

Jeg gi'r sgu
en femmer for
at se resten.

ALL SORTS OF
TATTOOINGS
A.S.A.



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

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
Kontorelev Mohni Bambara 36365593

E-mailadresser: Se hjemmeside

Hjemmeside: www.co-sea.dk

Søværnets Konstabelforening:

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

E-mailadresser:

bkp@maks.dk - bmo@maks.dk

ap@maks.dk

ITF: Jens Fage-Pedersen 22808188

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@danskmatal.dk

The drawing on the cover was created by Dutch maritime cartoonist Jan Sanders. In 1981 "Svømmøllen" published a selection of his drawings in a special edition. Jan Sanders passed away in December 2000. We have tried to find out who has the rights to his drawings, but this has not been possible. Naturally, we will be happy to pay for the use of the drawing.

REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 28. november 2010

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 18. februar 2011

- på nettet (www.co-sea.dk) d. 13. februar.

Stof til februar-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 28/1-2011, *eller efter aftale.*

INDHOLD

Leder	3
Faglige sager og noter	4
Kostkvaliteten - Mærsk og Torm	10
MS-internt	18
Månedens foto	20
DSRF-internt	22
Julenovelle - Knud Fischer	26
Mærsk og lagkagefesten	32
Boganmeldelse: Carl Petersen	34
Jonatan Leer: Long Island Ice Tea	36
DSRF's sommerhus	38
Albert Engström og månedens citat	39

Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 2.902 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



DET ER NÆPPE "GROSS NATIONAL HAPPINESS" SOM ER PROGRAMMET IND I LOMMEREGEREN.

Som året går på hæld kan vi se tilbage på et trist år for dansk søfart. Medmindre man betragter historien med briller som kun glimter når der hives mest muligt ud af et erhverv, som en perlerække af erhvervsministre har omdannet til et tag-selv-bord. For de få er det igen gullashtider. For det danske samfund en mere end tvivlsom forretning.

I en nylig jubel-melding fra erhvervets flagskib, A.P. Møller-Mærsk, undlader man uden blusel at lægge et Dannebrog-røgslør over situationen. Samtidig med meddelelsen om at datterselskabet Broström flager 11 tankskibe ind i DIS, udtaler direktøren for Broström, Robert Ugglå, barnebarn af Mærsk Mc-Kinney Møller, i denne gengivelse i medierne:

"Ugglå lægger ikke skjul på, at med Dannebrog i hækken bliver dyr svensk arbejdskraft skiftet ud med billig asiatisk", samt, "på længere sigt kommer det til at gavne dansk søfart. Med indflagningen til Danmark er vores fleksibilitet nemlig større til at bruge søfolk af alle nationer, siger Robert Ugglå."

Det er klar snak, i en tid hvor et stigende antal skibe bemannes med ren asiatisk arbejdskraft, og hvor tilstedeværelsen af dansk ret og lov i et skib med Dannebrog agter, er en tvivlsom sag.

Gavnværdien af at et svensk rederi benytter DIS til at slippe af med svensk arbejdskraft, bytte svensk skat ud med en lempelig tonnageskat, samt lade den danske statskasse have ansvaret for sociale udgifter i form af sygedagpenge, arbejdsskadeerstatninger og invalidepensioner, til asiatiske søfarende som får behov for dette - skal man være skibsreder eller erhvervsminister fra de bonede gulve med jagttrofær på væggene, for at se.

DIS er stille og roligt ved at bevæge sig fra internationalt anerkendt kvalitetsregister, til blot at være et bekvemlighedsflag, og, er det virkelig hvad Danmark ønsker? Der er næppe nogen som vil påstå at f.eks. Liberia, Panama og Bahamas er rigtige søfartsnationer, uagtet mere end en fjerdedel af hele verdens skibstonnage har de pågældende landes flag agter. Og har ITF i hælene.

Alle medlemmer ønskes en glædelig jul og et godt nytår. Vi håber for dem som stadig har arbejde i søfarten, at det varer ved, og for dem som har mærket konsekvenserne af den danske søfartspolitik "gavnvirkninger", at de som arbejdsløse snart kan finde et troværdigt job.

De rigtige skibsredere som stadig findes i erhvervet, skal have tak for samarbejdet i 2010.



v/Ole
Strandberg
pr.
28/11-2010

OK-situationen

OFFICERER

Situationen for Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening er stadig uafklaret.

CO-Søfart har imidlertid afsluttet nogle centrale forhandlinger umiddelbart forud for redaktionens afslutning. Detaljer er udlagt på den interne del af foreningens hjemmeside (medlemsside) d. 24/11.

Metal Søfart

Maskinistoverenskomsten med Danmarks Rederiforening er afsluttet. Det er sket uden større dramatik, fordi der i praksis ikke sejler nogen på denne aftale.

Det er aftalt at evt. kommende maskinister, som måtte sejle på overenskomsten i overtalig stilling, og uden at have sønæringsbevis som vagtgående, aflønnes med 80% af hyren for en maskinist med sønæringsbevis.

For de tre øvrige rederiforeningers vedkommende er der endnu ikke indledt realitetsforhandlinger. Baggrunden er at de

FAGLIGE SAGER OG NOTER

pågældende rederiforeninger ikke ønsker at realitetsforhandle, før der er opnået et endeligt og samlet resultat mellem Danmarks Rederiforening og officersforeningerne.

DSRF

Forhandlinger om fornyelse af hovedoverenskomsten for Catering Officerer (hovmestre) mellem Danmarks Rederiforening og DSRF er afsluttet.

Resultatet blev:

- * Hyrestigning på 3% 2010-2012.
- * +1,25% pr. 1/4-2010
- * +1,75% pr. 1/4-2011
- * Pensionsgivende hyre stiger med 1% i 2010 og 1% i 2011.
- * Pensionsgivende hyre kan dog ikke stige mindre end overstyrsmændenes i overenskomstperioden.

Der er ikke indgået aftale om skattereformtillæg. Skattetekniske spørgsmål er ikke en del af overenskomstsituationen.

Ovenstående resultat skal nu overføres til alle særaftalerne, og disse forhandlinger forventes ikke tilendebragt før tidligst medio januar 2011.

Foreningen er tilfreds med resultatet, som sikrer reallønnen i OK-perioden.

AOP

Esvagt - Metal Søfart

Foreningen modtager stadigvæk en del henvendelser fra medlemmer, der er ansat i Esvagt og har problemer med at forstå deres lønsedler.

Det man som medarbejder specielt skal være opmærksom på er, at lønningerne følger kalendermånederne og fridøgns afregninger kører i forskudte såkaldte normperioder. Denne periodeafgrænsning, samt evt. efterreguleringer, skaber ofte noget forvirring.



Foreningen vil rette henvendelse til rederiet og aftale, at hvis der sker en efterregulering, skal denne regulering udløse en mail eller et brev til medlemmet, således at historikken bevares, og en forklaring om efterreguleringer synliggøres for medlemmet.

KØJ

PFA og SKAT - DSRF

En tidligere ansat hovmester i APMM har rettet henvendelse til foreningen. Medlemmet indsatte i forbindelse med sin fratrædelse i rederiet, sin fratrædelsesgodtgørelse på en pensionsordning i PFA, men har ikke fået fradrag for indbetalingen i skatteåret 2009.

Problemet skyldes formentligt at rederiet

ved en fejl ikke har indrapporteret indbetalingen til SKAT via årsopgørelsen. Da medlemmet har haft store problemer med at komme i kontakt med en ansvarlig i rederiet, er foreningen koblet på sagen og følger den nøje.

KØJ

Skikket til udkig - Metal Søfart

Endnu en sag om "uskikket til udkig" er til behandling i Søfartsstyrelsen. Denne gang drejer det sig om et medlem der lider af farveblindhed.

Forskellige nyopfundne hjælpemidler er tilgængelige og dette kan måske gøre en forskel. Søfartsstyrelsen finder argumentationen interessant, og vi afventer en afgørelse i den nærmeste fremtid.

KØJ

Sundbusserne - Metal Søfart

Der pågår pt. forhandlinger, som dog snarest forventes afsluttet, om en egentlig overenskomst mellem parterne. Sundbusserne APS har dog allerede tegnet overenskomst med Metal Søfart på vilkår svarende til Bilfærgernes Rederiforening's vilkår.



Når der stadigvæk forhandles, skyldes dette et forsøg på at indgå en overenskomst, der er mere målrettet ruten og medlemmerne.

KØJ

NCC Roads - Metal Søfart

Den 15/9 2010 var foreningen på skibsbesøg på SF "Baltic", og efterfølgende den 17/11 2010 på SF "Lapis", for at drøfte overenskomstsituationen.



Forskellige muligheder blev drøftet indgående med medlemmerne. Efterfølgende har der været forhandlingsmøde med rederiet d. 24/11. Se interne del af hjemmesiden.

KØJ

Mols-Linien - Metal Søfart

I sagen omkring reparatørerne i Mols-Linien, som efterhånden har været længe undervejs, har LO nu sendt sin replik til Bilfærgernes Rederiforening, hvorfra vi afventer svar.

CP

Den Blå Bog - betaling



Et medlem lagde i forbindelse med en udmønstring hos et mindre dansk rederi ud for fornyelsen af sin Blå Bog. Dette fik han efter aftale med skibet refunderet i

forbindelse med næste lønudbetaling, hvilket han skal have ifølge lovgivningen. Men åbenbart var rederiet ikke enig i dette, så beløbet blev fratrukket den efterfølgende løn.

