen af 1976, da nøden måske var størst, kom rederiet i forbindelse med en svensk papirafskiber, og fra den tid indledes en liniefart fra Karlstad på Väneren til Syd-europa, som har været en hovedhjørneste for rederiet lige siden. Returlaster er bulk-laster fra Sydeuropa til Norderopa.

Efterhånden blev flåden stabiliseret først med ti skibe, og senest med fem nyere og lidt større.



Økonomien

Indtil noget af rederiet blev registreret som aktieselskab i 2000, hæftede Nielsen & Bresling personligt med alt hvad de ejede for rederiets gæld. Men de to herrer har holdt mål med kronerne (og Boulogne-skoven har ikke været en enlig svale i livet).

12. august 2005 kunne dagbladet Børsen under overskriften "Rederi sejler millioner hjem med fire skibe", berette, at nettoomsætningen i 2004 havde været på 66,8 millioner kroner og heraf var 4,1 millioner kroner overskud før skat



"Jytte Bres" på Götaelven
vinteren 2004.
Foto: Styrmand Hans Jensen

De sidste kriseår har imidlertid berørt rederiet dybt og som i 1975 er det igen blevet en kamp om overlevelse.

fra 1974 skete forliset 25. november 1973 og den "formodede årsag" var "mangelfuld navigering".

Det sjoveste

For Poul Bresling og Axel Nielsen er de varmeste tanker klart knyttet til hele perioden med opbygningen af flåden. Hvor der opstod stor loyalitet mellem rederi og de søfarende personligt, hvor bankerne skulle plejes og overtales, og skibene skræddersys til fragter og den mindst mulige besætningsstørrelse.

De danske søfolk

At sejle med danske søfolk er hjerteblod for rederiet og måske særligt for Axel Nielsen. I dag findes der i den samlede danske handelsflåde næppe andre rederier som sejler med udelukkende dansk besætning (set bort fra færgerederier, Royal Arctic Line med danskere og grønlandere, og visse specialrederier).

Det værste minde

Var da "Maria Bres" gik på grund mellem Norge og Sverige i 1973 og blev slået til totalvrag. Skibet var bygget i Frederikshavn og fik kun et års tid i søen. Økonomisk spillede det ikke den store rolle, selvom det selvfølgelig fik betydning for forsikringspræmier og en masse uorden med sejladsen. Der omkom heller ingen søfarende, men der var alligevel store menneskelige omkostninger involveret. Ifølge Søfartsstyrelsens ulykkesrapport

I småskibsfarten var der for få år siden to rederier tilbage med danske besætninger. Folmer & Co. og Nielsen & Bresling. Folmer & Co. har i de seneste år skiftet deres danske ubefarne skibsassistenter ud med udlændinge. Baggrunden hos J. Folmer & Co. for udskiftningen har formentlig været en evig, mere og mere forbitret, kamp med Sømændenes Forbund. Dette være sagt og noteret efter bedste overbevisning og helt pragmatisk.

De to rederier har længe været de ene-

Fra Götaelvans slusesystem.
Foto: Styrmand Hans Jensen



ste rederier med dansk skibsfart på verdenshavene, hvor unge uden studentereksamen, og korsebånd og sløjfer, kunne indlede en søfartskarriere som ubefarne skibsassistenter. I dag er der så kun Nielsen & Bresling tilbage. Gennem alle årene har rederiet beskæftiget og uddannet i gennemsnit 3,5 mand på hver af skibene om året. Det bliver til rigtig mange over de 50 år.

Fra vores rederiverden i dag kender vi umiddelbart skibsinspektør Peter Nagel fra Fjord Line som sejlede i rederiet fra 1975-78, først som styrmand og efterfølgende som skipper. Han giver rederiet et skudsmål om professionalisme og god behandling.

Herudover kan vi nævne at tidligere direktør for BHT, Mads Kofod, i forbindelse med sin generhvervelse af kompetencer

som søfarende, nu sejler med et af rederiets skibe som styrmand.

Vil fanen om danske søfarende stadig blive holdt højt må vi uundgåeligt spørge Poul Bresling, og svaret er desværre lidt undvigende. De sidste års krise har ført til en særdeles anstrengt økonomi, hvor det nu også er nødvendigt at gå til bankerne og bede om udsættelse med afdrag på lån.