Medlemmet henvendte sig til CO-Søfart og vi protesterede naturligvis, hvorefter beløbet nu igen er udbetalt til medlemmet.

CP

Nordsøen - Aramark

Den nye udenlandske virksomhed inden for cateringdelen på Nordsøen, Aramark, giver vore medlemmer en del problemer.

Så vidt vi er informeret sker der ikke deciderede overenskomstbrud, men til gengæld bliver der skåret ind til benet på forplejning osv., hvilket giver en del frustrationer på riggene.

Hvis medlemmerne ønsker det, tager vi gerne eventuelle problemer op med Aramark. Derfor hører vi meget gerne fra medlemmer, som har spørgsmål til arbejdsforholdene hos Aramark.

CP

Landsag - DSRF

Et cateringfirma på Bornholm, hvor et medlem er ansat, er under konkursbehandling.

Medlemmet har ikke modtaget løn for oktober måned og er blevet opsagt med øjeblikkelig varsel. Vi har anmeldt krav om udbetaling af løn for oktober, og løn i opsigelsesperioden mv. til kurator, samt til Lønmodtagernes Garantifond.

CP

Manila-besøg

I tilknytning til CO-Søfarts arbejde med sagsbehandling af udenlandske arbejdsskadesager, besøgte foreningen Manila ultimo oktober/primus november.



Baggrunden for det seneste besøg var nogle konkrete henvendelser fra filippinske søfarende, som involverede relationerne mellem filippinsk lovgivning, dansk lovgivning og en bestemmelse i AMOSUP-overenskomsten med de danske rederiforeninger (AMOSUP = filippinsk organisation for søfarende).

Filippinere som sejler med danske skibe er på den ene side omfattet af en særlig filippinsk arbejderlov for oversøisk arbejde (POEA-loven), og på den anden side omfattet af den danske sømandslov som refererer til dansk lovgivning generelt set (herunder lov om arbejdsskader).

Begge lovgivninger er på en række punkter ufravigelige, og de tager ikke hensyn til hinanden.

POEA-loven har ufravigelige regler om erstatninger i forbindelse med arbejdsskader, som i praksis dækkes af de såkaldte P&I-forsikringer. På samme vis har den danske lov om arbejdsskader ufravigelige regler om erstatninger, hvor der ikke

tages hensyn til eventuelle udbetalinger for samme skade fra anden side.

Særlig to retskendelser i Manila fra henholdsvis 2005 og 2008, har været retningsgivende for praksis om erstatningsudbetalinger i Filippinerne.

Gældende AMOSUP-overenskomster med de danske rederiforeninger, har imidlertid en bestemmelse om at erstatninger efter POEA-loven skal afvente afslutning af erstatningssagen fra den danske arbejdsskadestyrelse, og herefter modregnes med samtlige udbetalinger fra Danmark.

Foreningen har hidtil afvist at forholde sig til udbetalinger efter filippinsk lovgivning fordi det ikke er omfattet af vores agenda med de danske rederiforeninger. Det er også urealistisk at vi skulle kunne følge med i filippinsk lovgivning og praksis, på samme vis som det er urealistisk at filippinerne (eller andre udlændinge) kan forholde sig til dansk lovgivning.

Under det aktuelle besøg i Manila besøgte vi Torm's afdeling, DFDS's bemandingsagent og AMOSUP.



Der er skrevet en rapport om besøget som beskriver en række problemer. Opsummerende har vi foreløbigt konkluderet:

* Overenskomstbestemmelsen om modregning af erstatninger efter POEA-bestemmelser, i udbetalinger efter dansk lov, er i strid med de pågældende lovgivninger.

* Der er overbevisende tegn på manglende forståelse for dansk lovs gyldighed og rækkevidde, hos de filippinske agenturer som forhyrer filippinere til danske skibe.

* Forståelse af dansk lov mangler muligvis/sandsynligvis hos filippinske skibsførere, som på dispensation sejler som skibsførere i danske skibe - og oplæring omkring den danske lovs sociale aspekter, kan vise sig at være rystende mangelfuld.

* Filippinere som har været udsat for en arbejdsulykke, mangler effektiv hjælp på Filippinerne i relation til POEA-erstatninger, som agenturerne i praksis sjakrer omkring.

OleS

Ryging i Mols-Linien

Som flere gange tidligere beskrevet her i fagbladet, har foreningerne, med 3F Privat service - Hotel og Restauration som tovholder, anlagt en voldgiftssag.



Baggrunden for voldgiftssagen var, at ledelsen i rederiet ved opslag den 10. august 2007 meddelte de ansatte, at der fra og med den 15. august 2007, hverken måtte ryges inde eller ude.

Forbuddet kom som en del af implemen-

teringen af rygeloven, der jo, som det er de fleste bekendt, forbyder det meste rygning indendørs.

Spørgsmålet havde ikke været vendt i SU, idet dette først havde møde den 27. august 2007, hvorunder man så skulle debattere sanktionerne ved overtrædelse.

Under voldgiftssagen var der divergerende opfattelser af, hvad man præcist havde aftalt, men som voldgiftsdommer, højesteretsdommer Per Sørensen, påpegede, kunne man blot på skrift konstatere, at rygeforbuddet havde været debatteret, og at men enedes om, at bakke det af ledelsen vedtagne forbud op.

Sanktionerne for en overtrædelse, ville dog først træde i kraft pr. 1. november 2007.

Den 28. august blev der så sat endnu et opslag op, som kundgjorde, at man på grund af virksomhedens ønske om at signalere service og sikkerhed i en professionel tone, ikke længere kunne tillade at medarbejderne kunne ryge udendørs synligt for passagererne.

Da rederiet ikke vurderede, at det var muligt at etablere rygezoner på alle skibe, valgte man at udstrække forbuddet til alle – inklusiv dem i land.

Arbejdstagernes organisationer protesterede, idet man mente, at dette var et misbrug af ledelsesretten i forhold til den ansattes personlige integritet, og at de eventuelle saglige begrundelser for at indføre et rygeforbud, som strakte sig udover rygeloven, ikke kunne begrunde et totalt forbud.

Der blev afholdt fællesmøde, hvorunder der ikke opnåedes enighed.

Sagen blev, efter fælles aftale udvekslet skriftligt inden udpegning af opmand, og herefter suspenderet, da den ramte ind i overenskomstforhandlingerne.

Men endelig den 26. november 2010, blev den forhandlet, og vi afventer nu med spænding afgørelsen som forventes indenfor de næste 14 dage – mere om afgørelsen i næste nummer (på hjemmesiden når vi har den).

Jl

Branden på "Pearl"

Branden opstod på vogndækket om morgenen ved 6-tiden onsdag d. 17/11 mens skibet var på vej til København. Branden opstod i en el-bil, en ombygget bil fra Nissan.

Der var 490 passagerer ombord, og ingen kom til skade. Fra interviewede passagerer er der kun udtrykt stor ros til besætningen over kompetence, ro og orden.

Efter ankomst til Københavns Havn kom der 6 psykologer ombord rekvireret af Søfartens Arbejds miljøråd. Passagererne blev indlogeret på SAS Scandinavia. Nogle valgte at flyve hjem med det samme, men rigtig mange valgte at sejle hjem med "Crown of Scandinavia".

Både direktør for DFDS Seaways Carsten Jensen, og direktør for People and Ships Henrik Holck, var tilfældigvis ombord, og før "Pearl" sejlede i havn i København deltog de i møde med passagererne

"Hele besætningen klarede situationen

fantastisk flot. Adrenalinene kører og alle gør hvad de skal", udtaler Henrik Holck.

Mange af besætningsmedlemmerne har efterfølgende gjort brug af den af rederiet til rådighed stillede psykologhjælp. Mens det står på kører adrenalinene, men efterfølgende melder dødsangsten sig. Hvad kunne der ikke være sket?

"Pearl" blev meldt retur i fart d. 25/11, men uden gods. Til gengæld er der uændret stor tilgang af passagerer.

OleS

Min A-kasse - happening

STOP BUREAUKRATIET

I 1951 fyldte dagpengelovens regler 421 sider. Omkring årtusindskiftet fyldte de samme regler omkring 17.000 sider, og i dag, i 2010, tæller det samlede regelsæt 22.408 sider (jvf. indlæg i fagbladet nr. 3-2010 - "befri de ledige").

DSRF's a-kasse, "Min A-kasse" (ex STA), har som en happening-protest imod reglernes kompleksitet og uoverskuelighed, samlet alle 22.408 sider og sat en printer i gang med at skrive hele balladen ud. Det er sket live på facebook med musikindslag og sideordnede happenings, mens papirbunkerne vokser.

Printerrummet i Valby har været flittigt besøgt af medier, og sågar også af udviklingsminister Ulla Tørnæs.

Link til printerrummet:
min-a-kasse.dk/stop-bureaukratiet.

I næste nummer af fagbladet vil vi berette nærmere om hele historien.

OleS

KOSTKVALITETEN I DE STØRSTE REDERIER ER RUTCHET HELT I BUND

To hovmestre fra henholdsvis Mærsk og Torm, med mange års sø-erfaring, fortæller om en kostkvalitet som bunder mod den laveste fællesnævner på verdenshavene.

Efterfølgende interviews af:
Ole Strandberg.

Råvare-Illustrationer er fra Mærsk.

De er kommenterede af en hovmester og en slagter.

MÆRSK

Redaktionen har valgt at lade den pågældende hovmester optræde anonymt.

Gennem tiderne har den leverede proviant i rederiet været af svingende kvalitet af forskellige årsager, men rederiet har altid tidligere sørget for at vi fik det nødvendige og af en rimelig kvalitet, - akkurat som vi får det hjemme.

I dag er kvaliteten gået helt i bund på grund af spareplaner. Jeg føler mig som en 2. rangs borger, som bare må tilberede og spise det som nu engang leveres til os, - og det er ikke småting af usunde ting og sager som sendes ud.

Det er mest økonomer og lignende som sidder i de beslutningstagende kontorstole i dag, og her er det kun økonomien som tæller. Gad vide om de leverer samme kvalitet til familien derhjemme? Meget af provianten



Skinke som nærmest ligner fars der er presset i en dåse og hænger sammen ved hjælp af husblas (amerikanerne kalder det "spam").

er direkte discount eller det der er værre. Dåsесkinke der ikke har set kød, marmelader der ikke har set frugt. Kød der næsten ikke kan koges mørt - uden det bliver til tørre trevler, og man kunne mistro det for at være ældre end mig selv. Oksemørbrader der er seje og kun vejer 346 gram, fisk der er blevet glaceret med 50% vand.....

Skibshandlerne kan ikke levere friske varer til de priser rederiet vil betale. Frugt og grønt skal der bestilles dobbelt op af, så der ikke er nogen garanti for det holder



Okseudskæring som er flået ud af tværreb/oksebryst. Fedthinderne tyder på kødet er harsk. Kunne passende bruges til hundefoder siger vores slagter.



turen ud. Meget må smides ud og den kalkulerede besparelse forsvinder.

For få år siden blev vi sendt på sund-mad kursus og lærte en masse nyt, og der er efterfølgende leveret en bog om sund mad. Men provianten som bliver leveret til skibene giver ikke mulighed for at anvende opskrifterne, men kun til at lave det samme som for 20-30 år siden. Det er virkelig en skam med alle de spildte penge til kurser og opskrifter.

MÆRSK SVARER IGEN

Interview d. 18/11 med Palle B. Laursen, Vice President, Technical Vessel Operation (Maersk Line).



OleS

Oplyser at vi har valgt at lade den pågældende hovmester fra Mærsk optræde anonymt, simpelthen for at beskytte ham. Men han har stor erfaring og er "gammel



Ukokt pølse. Tyder på pølser hvor tarmene ikke er rensed ordentligt.

i gårde". Han er bekendt med at kritik er fremført på flere interne møder i Mærsk, og når han skriver sit indlæg, er det fordi han må konstatere at der aldrig sker nogen forbedring. At kritikken preller af.

Vores formand, Ole Philipsen, har forud for dette interview oplyst, at han gennem det seneste år er orienteret om flere klager over kosten i Mærsk-skibene, end han har hørt om i de ti foregående år tilsammen, heriblandt også klager fra navigatører og mestre, som stiller spørgsmålstejn ved de lovmæssige minimumskrav til kostens kvalitet og variabilitet.

Palle B. Laursen

Understreger at der ikke på noget tidspunkt har været tænkt i at gå på kompromis med kostens kvalitet. Det er rigtigt at der har været bragt sager op, hvor der har været givet udtryk for utilfredshed. Men helt overvejende har kritikken ikke omhandlet kvaliteten af råvarerne, men om kompetenceniveauet hos de kokke som er ansat.

Konsekvensmæssigt har Mærsk i 2011-budgettet indkalkuleret efteruddannelse for de kokke som får en dårlig evaluering, så der bliver gjort noget ved kundskaberne.

Hvis vi skal gå tilbage til det med kvaliteten af råvarerne, så har vi i 2009 introduceret et system hvor vi køber proviant ind på en måde, så de mest hensigtsmæssige steder bliver lokaliserede. Der er opdaterede priser i systemet og i alle nøglehavne er der som minimum to eller tre forskellige leverandører. Ordre skal placeres samlet hos en bestemt leverandør, og så kan man sammenligne den samlede pris fra de forskellige leverandører i havnen, eller alternative havne, for de samme kvaliteter og de samme mængder. Men det er besætningen som vælger leverandøren og de er ikke tvunget til at vælge den billigste. Det er deres beslutning.

Det er også værd at nævne at procedurerne indeholder klagemuligheder over såvel leverede kvaliteter som leverede mængder. Men ud af 16.000 leverancer i Mærsk Line siden februar 2009, er der kun indløbet 49 klager, som så har resulteret i credit notaer til skibene.

Vi tager det selvfølgelig alvorligt når vi hører kritik, og vi arbejder på at gøre det bedre hele tiden. For eksempel skal skibene fremover evaluere leverancerne i systemet når de er modtaget, således at besætningen kan identificere hvor det er et godt sted at købe ind.

Ole S

Før i tiden havde skibene mulighed for at indkøbe for 3.000 danske kroner om måneden på egen hånd og udenom skibshandlerne. Det har jeg selv oplevet i flere rederier, og kendt som en rigtig god ide. Er det stadig muligt i Mærsk?

Palle B. Laursen

Jeg er ikke helt sikker på det har forholdt sig sådan tidligere, men det er muligvis rig-

tigt. Sådan forholder det sig ikke lige nu, hvor der skal købes ind gennem systemet, men vi overvejer faktisk at indføre en slags disponibelt beløb som ligner det du omtaler. Beslutningen er endnu ikke truffet, men vi har mødt ønsket fra de søfarende og vil selvfølgelig prøve om vi kan efterkomme det.

Ole S

Kostprisen pr. mand pr. dag? Påstanden i vores historie er at den tidligere højt rangerede kostkvalitet i danske skibe, nu er ved at rutche ned til et internationalt lavniveau. Man kan se historien om servietterne og køkkenrullerne i Mærsk som en symptomatisk historie. Efter 2008 er alt gået igennem med tættekam, og uanset om regnemaskinen siger 25 kroner eller 25 millioner sparet, så skal det implementeres.

Palle B. Laursen

Vores kostbudget for et par år siden var højere end det er i dag. Men vi sammenligner os med de andre og ligger stadig over middel. Det er rigtigt at vi har skimmet det hele, og f.eks. prøvet at fjerne al kost som ikke kunne retfærdiggøres. Men den primære besparelse skal findes fra det nye system som giver mulighed for mere effektive indkøb. Det har ikke på noget tidspunkt været en intention at gå på kompromis med kvaliteten.

Ole S

Vi har på et tidspunkt set en korrespondance hvor en skibshandler, som svar på kritik af fisk glaceret med 50% vand svarer, at hvis Mærsk vil have bedre kvalitet kan de sagtens få den, hvis de altså vil betale hvad det koster!

Palle B. Laursen

Alle vores skibe har et budget, som er højere end det internationale gennemsnit og som vi vurderer, er tilstrækkeligt til at købe kost af god kvalitet for. Men det er klart, at vi er nødt til at få det frem i dagslyset, så vi kan få adresseret, hvis der er problemer

med skibshandlere, der ikke leverer den kvalitet de har lovet.

OleS

Altså det internationale gennemsnit. Panama-skibe, Liberia-skibe osv

Palle B. Laursen

Og franske skibe og tyske skibe



Rejer som mangler farve og ikke er rengjort for tarmstrengen.



Fedt med bacon. Klumpen til venstre er fraskåret fedt. Tvivlsomme tomater.



Oksemørbrad i miniformat. Fejludskåret.

TORM

Af: Ole Nielsen

Født 31-08-1947

Ud af skolen efter syvende klasse og derefter nogle småjobs.

Startede i 1962 i KGH som hovmestermath. Sejlede i forskellige rederier som koksmath og ungkok indtil 1965.

I 1965 ud som kok på dispensation i rederiet Progress, som gik under øgenavnet "Masutten", på grund af et ry om at skibsdækkene blev malet med en blanding af dieselolie, tjære og lignende som blev kaldt "Masut".

Fem måneders kokkeskole i Ålborg i 1971.

Ud med Heering Line og var med "Heering Kirse" som forliste i Stillehavet 9. december 1971, hvor 5 omkom og 31 blev reddet efter tre døgn i redningsflåde og storm (forliset påvirker stadig i dårligt vejr).

Hovmester Torm i 1972 og er stadig i Torm efter nogle mellemforløb i andre rederier og på land som restauratør.

Ole Nielsen er mangeårigt bestyrelsesmedlem i DSRF.

Kostsituationen i Torm i dag?

For et par år siden startede Torm bestræbelser på at spare på kosten, og som det vigtigste tiltag udliciterede de hele kosthistorien til skibshandlerfirmaet Wrist, og satte et dagligt kostbudget pr. mand pr. dag, som i dag er på 8 dollar og 25 cent. Prisen skal overholdes på ørebeløb og den er helt grundlæggende for lavt sat, hvor der tidligere blot var en vejledende kostpris. Nu er det sådan at Torm skal spare og Wrist skal tjene, og det går selvsagt ud over kosten til de søfarende.

Der bestilles hos Wrist og der udfærdiges regnskaber til Wrist. Fra skibet bestiller vi det vi mener der er behov for i forhold til de rejser vi har foran os, men det er langtfra sikkert det svarer til det vi får leveret, og det er min opfattelse at Wrist spekulerer i hvor deres egne leveringskontorer er placeret rundt om i verden. I dag har hovmestren ingen indflydelse på hvem der leverer stores, og Wrist udfærdiger også kostplaner for en måned af gangen som et tilbud.