Danske søfolk har været Nielsens kæphest gennem hele historien, men når alle andre rederier giver pokker i de danske søfolk, så er det efterhånden svært for et lille coasterrederi at holde tankerne væk fra eventuelle besparelser på den konto - fortæller Poul Bresling.

Og den økonomiske situation kan simpelthen tvinge rederiet til at regne på situationen.



De to skibsredere, som helst vil tituleres kaptajn og befragter, Axel Nielsen (til venstre) og Poul Bresling. Fotograferet i Faaborg på kaptajn Nielsens landejendom 28/5-2010.

Fremtidens ejerskab til rederiet

Begge skibsredere har døtre siddende i bestyrelsen af rederiet. Herudover skal det bemærkes at både befragter Peter Witt og skibsinspektør Peter Sneistrup som begge er direktører i rederiet (sidstnævnte uddannet såvel som maskinmester som navigatør), har deres personlige ejerandele.

Herudover er der børn og børnebørn med aktier, og kontinuiteten vil blive bevaret også efter de to stiftere er stået helt af.

I bogen som er omtalt i begyndelsen på side 26, berettes fra "vores verden" om en konflikt med Sømærnedenes Forbund omkring 1970, hvor Preben Møller Hansen havde søsat

en kampagne for overenskomster med coasterrederierne. Det gav anledning til tiltag mod udflagninger og ansættelse af udenlandske søfarende hos Nielsen & Bresling. Der blev dog efter nogle år indgået overenskomst, og Axel Nielsen udtaler til Bent Mikkelsen:

"Vi har altid været glade for at sejle med danskere, og det har der også været råd til. Vi kunne måske have sparet lidt gennem tiderne ved at sejle med billigere søfarende, men det er jo gået godt nok trods alt."

Sådan endte det i halvfjerdserne. Vi krydser fingre for 2010 og frem.

DE SEJLEDE LIDT PÅ OVERLÆDERET

1800-tallets redere og skibsførere tog gerne chancen med helt igennem elendige skibe. Søfolkene blev tvunget til at sejle med.

Fortsættelse af historien "Plimsollere i 1800-tallet" trykt i nummer 3-2009.

**Af:
Jens Christian Mohr**

"Alt hvad der er af danske plimsollere er koncentreret i farten Den botniske Bugt - England. Disse skibe sejler over med tømmer og flyder her på lasten, først på hjemturen med kul begynder problemerne, og så skal der pumpes". Sådan sagde folketingsmedlemmet Juel fra Folketingets talerstol i december 1880. Afslutningen på hans svada var: "...farten fra Den Botniske Bugt til England frem og tilbage er vist nok den, der er betjent af de sletteste skibe i verden".

Talen blev holdt kort efter, at en ægte plimsoller, Sleipner, var forlist og 14 mand druknet. Alle sindene var i oprør, men man havde nok en virkelig anelse om, at der var et eller andet galt. I 1800-tallet blev der bare ikke gjort noget alvorligt ved det. Når det gjaldt sikkerhed, var sølovens bestemmelser så ubestemte, at de ikke rigtigt var nogen nytte til. Der var tilsyn med passagerskibe og med dampskibes kedler, men når det gjaldt handelssejlskibe, var loven holdt i almindelige vendinger, som at skipper skulle sørge for, at skibet var i sødygtig stand. I praksis havde, konkluderede juristerne



Havnen i Hull omkring 1860'erne

i 1878, redere og skippere en "ukontrolleret frihed" med hensyn til skibets standard såvel som med dets belastning.

Under de omstændigheder var sejlads med meget medtagne og decideret farlige skibe åbenbart blevet så almindeligt, at det havde fået sit eget slangudtryk. Der er, sagde William Carstensen, flådeofficer og konservativt medlem af Rigsdagen, "blandt en hel del gode og brave skibsførere og skippere udbredt den nedarvede anskuelse, at det ikke er så utilladeligt at sejle lidt på overlæderet, som det hedder". "Efter de folks begreber begår de ikke nogen synd ved at gå frem på denne måde, de gør, hvad de kunne for at skaffe brød til familien, og når de selv sætter livet som indsats, mener de, at de har opfyldt deres pligt. Men det er og bliver et lotterispil...", forklarede Carstensen Rigsdagen i 1879.