Hvis vi ser lidt tilbage i tiden, så var den vejledende kostpris i Torm i 1985 på omkring 34 kroner, som i dag er vokset til godt og vel 40 kroner, og det svarer slet ikke til den internationale prisudvikling. Mange har skriftligt klaget over kosten i dag til rederiet, og faktisk er der også asiatiske kokke som klager.

Jeg kunne forestille mig at Torm ser på hvad kostpriserne er for handelsskibe internationalt set. Når jeg snakker med kokke og hovmestre fra udenlandske skibe, hører jeg ofte at de betragter det danske kostniveau som luksus, men vi er nok på vej hen mod en situation, hvor det er den laveste fællesnævner som er udgangspunktet.

Samarbejdet med Wrist

I dag bruger vi rigtig meget tid på korrespondancen med Wrist fordi de holder kontrol med budgetterne. Det hele kører meget stift.

Kostråd fra Søfartens Arbejds miljøråd?

Efter min mening er det unødvendigt arbejde fordi der findes rigtig mange kostbøger i forvejen. Den bog om sund mad som rådet har udgivet, er gennemsyret af det jeg kalder thai-opskrifter, og så kan man jo bare købe en bog med thai-opskrifter. De hovmestre eller kokke som interesserer sig for deres arbejde, de opsøger tingene selv, og dem som er gået i stå, de læser alligevel ikke noget nyt.

I dag sendes plakater ud om al mulig sund mad, problemet er bare at opskrifterne slet ikke passer til det der er råd til, eller det vi faktisk har ombord. Man vil gerne hjælpe med kosten til at holde folk sunde, men det må bare ikke koste noget.

Konkluderende

Kosten ombord er - endnu - ikke decideret dårlig, men der mangler creme og det lille plus ekstra som gør folk glade. Jeg synes vi holder en høj standard med det vi har at gøre godt med, og det er så den pæne måde at sige det på. Men som det var, kan man roligt sige det ikke længere er.

Havde jeg bestemt, så havde vi fyldt skibet op med godt oksekød hvor man kunne få det til den rigtige pris. Det må vi så ikke fordi der kun må provianteres til den forestående rejse.

Jeg kan heller ikke se meningen med at vi skal fylde nogle kontorfolk med en masse unødvendige oplysninger. Nogen siger det er for at stoppe snyderi, men hvis nogen snyder, så stop dem da.

TORM SVARER IGEN

Interview d. 17/11 med Pia Desirée Loft, Vice President CSR & Communication, og Helle Hvítfeld, Deputy Purchase Manager (Pia Loft til højre herunder).



OleS

Udgangspunktet for os er rigtig mange henvendelser til foreningen i det sidste års tid om kosten til søs, og ellers vil vi gerne høre jeres reaktion på det Ole Nielsen skri-

ver, særlig med hensyn til Sea Star (Wrist) og de teknikker denne udlicitering har betydet.



PiaL

De søfarende hos os udgør omkring 3.000 af 3.300 medarbejdere, og det ligger os meget på sinde hele tiden at have dialogen med de søfarende, fordi det er de søfarende som er afsted, ude og repræsentere forretningen. Men ligesom andre, har vi også i Torm måtte gå forretningen igennem og se på udgifterne, herunder også på, hvorvidt proviantbudgetterne lå på et fornuftigt niveau eller om der retteligen burde foretages justeringer.

For halvandet til to år siden foretog TORM så, blandt mange andre ting i den forbindelse, nogle sammenligninger, hvor vi satte Torm-niveauet op mod andre rederier. Vi konstaterede at TORM lå på et meget højt niveau, som TORM ikke kunne forsvare at fortsætte i den globale konkurrence, vi som rederi befinder os i. Efter en justering af proviantbudgettet ligger TORM på et både fornuftigt og forsvarligt niveau, men det er klart at det var en ændring der kan mærkes og kan give reaktioner. Sådan reagerer vi allesammen, når vi enten skal løbe hurtigere eller vi må undvære det som Ole Nielsen betegner som "cremen".

Da TORM efter en større udvælgelse blandt forskellige leverandører valgte Sea Star som leverandør, var det naturligvis fordi TORM her fik de bedste vilkår for vores sø-

farende. TORM kunne med en sådan aftale opnå store fordele ved at være sammen med andre rederier om at købe stort ind. Den stordriftsfordel ønskede TORM skulle komme vores søfarende til gode.

OleS

De 8 dollar og 25 cent om dagen hvoraf Sea Star så også skal hente deres fortjeneste.

HelleH

Ja, men de 8,25 USD er eksklusiv levering, som TORM betaler for separat. I mange havne kan der f.eks. ikke leveres langs kaj, og så må vi sende provianten ud til skibet. Sådan en levering kan koste fra 500\$ til 5.000\$. Denne udgift belaster ikke skibets budget.

PiaL

De søfarende må alt andet lige ventes at kunne registrere, når man vælger at ændre proviantbudgettet. Det er vigtigt for os, at det er det rigtige niveau, vi har fundet, og at det fungerer efter hensigten. For at sikre, at vi løbende får melding om evt. u hensigtsmæssigheder eller ting, der ikke fungerer efter hensigten, har vi fra vi startede oprettet en formel klageprocedure, samtidig med at man altid kan ringe og skrive til Torm Catering. Vi har på den måde mulighed for at finde ud af hvor der er udfordringer, der skal kigges nærmere på. Faktum er, at TORM rent faktisk ikke får nævneværdigt mange henvendelser af denne karakter gennem vores klageprocedure. Alle klager vurderes enkeltvis og besvares enten via e-mail eller per telefon. Provianten til de søfarende i TORM har meget høj prioritet.

HelleH

Hvis vi sammenligner med dengang hvor TORM selv sad med provianten, så er der de klassiske klager over at noget leveret ikke stemmer overens med det bestilte, men det er siden vi gik over til dette nye setup ikke mange klager over proviantens kvalitet, vi har fået.

OleS

Vil I røbe hvor meget der er sparet i kroner og ører pr. mand siden kosten blev udliciteret?

HelleH

Det tror jeg ikke TORM kan, for hvis man ser tilbage til de gode år i skibsfarten, så hæftede man sig ikke i samme grad ved budgetoverskridelser på provianten. Som illustration kan jeg oplyse at dengang vi købte OMI, havde OMI et kostbudget som var lavere end vores nuværende 8\$25c, og dengang blev budgettet for OMI hævet til TORMs daværende niveau. Det er så siden sat ned til det nuværende fælles niveau. OMI-skibene kom ind i flåden med et lavere kostbudget end TORM har i dag.

OleS

Er der forskel i budgetterne afhængig af om der f.eks. udelukkende er filippinsk eller indisk besætning ombord?

HelleH

Alle skibe i TORM får den samme behandling og har det samme kostbudget, uanset nationalitet.

PiaL

Jeg hæfter mig ved at Ole Nielsen ikke klager over et decideret dårligt niveau, men han efterlyser "crémen" som er forsvundet, og det er klart at det må give reaktioner. De søfarende lever ude på skibene, og det er forståeligt, når nogle af dem reagerer. TORM kommer fra noget som måske kan kaldes luksusniveau, til en situation hvor man skal tænke sig om når der handles, på samme måde som vi skal i vores privatøkonomi. Vi var forberedt på reaktioner, og vi vil gerne lytte, men samtidig må vi også sige at vi var nød til at foretage ændringer.

OleS

Hvem benchmarkes der mod?

PiaL

International standard.

OleS

Spørgsmålet om den omfattende dokumentation til Sea Star!

HelleH/PiaL

Det er Sea Star, der ejer lageret ombord, så Sea Star ved, hvad der er hvis de skal bevare overblikket. Men al dokumentation er selvfølgelig ekstra arbejde for skibet.

OleS

Samtidig med at afdelingen er blevet skåret ned med en 2nd cook.

HelleH

Ja, det er rigtigt.

OleS

Er det muligt at implementere en slags rådighedsbeløb for skibet, som kunne tages ud af Sea Star-budgettet, og bruges når belejligt af skibet selv?

HelleH

Det er en interessant tanke, som vi kan prøve at arbejde videre med.

PiaL

Jeg har ikke hørt om et sådan forslag før, men vi overvejer hele tiden hvordan vi kan gøre tingene bedre og det er da en ide som man kunne lade indgå i den løbende evaluering. Men om det er nødvendigt henholdsvis ønskeligt, det ved jeg ikke. Det skal være sådan at vores 3000 søfarende stadig synes det er sjovt at sejle, og hvis der er utilfredshed så må vi se på det, om det generelt giver anledning til bekymring, justering, eller et eller andet. Det nuværende system har trods alt ikke kørt så længe og som nævnt, er det begrænset, hvor mange klager der er kommet om ringere kvalitet af provianten.

Se også historien side **32-33** om Mærsk og lagkagerne, som ramte medierne d. 25. november, efter en historie på Søfartens Lederes hjemmeside d. 24/11.



Fiskefileter glaceret i vand. 1,8 kilo med vand, 1 kilo uden vand.



Skindet fra fiskefileterne vejer 1,5 kilo



Stødt melis!?!

**Ole Philipen, formand for CO-Søfart og DSRF, ex hovmester fra DFDS, skoleskibet "Danmark" og Mærsk.
Interview 22/11**

OleS

Har du kommentarer til at Mærsk registrerer kokke-kvalifikationer som problemet, og ikke spørgsmål om selve proviantens kvalitet?

OleP

Ja, det er noget forbløffende, særlig taget i betragtning at grundlaget for vores historie er henvendelser fra officerer, som typisk har mange års erfaring og som kender proviantkvaliteten hos Mærsk langt tilbage i historien.

Men at søgelyset rettes mod kokkene - som jo i praksis er et stort antal udenlandske kokke som er ansat i de seneste år, bestyrker vores tidligere kritik, som bl.a. blev rettet mod APM og Søfartsstyrelsen om kokke-kvalifikationer som ikke holdt vand, hvilket Søfartsstyrelsen også endte med at give os ret i.

OleS

Er der noget at sige til at de store rederier, også taget det svindende antal danskere ombord i betragtning, søger mod det de kalder over-middel internationale standarder på kostbudgetterne?

OleP

I virkeligheden tror jeg skoene trykker af helt andre grunde. Når det gælder Mærsk havde man indtil 2005 en god central sty-

ring af kostpenge, vareforbrug og kvalitet via proviantafdelingen på Esplanaden. Stort set alt proviant i form af tørproviant og kød der kunne sendes som frysegods, blev indkøbt hos forskellige skibshandlere i Danmark, som rederiet så kunne spille ud mod hinanden. Det gav god kvalitet og billige kostpenge, med hovmesteren som direkte ansvarlig overfor inspektøren efter hver udmønstring.

Omkring 2005/2006 nedlagde Mærsk proviantafdelingen og kontrollen med skibenes forbrug forsvandt. Der sneg sig en laissez-faire holdning ind i organisationen. Det gik jo forrygende godt det hele. Da krisen så ramte i 2008 sprang man over i den modsatte grøft, hånd i hånd med strømlinede computerstyrede varekataloger og bestillingsprogrammer. Men ved efterhånden at afskaffe de danske hovmestre, afskaffede man samtidig den officer som var ansvarlig for god kostøkonomi og rigtig anvendelse af råvarerne.

Jeg har set billederne fra Mærsk, og hørt hvad officererne oplever i Mærsk i dag. Det er muligt man ligger over det gennemsnitlige benchmark i verdensflåden, men det er fandme ikke verdens største rederi værdigt.

Når det gælder Torm, er det hele lidt af en déjà vu-oplevelse til de unge dage hvor hovmestrene var restauratører, og kunne stikke overskuddet fra forretningen i lommen - og uanset rederiet har udliceret kosten for et fast beløb, så fjerner det altså ikke rederiets eget ansvar efter sømandsloven, for at overholde bestemmelserne om sund, nærende og varieret kost.

MS-internt



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



Metal Søfart
Region Hovedstaden
Klub 8

Så er det atter tid til årsmøde. Det 4. år som regionsklub rinder ud, og vi starter 5. årsmøde allerede til januar. Her vil medlemsoversigt, klubøkonomi og resumé om klubaktiviteterne i år 2010 blive gennemgået. Endvidere vil møder, arrangementer etc. for år 2011 blive gennemgået.

Bestyrelsen må nu betegnes som "landkrabber" og ikke længere sejlene. Det er vel på tide der optages et sejlene medlem i bestyrelsen, så vi kan få et frisk pust udefra, -- ligeså at vi kan bevare et skær af faglig aktivitet.

I det hele taget er der længe mellem vi ser søfarende medlemmer til vores møder!

Mødet afholdes i METAL-forbundshuset, lokale 4.2, Nyropsgade 38, København:

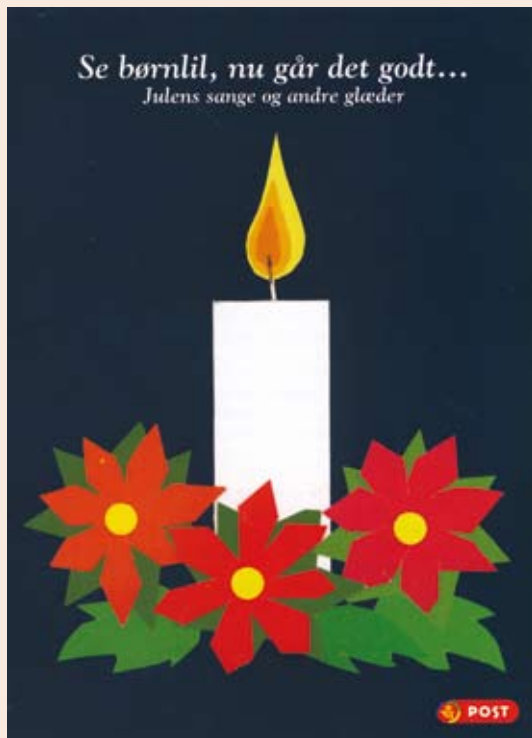
ONSDAG 26. JANUAR 2011 kl. 11.

Klubben vil være vært med et mindre traktement.

Vel mødt/bestyrelsen.

Samtlige kollegaer/medlemmer ønskes en GOD JUL & GODT NYTÅR

Rossen/Helmuth



Runde fødselsdage i perioden 16-12-2010 til 28-02-2011

Tillykke 50 år

Jesper Nilsson –
fylder 50 år den 20. december 2010
Finn Brønnum Christensen –
fylder 50 år den 17. januar 2011
Frits Fries Jensen –
fylder 50 år den 22. februar 2011

Tillykke 60 år

Richard Welle Lehm –
fylder 60 år den 27. december 2010
Poul Erik Petersen –
fylder 60 år den 18. januar 2011
Peer Johansen –
fylder 60 år den 26. februar 2011

Tillykke 65 år

Ole Anders Brændegaard –
fylder 65 år den 17. december 2010
Jørn Hansen –
fylder 65 år den 20. december 2010

Tadeusz Zbigniew Szymanski –
fylder 65 år den 6. januar 2011
Poul Justesen –
fylder 65 år den 19. januar 2011
Ebbe Melander Jensen –
fylder 65 år den 3. februar 2011

Tillykke 70 år

Ove Rejner Nielsen –
fylder 70 år den 25. december 2010
Abudu Bagalatabala –
fylder 70 år den 3. januar 2011
John Dalvad Munkstrøm –
fylder 70 år den 12. januar 2011
Helmer Egholm –
fylder 70 år den 9. februar 2011
Jørgen Kjær –
fylder 70 år den 22. februar 2011

Tillykke 75 år

Mahmoud Abdulrahim –
fylder 75 år den 3. januar 2011

Tillykke 85 år

Christian Anton Christensen –
fylder 85 år den 2. januar 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	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
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	
Efterlønsbidrag (pr. 5/1)		Kr. 439,00	



*Foto: Barno Jensen
Fra det italienske skole-
skib "Amerigo Vespucci"
langs kaj i København
ved Søværnets 500 års
jubilæum, 10. august 2010*





Runde fødselsdage i perioden 16-12-2010 til 28-02-2011

Jørn Madsen – Hjulets Kvarter 309,
Holluf Pile, 5220 Odense SØ – fylder **60**
år d. **20. december**

Christian Nielsen – Rensdyrvænget 40,
Strandhuse, 6000 Kolding – fylder **60** år
d. **26. december**

Marian Kieffer Mortensen – Curdtslund
39, 3700 Rønne – fylder **60** år d. **28.**
december

Anne Lise Larsen – Ndr. Strandvej 15,
3730 Neksø – fylder 60 år d. **3. januar**

Mariann Mortensen – Almegade 47,
3700 Rønne – fylder **50** år d. **5. januar**

Inge Bruun Nybo – Pyrus Alle 15- 54,
2770 Kastrup – fylder **70** år d. **5. januar**

Rita Bæk Hove-Jensen – Fuglevænget
34 st.th., 8500 Grenå – fylder **80** år d.
11. januar

Thomas Laulund Skovgaard – Skal-
lerupvej 349, 9220 Aalborg Ø – fylder **50**
år d. **14. januar**

Karin Bruun Hjelm – Storkekæret 29,
Kaas, 9490 Pandrup – fylder **60** år d.
15. januar

Inger Louise Kulby – Lundevej 3, 4400
Kalundborg – fylder 90 år d. 31. januar

Peter Diksen – Vestergade 28, 1.tv.,
9300 Sæby – fylder **60** år d. **8. februar**

Mathilde Kuitse – Tsittamut BNR 0460,
3913 Tasiilaq, Grønland – fylder **50** år d.
15. februar

Anna-Lisa Svensson – Edvard Griegs
Gade 4, 3.tv., 2100 København Ø – fyl-
der **75** år d. **15. februar**

Gunvor Asbjørg Strøbæk – Frederiks-
gade 5C, 1.tv., 5000 Odense C – fylder
70 år d. **20. februar**



Hjertelig tak for venlig deltagelse ved
min fars bisættelse,
Lone & Torben Jørgensen

Kære DSRF
Hermed takker jeg DSRF for den flotte
lampe, som I sendte mig i anledning
af, at jeg nu har været medlem af for-
eningen i 50 år. Samtidig vil jeg benytte
lejligheden til at sende en hilsen til alle
mine gamle venner i foreningen.

*Venlig hilsen
Poul Bossen*

Mange tak for opmærksomheden i an-
ledning af mit 25 års jubilæum

*Med venlig hilsen
Carsten Nymark Nielsen*

Tusind tak for det dejlige ostesæt, på
min 80 års dag.