Rederen C. C. Jans fra Dragør og hans skibsførere sejlede på overlæderet i den store stil. Jans havde mange skibe i søen, og de var alle af noget ældre dato. Flåden toppede i 1873, hvor Jans disponerede 13 skibe på i alt 2.638 nrt. Gennemsnitsalderen var 26,4 år. Det var en

høj alder for et stort træsejlskib, og der var nok ikke tale om, at skibene havde fået lov at ældes under en påpasselig reders omhyggelige tilsyn og vedligeholdelse. Skibene var købt ind i en høj alder. I 1873 købte Jans således skibene Drogden, Terpsichore, Hermod, Maria og Henriette Hude. Alderen på disse skibe var hhv. 16, 29, 32, 25 og 25 år, og tre af dem, Drogden, Henriette Hude og Hermod var anskaffet som havarister efter stormfloden i 1872.

Avisen Dagstelegrafen skrev i 1880 om skibsredere, der spekulerede i gamle skibe. C.C. Jans var én af dem, og næsten alle Jans' skibe var travlt beskæftigede i den berygtede træ/kul-fart frem og tilbage mellem Den Botniske Bugt og Storbritannien.

Det gælder også skonnertbriggen William, 130 nrt. William var bygget i Göteborg i 1856, men Jans overtog først skibet i 1876 og som havarist på en auktion. Hvis man vil vide, hvordan det var at sejle med en ægte plimsoller, må William være valget. Skibet var meget, meget medtaget, og man kan følge med på nogle af dets togter fra 1879 og et par år frem takket være de breve, Williams fører, Niels Nielsen, sendte til Jans.

William på togt

Det første brev fra Niels Nielsen antyder ganske vist nærmest idylliske tilstande. Fra Newcastle skriver han, at William med 2 keel kul og 6 keel koks er forholdsvis let lastet. Han har slået spigerhuden over, hvor den mest trængte hertil, og som det ligger, trækker skibet nu ingen vand. Sejlene er også så nogenlunde, "så folkene har ikke vist nogen uvilje mod at gå hjem", skriver Niels Nielsen.

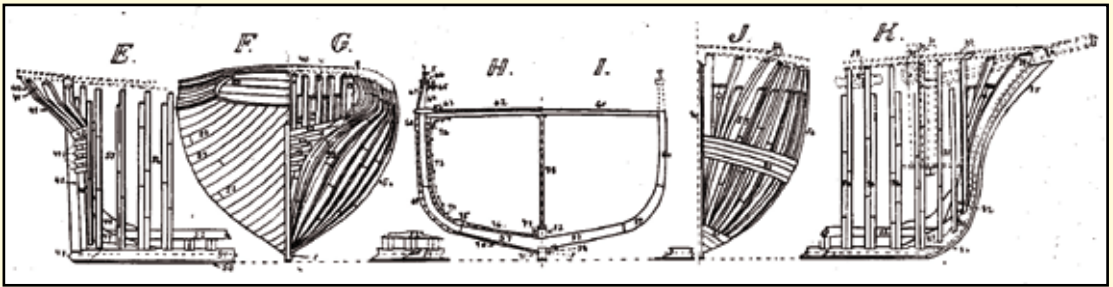
Ikke desto mindre er temaerne for de

næste års breve angivet allerede her: et klagende mandskab, bastante lækager, sammenbrudte grejer og sønderrevne sejl. Navnlige får man indtrykket af en uaf-ladeligt syende Nielsen, der hele tiden lapper og forsøger at tilpasse stumperne af de større sejl, så de fungerer på de lidt mindre ræer.

Situationen tilspidsedes i december 1880, hvor William var på vej fra Sunderland med kul. I starten gik alt godt, men så blæste det op til storm, og da Hirtshals var passeret, blæste det dobbeltrebede storsejl i stykker. I stedet satte Williams besætning det store stagsejl, men så røg også det. Lænsende ned i Kattegat blæste det ene sejl ud efter det andet, hvorefter man et øjeblik tabte kontrollen over skibet, der lagde sig tværs i søen. Da William igen havde rettet sig op, mærkede man, at skibet havde mistet roret. William drev nu mod Læsø med tabt manøvreevne. Det lignede en næsten klassisk stranding, situationen var alvorlig, men til alt held kunne skibet ride resten af stormen af for anker.