*Hilsen
Knud Aage Nielsen*

Tak for uret jeg modtog i anledning af
mit 25 års jubilæum.

*Venlig hilsen
Hanne Jensen*

Farvel OG Tak FEST



INVITATION

Lørdag den 12. februar fra kl. 18.30 til?



MUNKEBJERG HOTEL

Munkebjergvej 125
7100 Vejle



MUNKEBJERG HOTEL

Holder **Dansk Sø-Restaurationens Forening** Farvel og Tak fest
for foreningens medlemmer

I anledning af fusionen mellem Dansk Sø-Restaurationens Forening og Dansk Metal vil foreningen være vært for en Farvel og Tak fest på Munkebjerg Hotel, for medlemmer af Dansk Sø-Restaurationens Forening og ægtefæller/samleverere.

For deltagelse i festen og overnatning på hotellet skal der ske tilmelding til DSRF **senest den 12. januar 2011** på tlf. **36 36 55 85**, eller pr. e-mail dsrf@dsrf.dk.

Der vil være bustransport fra København med opsamling i Korsør, Odense og Fredericia og fra Ålborg med opsamling i Randers og Århus.



KONTINGENTOPKRÆVNING

DSRF

efter 1. januar 2011

I forbindelse med fusionen mellem DSRF og Metal Søfart, vil der blive ændret på procedurerne for kontingentopkrævning.

Opkrævning af kontingent til a-kasse "Min A-kasse" vil fortsætte som hidtil.

Opkrævning af kontingent til forbund/fagforening vil fra fusionen træder i kraft blive opkrævet via Dansk Metal. Du vil på denne del af kontingentet modtage girokort som skal tilmeldes PBS på ny, da det er andre debitoroplysninger. Tilmelding kan ske ved at du afleverer girokortet i din bank eller henvender dig til foreningen, som kan tilmelde dig via medlems-systemet.

Dette betyder altså at du vil modtage to opkrævninger. En på a-kasse kontingent til Min A-kasse og en på kontingent til forbund/forening.

Det er vigtigt at du så hurtigt får tilmeldt

kontingent til forbund/forening, hvis du vil bibeholde dit billige DSRF kontingent og hvis du er væk hjemmefra i længere perioder. DM kører deres rykkeprocedurer efter bogen, så det er ikke i samme omfang muligt at være i restance/skyldte som hidtil.

Corlis Hansen

Fællestalsmand Henrik Mikkelsens rejseschedule DFDS

29-11 "Pearl" København-Oslo
30-11 "Pearl" Oslo
01-12 "Crown" Oslo-København
02-12 "Crown" København



SOM MEDLEM AF CO-SØFART HAR DU ADGANG TIL BILLIGE, FORDELAGTIGE FORSIKRINGER I



Tjenestemændenes Forsikring
Ramsingsvej 28a - 2500 Valby
Tlf.: 70 33 28 28
www.tjm-forsikring.dk



Du skal ikke være tjenestemand for at tegne forsikring, men være medlem af en af de tilknyttede organisationer. Eller barn af et sådant.

Selvstændig enhed af TrygVesta

Oprettet 1936 af jernbanefolk.

De ansatte er selv medlemmer af en medlemsorganisation.

Fejl og Uheldsforsikring

Er en ny tillægsgdækning til Familieforsikringen.

Den giver 5 års dækning på elektriske apparater både hjemme og i fritidshuset.

For medlemmer under 59 år er prisen 340 kr/året, og for medlemmer på 59+ er prisen 250 kr. årligt.



Knud Fischer
Tolv med Kamikposten
Forlaget Atuagkat - 2001
Kr. 98 (saxo.com f.eks.)
ISBN: 87-90393-82-1
Illustreret af Jens Rosing.



Illustrationer
fra Knud's bøger
og private
fotos fra Danmarkshavn i Nordøstgrønland.

I Sø-Retaurationens julenumre 2001 og 2002, bragte vi historier af nu afdøde telegrafist Knud Fischer. Senest trykte vi historier i CO-Søfarts julenumre 2007, 2008 og 2009 med tilladelse fra Mette Fischer.

BJØRNEJAGT

FEBRUAR

Det er blevet lysere men ikke mindre koldt. 'Dagene længes, men vinteren strenges' har også her sin gyldighed. Temperaturerne ligger på minus 30-35 grader og når somme tider under de 40. Alligevel kan der også i denne måned indtræffe en af de pludselige temperatursstigninger, når den varme føhnvind fra indlandet blæser ned over kystlandet. Temperaturen stiger med én gang til nulpunktet eller derover for lige så pludselig at falde igen til det normale med det resultat, at sneen dækkes af en iskorpe, der gør det vanskeligt for planteæderne at trænge ned til den sparsomme føde. Et enkelt islag kan de klare, til nød to, men indtræffer fænomenet endnu en gang, kan følgerne blive en katastrofe for moskusoksernes vedkommende, og mange dyr omkommer simpelthen. Det gælder først og fremmest ældre og svækkede eksemplarer, således at en naturlig udvælgelse finder sted, men også blandt ungdyrene toldes der kraftigt. Desuden indtræffer den følgevirkning, at der fødes få eller ingen kalve næste forår, da moderdyret enten ikke har tilstrækkelige reserver til at udvikle fosteret eller til at ernære sin nyfødte kalv med tilstrækkelig mælk.

En af landets faste indvånere, hermelinen bør ikke forglemmes. Den findes på stationen, hvor den fører en yderst tilbagetrukket og diskret tilværelse. Af og til antræffes den om vinteren i et af pakhuse, hvor den er gået på opdagelsestogt på hylderne, men den forsvinder som et lyn, når den forstyrres. Det må være civilisationen, der gør den nervøs; for møder man den ude i naturen ved en af rejsehytterne, er den ulige mere nysgerrig og tillidsfuld, måske fordi den her føler sig på hjemmebane. Hvis den en enkelt gang viser sig tæt på hundeslæden, udbryder der hurtigt panik, især en tæve med hvalpe kan blive fuldstændig hysterisk, når det lille vævre rovdyr kommer hop-

pende forbi i lange elegante spring. Den mere svæver end løber, og man har fornemmelsen af, at det kun er et spørgsmål om tid, før den helt ophæver tyngdeloven og fortsætter sin flugt videre gennem luften.

Den har sine gange i stenrøser eller under sneen, hvor den er lemmingernes værste fjende. Hvad den lever af om vinteren i de år, hvor lemmingbestanden er helt i bund, er svært at sige; for den er en feinsmecher, der kun forsyner sig med de bedste stykker af byttet. Når man finder resterne af en lemming eller en fugl, hvor kun brystet og maveindholdet er forsvundet, kan man være næsten sikker på, hvem der har været på spil.

Lemmingen, en lille gnaver af spidsmusfamilien, oplever sin mest kritiske periode, når tøbruddet sætter ind, og sneen ikke længere skjuler den, indtil jorden bliver så blød, at den kan grave sine gange; thi da er den et let bytte ikke alene for hermelin og ræv, men også for rovfuglene, hvor nogle er yderst afhængige af dens livscyklus. De store lemmingeforekomster toppe cirka hver fjerde år, og så er der mad i overflod til andre dyr og fugle. Selv isbjørnen går ikke af vejen for at snuppe en lemming eller to i forbifarten, også selv om der skal mange af de små dyr til et blot nogenlunde måltid. Men overalt vrirler det med de bamselignende gnavere, der hermed opfylder deres mission; at være et vigtigt led i fødekæden for andre væsener, der i lemmingårene oplever en voldsom tilvækst. Rovfuglene ruger flere æg ud, og rævenes kuld bliver dobbelt så store, når lemmingbestanden eksploderer. Men lige så hurtigt som den er opstået, lige så pludselig indtræffer kulminationen, og lemmingerne synes simpelthen at være forsvundet som med et slag. Enkelte eksemplarer må endnu være tilbage udvalgt til at sørge for slægtens videreførsel og den næste populationsekspllosion som et billede på naturens rytme og pulsslæg.

Endelig oprinder den store dag, som alle har set hen til. Den 13. februar hejses flaget, og alle mand er af huse for at gense solen efter dens knap 4 måneders lange fravær. En og anden har vel næsten en klump i halsen, når den store rødgyldne skive for første gang ses i horisonten mod syd over det stivfrosne hav, og man glemmer for en tid kulden, der netop nu er ved at kulminere.

BJØRNEJAGT

Efter den dramatiske oplevelse (se DSRF-fagblad nr. 8-2001), anså kokken sig selv for en autoritet på bjørneområdet. - "De er meget lette at kyse", fortalte han. "Man skal bare vise, at man ikke er bange for dem, og så er de meget musikalske"!

For mændene på Østgrønlands vejrstationer har bjørnene og de dermed forbundne jagter altid været et uopslideligt emne. På ferie hjemme i Danmark bliver man ofte uds purgt, om man tit går på bjørnejagt deroppe. Svaret er, at man ikke går udenfor en dør uden at håbe på, at en nysgerrig bjørn pludselig viser sig. Men det er kun sjældent, at man decideret kører ud for at nedlægge en bjørn. De er ingen steder og alle vegne!

Naturligvis ved man gennem egne og andres erfaringer så nogenlunde, hvor bjørnene teoretisk antages at holde til. Om sommeren i yderkystens storisbælte, mens de om



vinteren trækker ind mod fjordenes isskruninger, hvor de sover en let vintersøvn og hvor hunnerne føder deres unger. Om foråret kan man således køre de godt 100 kilometer på slæde ned til isbarrieren ved Borgfjorden. Hvis man gennemkrydser denne labyrint gennem de mange indefrosne fjelde og skosser, har man ret gode chancer for at støde på en bjørn, der finder sin føde ved at snuse sig frem og udgrave snehulerne med de netop nyfødte sælunger.

Såfrem resultatet har været negativt, kan man senere telte udenfor isbarrieren i håb om, at bjørnen på et eller andet tidspunkt får færd af mand og hunde, hvorved dens indgroede nysgerrighed næsten med sikkerhed bliver vakt, så den vil følge sporet. I så fald er der gode chancer for et bamsebesøg. Man udlægger på denne måde sig selv og hundene som en slags lokkemad.

Om efteråret kan man bruge det gamle fangstmandstrick og tage ud til en af hytterne på yderkysten, der ofte er placeret i nogle af bjørnenes foretrukne trækruter, og her brænde sælspæk af for at tiltrække bjørne fra alle verdenshjørner. Her skulle mulighederne for et bjørnebesøg være ret gode.

Den klassiske bjørnejagt består imidlertid i, at man følger de friske bjørnespor, hvis man er heldig at finde sådanne. Hunde, der har færd af bjørn, får som ved et mirakel fordoblet deres kræfter. Når man øjner den flygtende bjørn, kan man kappe surringerne, så det tunge slædelæs vælter af hulter til bulter, og slæden lettes så meget, at man må klamre sig til den over den ofte ujævne is. Bjørnens chance består nu i at nå frem til åbent vand eller snefrit og stenet terræn, hvis noget sådant forefindes. I begge tilfælde må jagten da indstilles, men i andre tilfælde vil den søge op på en stor isskosse eller et isfjeld i sikker forvisning om, at den her er frelst og i sikkerhed.

Forinden har man som regel sluppet et par af de bedste hunde, som man af erfaring ved er gode bjørnehunde; thi det gælder ikke alle hunde. Men når bjørnen først er indhentet og omringet, deltager de fleste hunde lige ivrigt, ophidsede af hinanden, i angrebet på bjørnen.

Jægeren kan nu i ro og mag, efter igen at have fået pusten, finde sin riffel frem og i passende afstand, dækket af de rasende og halsende hunde, afgive det dræbende skud eller flere; for en stor bjørn er skudstærk og kan være vanskelig at nedlægge.

Historierne om bjørnejagterne, der fortælles på vejrstationerne i den lange mørketid, er vanligvis dramatiske og mangefarvede. Hver gang en historie genfortælles, bliver der pudset og poleret på den. Hermed skal der ikke antydes, at nogen overdriver, men både fortæller og tilhørere er indstillet på, at sådan skal det være. Sondelederen påstod dog, at han nærmest underdrev, når han fortalte om telegrafist Larsen, der for nogle år siden ankom med det første forårsfly lige efter solens genkomst. Den unge mand syntes at have meget travlt med at nedlægge sin første bjørn. Man forsøgte roligt og besindigt, let overbærende som altid overfor begyndere, at forklare, at bjørnejagter ikke var noget, som man bare gik ud på, og at der var folk, som havde været på stationen i flere år, uden at de havde nedlagt en bjørn, ja nogle havde endda dårligt nok set en, og at vildtet på Grønland ikke var så talrigt, som man kunne forledes til at tro. Det er først og fremmest landets enorme udstrækning med de øde ubeboede egne der gør, at en vildtreserve overhovedet kan opretholdes i de barske og ugæstfrie klimatiske forhold, der visselig er til stede.

Den unge fuserast lod sig dog ikke sådan uden videre afvise. Han opfattede de ældre og mere erfarne kammeraters holdning som rent og skært brødnid - man ville åbenbart holde ham udenfor bjørnejægernes eksklusive klub, men han skulle nok vise dem noget andet!

Solen var kommet igen, men kun nogle få timer midt på dagen, og resten af tiden var det mørkt, surt og koldt. Man skuttede sig og hyggede sig stadig inden døre, hvor man mindedes fordums tiders jagtbedrifter og ellers spiste, sov og drak så meget som muligt for at få resten af vinteren til at gå på bedste måde.

Alligevel lykkedes det Larsen, omend med besvær, at få overtalt en af sine ældre kollegaer til sammen med ham at køre ud til en af hytterne på yderkysten, hvor der efter sigende skulle være gode chancer for at få bjørn.

Forinden afgangens skulle den store månedlige frokost dog afvikles. Det havde tidligere været en ugentlig begivenhed, men efterhånden var man blevet træt af søndag efter søndag at grovskaffe sig gennem det store kolde bord, og desuden var spiritusrationen så knap, at ingen kunne få en ærlig brandert på, hvis den udvidede frokost skulle være en ugentlig foreteelse.

Man gik da over til kun at lave stort koldt bord hver anden uge, og det med så stor succes, at man havde valgt det nuværende system med det usandsynligt store kolde bord en gang om måneden, hvor der var øl og snaps i stride strømme så rigeligt, at alle kunne få deres lyster styret for lange tider. Det var således med store forventninger,

at man så hen til den månedlige søndagsfrokost, og alle sørgede da også for at være hjemme på dagen, hvor man kunne være sikker på at redde sig en behørig rus.

Da man denne søndag var færdige med det egentlige frokostbord og skulle i gang med kaffe og avec'erne sagde unge Larsen let henkastet: "Jeg tror, at jeg lige vil smutte ud for at kigge lidt efter bjørne. Hvem kan sige mig, hvor det bedste sted er her i nærheden?"

Der blev et øjeblik let pinlig tavshed, hvor ingen turde sige noget. Man skottede hen til stationslederen, der måtte være den rette til at stoppe slig ungdommelig dårskab og fusentasteri. Han vidste, hvad der ventedes af ham og viste sig at være opgaven voksen. Værdigt rejste han sig fra sin plads og førte den unge håbefulde bjørnejæger hen til vinduet.

"Kan du se næsset derude ved indsejlingen til bugten? - Godt, det er Store Hvanenæs. Yderst på næsset er der en stor sten. Stil dig derud! Der kommer ofte bjørne forbi".

Så taknemmelig var vor unge ven over, at der endelig var nogen, der forbarmede sig og løftede en flig af bjørnejagtens hemmeligheder, og så travlt havde han med at komme ud af døren, at han overhovedet ikke ænsede, hvorledes stationslederen blinkede til de andre, og hvordan de morede sig. Han iførte sig parka, støvler og luffer, kastede den nyindskudte riffel over skulderen og hastede ud mod den udpegede jagtplads.

"Det er da næsten synd for ham", sagde handymanden, da den værste munterhed havde lagt sig. "Det fryser 30 grader udenfor, og det er begyndt at blæse op. Han kunne være blevet herhjemme og ha' hygget sig sammen med vi andre!"

"Han skal lære af livet heroppe og selv gøre sine erfaringer, som vi har gjort det før



ham”, skar stationslederen ham af. - ”Desuden har unge mennesker ikke godt af for megen spiritus”, føjede han til og indsnusede med velbehag duften af sin smukt mahognyfarvede whiskysjus. Ingen sagde ham imod.

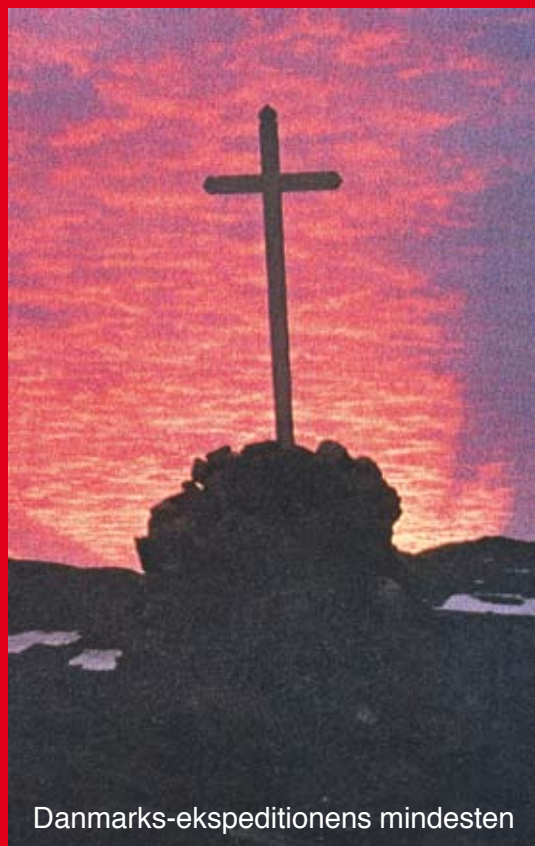
Et par timer senere, netop da maskinmanden var i gang med at fortælle sin yndlingshistorie om nogle dejlige damer, hvis bekendtskab han havde gjort på et yderst tvivlsomt etablissement i Barcelona, trådte den unge mand stilfærdigt ind i stuen. Han satte sig stille ned og lyttede til fortællingen, som de øvrige tilstedeværende havde hørt i varierende versioner, men som desuagtet hver gang gjorde stor lykke takket være beretterens livlige fantasi.