Morgenen efter roede nogle læsøboere ud til havaristen. De råbte til Nielsen, at de for 1.000 kr. ville telegrafere efter en damper, som kunne tage ham på slæb til Frederikshavn. Nielsen sagde nej tak, måske fordi det var lidt vel dyrt for et telegram. I stedet riggede han et nødror til, og med det forsøgte William at nå Frederikshavn på egen hånd - i det store og hele forgæves, for enden blev, at Svitzer alligevel måtte træde til kort før målet og slæbe skibet ind.

Da Jans havde fået besked om denne serie af uheld, må han have skrevet et brev, som indeholdt ret kraftige bebrejdelser mod Nielsen, for ellers ville tonen i Nielsens næste brev være uforståelig:



Et træskib er en kompliceret konstruktion med forstærkninger som kølsvin, kimingsvægere og knæ på alle leder og kanter. Og jo større et træskib er, jo flere forstærkninger behøver det. Alle samlingerne gav sig med tiden, og hele konstruktionen var truet af råd og fyrsvamp. I det 19. århundrede regnede man med, at kun en tredjedel af spanterne, der er en vital del af skroget, var intakte efter 15-20 år i tjenesten. Derfor ældedes et træskib, og særligt de store, meget hurtigt. (Illustration fra Kusk-Jensen, Jens: Haandbog i praktisk Sømandskab, 1901).

”... at jeg er dum og ufornuftig, har De en vis ret til at sige, det har De jo erfaret første gang, da jeg købte part i William, en kummerlig Existens, dyrt betalt, og nu blev det nok mig, der går af med det største tab”, skrev Niels Nielsen blandt andet. Normalt havde Jans’ skibsførere en meget underdanig holdning over for deres chef, men Nielsen må være blevet virkelig vred.

Resten af vinteren og noget af foråret 1881 tilbragte William i Frederikshavn. Mandskabet blev afskediget, og ombord var der snart kun Nielsen og en dreng, der skulle hjælpe til med at pumpe. Nu viste Jans lidt af sin store sparsommelighed. Jans købte gerne brugt udstyr fra flåden og udrustede sine skibe med det, så måtte det passe, som det bedst kunne.

Nu foreslog han Nielsen, at William fik et brugt ror, et fra skibet Marie, som han kunne sende op. Niels Nielsen sagde nej tak, for det ville sikkert ikke passe. Nielsen måtte også sige nej til Jans’ forslag om, at han kun skulle have halv gage i ventetiden, men hovedspørgsmålet i denne tid var, hvad der egentligt nu skulle blive af William.

Der lå en regning og ventede for bjergningen, måske oppe i en størrelsesorden af 2.000 kr. - her ventede man rettens afgørelse. Den regning kunne man eventuelt betale med det, der ville komme ind ved et salg af William.

På den anden side, ræsonnerede Nielsen hen i marts måned: ”Med hensyn til Williams lækage, da er den hverken værre eller bedre end som det bestandigt har været og jeg alene har for tiden nok at gøre med at holde den læns. Dækket er meget dårligt og en del af bjælkerne ligeledes. Og bliver den solgt til ophugning fås der ikke meget for den. Den kunne jo nok sejle en sommer mere uden videre bekostning. Jeg må nu overlade til Dem at bestemme, hvad der skal gøres”.

Altså: William var så elendig, at man lige så godt kunne lade den sejle videre, og på den måde gik det til, at William fik en sommer til under Niels Nielsen.

Fra det togt stammer den sidste samling rapporter. Endnu i Hull gik det forholdsvis godt, bortset fra at de 4 midtskibs dæksbjælker nu var ”aldeles rådne” og at to af folkene, kokken og letmatrosen, deserterede.

Ved ankomsten til Burg med kullasten måtte Nielsen melde, at flere sejl var blæst i stykker undervejs, og fra Hartlepool i september, at William havde lækket stærkt undervejs. Det var forklaringen på, at Nielsen ikke undervejs fra Sundsvall havde gjort et kort ophold ved Københavns red. Det var der ellers tradition for i Jans' rederi, men Nielsen havde haft en anelse om, at folkene ville bruge et anløb til at gøre "kvaler", fordi de var godt trætte af den uafsladelige pumpning.

Af den sidste melding fra Hartlepool fremgår det også, at storsejlet var revnet, mens man krydsede det sidste stykke mod havn. Da William endeligt var kommet ind, måtte mandskabet pumpe konstant. Også den nye kok deserterede i Hartlepool, og derfor måtte William gå hjemad med kun 4 mand ombord. Vi må være forsigtige, "da vores kram jo ikke tåler meget", lyder afslutningen.

Det ser ud til, at William alligevel fortsatte et par år endnu, for det gik først ud af skibslisten i 1884.

Disciplinær-problemer

Niels Nielsen virker ikke særligt nervøs for at gå ned, selv om William tydeligvis var ved at gå i opløsning under fødderne på ham. Han var åbenbart indstillet på at fortsætte til den bitre ende. Måske var det bare, fordi han havde penge i skibet, måske var han virkelig en af de fanden-i-voldske skippere, der skulle til for at sejle på overlæderet.

Men besætningen på William så anderledes på det. De deserterede jo i stor stil, og de gjorde "kvaler". Når Niels Nielsen ikke turde gå ind i Københavns havn, var det sikkert af frygt for, at mandskabet ville henvende sig til myndighederne

og forlange en besigtigelse af skibet. Den slags var meget almindeligt. Gang på gang ser man det menige mandskab klage over deres elendige skib til synsmænd, de forlangte reparationer, bedre redningsbåde eller mere mandskab til at holde pumperne i gang på deres gamle skib. Men det var en ulige kamp og svært for dem at sætte sig igennem.

Mandskabet på Johanne Marie fra København gjorde alvorlige kvaler i Gibraltars havn i marts måned 1878. Den 15 år gamle bark havde været på vej til Libau med en last salt, da det sprang læk og måtte søge Gibraltar med 6 fod vand i lasten. Synsmændene mente, at skibet havde begivet sig så meget og var så svækket, at det ikke kunne fortsætte med lasten uden en gennemgribende reparation, der ville koste mere, end skibet nogensinde kunne blive værd.

Rederen besluttede imidlertid, at der skulle foretages en midlertidig reparation, og at skibet så skulle sejle hjem i ballast. Denne ordning fik synsmændenes godkendelse, men mandskabet nægtede at sejle videre, med mindre skibet blev hovedrepareret. Den danske konsul skrev så til Udenrigsministeriet for at høre, hvordan han skulle forholde sig og fik den besked, at han skulle hjælpe kaptajnen med at tvinge besætningen om bord, hvis det blev nødvendigt med assistance fra de lokale myndigheder.

Sagen kan være endt i arrestation og fængsel, sådan som det skete for besætningen på den 234 nettoregistertons store og 27 år gamle brig, Albert af Marstal. Albert var på vej med en trælast til Schiedamm, men måtte afbryde rejsen og søgte i december 1884 til norsk havn. Skibet var læk. Albert blev repareret, men 5 af besætningsmedlemmerne nægtede ikke



Briggen Albert af Marstal. I 1884 blev fem medlemmer af besætningen sat i arresten, fordi de ikke ville sejle videre. De mente ikke, skibet var sødygtigt. Albert blev forladt synkefærdigt i Nordsøen året efter. (handels- og Søfartsmuseet)

desto mindre at genoptage turen, fordi de stadigt tvivlede på Alberts sødygtighed.

De 5 blev arresteret, den hyre, de havde til gode, blev beslaglagt, søfartsbøgerne blev inddraget og påtegnet. Der var kun én dansker blandt de opsætsige, jungmand Wilhelm Petersen, og han blev sendt hjem med færgen til København under arrest. Fægebilletten måtte han selv betale, og på den konto røg halvdele af, hvad han havde tilgode i hyre.

På sin vis ville det have været enklere for både Johanne Maries og Alberts besætninger bare at desertere. På den anden side ville det betyde, at den opsparede hyre var uhjælpeligt tabt. Endnu værre var det vel, at de ville stå uden den sø-

fartsbog, som kaptajnen opbevarede, og at de ville blive jaget af politiet i land.

Blev de sat fast, ville de kun have meget små muligheder i retssagen. Var skibet godkendt af synsmændene, var der ingen formildende omstændigheder ved deserteringen, og strafammen var simpelt fængsel i ikke under 14 dage. Rømmede flere af besætningen på én gang, så skibet blev alvorligt forsinket, kunne der blive tale om forbedringshusarbejde på vand og brød i op til et år.

Synsmændene var på den anden side nok ikke altid til at stole på. Det er svært at analysere deres politik, men i København virker det, som om synsmændene justerede deres arbejde efter, hvem det var, der havde krævet en inspektion. Når

kaptajnen, befragteren eller forsikrings-selskabet bad om et syn, blev det gjort grundigt. Skibet blev måske taget i dok eller kølhalet. Men når det var det menige mandskab, der krævede syn, synes synsmændene at have taget tingene langt mere afslappet. De ville så bruge pumpeprøven, som de gjorde det på barken Cathinka i 1871.

Det gik sådan til: Skibstømrer Avenstrup og skibsfører Arboe roede ud til Cathinka, der lå for anker. Fra båden tog de fribordet i øjesyn og fandt alt i orden. Herefter foranstaltede de pumpeprøven og pejlede 9 ¼ tomme vand i lasten; man ventede en time og pejlede så 11 ¼ tomme. Mandskabet blev så sat til at pumpe læns, og det tog 11 ½ minut. På den baggrund skønnedes ikke rettere, end at skibet kunne fortsætte uden risiko med en trælast, så meget mere som både kaptajn og styrmand erklærede det uden risiko, som der stod i rapporten.

Det var det normale, men her var tale om helt overfladiske besigtigelser. Én ting er jo, at et skib ikke trækker så særligt meget vand, når det ligger stille, noget andet er, hvordan det opfører sig ude til havs.

Der har jo nok været et stort socialt skel mellem synsmænd og den menige sømand, og hvis synsmændene reflekterede over sagen, ville de måske sige som folketingsmedlem Stürup, da Tinget i 1880 behandlede et lovforslag om tilsyn med danske handelsskibe.

Lovforslaget indeholdt bestemmelser, som skulle regulere mandskabets adgang til at kræve syn af skibene, og Stürup var afgjort modstander af den ordning, der blev foreslået. For, som han

sagde, ”tror man virkelig, at sådanne tre matroser ville tage i betænkning at gå op til konsulen på et fremmed sted og sige: Vi have den og den dag haft sådant frygteligt hårdt vejr, skibet trak mere vand end i almindelighed; vi måtte bruge pumperne tre gange om dagen i stedet for to gange, vi forlange, at skibet skal undersøges”.

Stürup mente åbenbart, at besætningerne bare var ude på at skulke, men risikoen kan jo have været reel nok, og hvor udsatte søfolk var på disse meget dårlige skibe kan illustreres med et sidste eksempel.

Skonnerten Thagma af København ankom i januar 1903 til Lerwick med beskædigelser så store, at to af Board of Trades synsmænd, der var langt skrappere end de danske synsmænd, insisterede på, at skibet var usødygtigt og burde repareres, før det fortsatte. Derfor tilbageholdt den danske vicekonsul i Lerwick Thagma. Imidlertid henvendte skibets reder sig til Udenrigsministeriet og fortalte, at mandskabet ifølge kaptajnen alligevel var indstillet på at foretage en mindre rejse til Bergen.

Vicekonsulen måtte nu frigive Thagma, men dette skete under protest: ”the case was taken out of my hands”, skrev han og tilføjede, at han ofte havde set, hvordan skibsførerne tyranniserede mandskabet til at fortsætte rejsen, selv om det egentligt var meget betænkeligt ved det.

Dansk søfartshistorie er ikke bare historien om stolte sejlere, ansvarsfulde redere og topmotiveret mandskab. Hvis nogen skulle tro det.

Det siges nu, at vi endelig, endelig har fået et valg mellem to forskellige strategier. Det er også rigtigt, at der er forskel på regeringens plan og oppositionens strategi. Men begge parter henter deres sprog og sandheder i tanker for det produktive Danmark, som blev skabt og udbredt af borgerlige kommissioner. Det er, som om de røde ikke har andet at sige, end det, de borgerlige har fundet på. Det kan man selvfølgelig bebrejde SF og Socialdemokraterne. Men en ting er sikker: De skal have noget at sige, og de vil gerne have noget, der er bedre. Det står enhver frit for at komme med nye tanker og billeder.

Rune Lykkeberg, klumme, Information, 22/5

TEGNING AF ALBERT ENGSTRÖM I TRYKTE UDGAVE