Da maskinmanden endelig langt om længe var færdig med historien og alle havde skålet, fik han øje på Larsen. ”Men der har vi jo vor unge ven, bjørnejægeren!” råbte han opstemt. ”Hvor mange bjørne fik du så?”

”Kun en enkelt, og den var endda ikke særlig stor”, lød det beskedne svar. ”Men forklar mig nu lige en gang hvordan skal jeg få pelsen af den?”

”Det var li’ godt som jeg ikke ved hvad!” udbrød handymanden forbløffet. ”Det ku’ du da ikke vide”, sagde han henvendt til stationslederen.

”Ingen ved, hvor bjørnen vandrer”, snøvlede denne og skålede højtideligt med det nye medlem af bjørnejægerbanden.



Danmarks-ekspeditionens mindesten

KRAMSBODEN

MÆRSK takker de søfarende for hjælpen til et godt regnskab:

*"Spis noget lagkage
den 19. november"*

Nedenfor gengives et indlæg fra Søfartens Lederes hjemmeside i sin helhed. Det pågældende indlæg blev flittigt citeret i medierne d. 25/11, herunder også Lloyds List.

LAGKAGE GIVER OPSTAND I A.P. MØLLER 24-11-2010

En mail fra rederiets ledelse i Maersk Line til alle containerskibe, hvori man takker de søfarende for en god indsats ude i frontlinjen og opfordrer alle på skibene til at spise lagkage den 19. november 2010, har fået bægeret til at flyde over hos de søfarende officerer.

Søfartens Ledere modtager i disse dage en strøm af kopier af e-mails, som er gået fra skibsledelserne til rederiet. Karakteristisk for alle disse mails er, at der set fra de søfarendes synspunkt, ikke er noget at fejre. Man anerkender Maersk Lines gode resultat i tredje kvartal, men ønsker at gøre det klart for ledelsen, at der er en bagside af medaljen og udtrykker stor bekymring for rederiets position fremadrettet.

- I Søfartens Ledere har vi længe kunnet følge den ulmende kritik og de stadigt forværrede forhold i skibene. Den foreløbige kulmination var, da A.P. Møller – Mærsk (APMM) i efteråret 2009 pressede en frivillig fratrædelsesrunde igennem overfor 150 danske officerer.

- Tilsvarende tiltag har rederiet taget over for sine hollandske og britiske skibsofficerer. APMM ønskede nemlig at ansætte billigere asiatisk arbejdskraft i stedet. Rederiet

flyttede også alle personalefunktioner til fjernøsten, ligesom man kørte sparekniven igennem alle led i skibsdriften, siger direktør Fritz Ganzhorn, Søfartens Ledere.

Løber tør for proviant

Det sidste har betydet, at skibenes budgetter til bl.a. mad er skåret ned. Nogle skibe (både danske og udenlandske) har været tæt på eller har prøvet at løbe tør for proviant. Noget som hører de forrige århundreder til og ikke i dagens moderne skibsfart.

- Derfor blev opfordringen til også at spise lagkage i skibene den 19. november modtaget meget negativt, og på flere skibe måtte man melde tilbage til rederikontoret, at man ikke havde ingredienser om bord til at lave "danish cream cake".

Kan slet ikke lave lagkage

- Flere har også svaret, at man på deres skib slet ikke er i stand til at lave en dansk lagkage, fortæller Fritz Ganzhorn. På mange skibe er kokken om bord ikke længere uddannet skibskok, men blot den billigste mulige arbejdskraft fra Østen. Han peger på, at "lagkagen" blot er et eksempel og/eller et symbol på krisen i APMM.

- Gennemgående viser de mange e-mails vi har modtaget, at der er sparet så kraftigt, at den tekniske stand af skibene er for nedadgående. Og med de nye billigere fjernøstlige juniorofficerer er kompetenceniveauet i skibene også lavere i dag end for to år siden.

- Dette kombineret med at en del udenlandske skibsofficerer nu varsles en lønnedgang på 20-30 pct. har fået skibsledelserne og vores medlemmer til at frygte, at der bliver en endnu dårligere stemning og lavere arbejdsmoral i skibene, siger Fritz Ganzhorn, og tilføjer at dette blot vil medføre at personaleomsætning fortsætter stigningen.

Personaleproblemer

Søfartens Lederes direktør peger på, at personaleomsætningen og problemerne med at få kvalificerede søfolk til den lavere pris APMM vil betale også medfører, at de kompetente søfarende om bord (fx danske officerer) må blive længere og længere ude uden at blive afløst.

"Lagkage" e-mails kommer enslydende fra alle dele af Maersk Line - uanset skibslødelsernes nationalitet og skibenes tilhørsforhold til forskellige dele af rederiet. APMM har som bekendt tidligere opkøbt Sealand, P&O Nedlloyds og Safmarine, ligesom man har afdelinger/datterselskaber i UK og Singapore.

I Dagbladet Børsen kunne man onsdag den 17. november 2010 læse artiklen "Søfolk må spænde livremmen ind hos Mærsk". Her tegner reportagen et øjebliksbillede af stemningen på "Maersk Serangoon" af Singapore. Om bord er den burmesiske skibsfører generelt tilfreds med tingene. Men det er værd at bemærke, at han også påpeger den faldende kvalitet hos de yngre officerer, og at det er svært at få lov af rederiet til at fyre de dårligst kvalificerede. De indiske maskinofficerer peger i samme artikel på, at løn- og arbejdsvilkår i APMM er for hastigt nedadgående.

Bekymrende udvikling

- I Søfartens Ledere er vi også bekymret for udviklingen i Danmarks største rederi. APMM er hoveddrivkraften i dansk skibsfart. Det er her, vi har de fleste af vores medlemmer ansat. Det er herfra flertallet af nye danske skibsofficerer rekrutteres og uddannes, siger Fritz Ganzhorn, og tilføjer, at rederiets ledelse, med adm. direktør Niels Smedegaard i spidsen, har ført spærkniven hele vejen igennem organisationen, uden skelen til de gamle værdier som har været med til at samle virksomheden og fået folkene i skibene til at gå den sidste meter for virksomheden.

- I Søfartens Ledere er vi ikke finanssekter, men vi må konstatere at vilkårene for de sidste danskere i skibene er blevet dramatisk forringet. Så meget at flere unge skibsofficersstuderende har svært ved at se et job som skibsfører i APMM værd at stræbe efter.

Og mange af vores medlemmer mener selv, at de er den sidste generation af danske skibsførere i rederiet. Det vil komme til at gøre ondt på APMM i takt med, at efterspørgslen på kvalificerede skibsofficerer stiger, slutter Søfartens Lederes direktør.

Søfartens Ledere

Billeder af virkeligheden kan ofte substituere for virkeligheden selv. Tænk bare på Playboy og Hustler f.eks. Her forsøger vi at hjælpe med et billede fra "kokkebogen" (kendt af alle danske søkokke) - og en enkelt drink til, og hvorfor ikke, en god havaneser i messen.



Til venstre har vi f.eks. en "Parfait en surprise", hvor den simple opskrift er:

Vanilleparfait fremstillet med akaciehonning i stedet for sukker, fyldt med jordbær af råsyltede senga sengana jordbær, dekoreret med flødeskum og snirkler af mørk og lys Nestlé chokolade. Dertil friske jordbær og kiwi.

Se drinks på side 36-37 og på bagsiden.

BOGANMELDELSE

OleS

Carl polarfarer

Af: Niels Aage Nielsen

Udgivet på Sohns forlag 2010

ISBN 978-87-91959-73-8

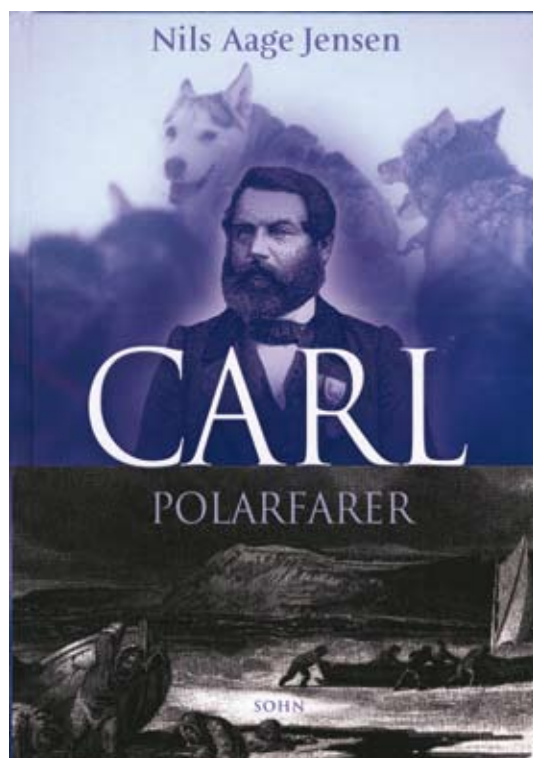
fra saxo.com: kr. 297,46

indbundet, 408 sider

Carl Petersen hed han, ligeså anonymt som han i dag er ukendt i offentligheden. Han havde ikke brede højtråbende skuldre, var af fattige folk og håndværkeruddannet. Alligevel var han en af Danmarks store eventyrere og polarfarere, som efter Niels Aage Nielsens dejlige bog, snilt kunne måle sig med Knud Rasmussen, Peter Freuchen, Ejnar Mikkelsen, Lauge Koch og alle de andre vi kender fra polareventyrets verden. De var senere end Carl Petersen, og alligevel skænkede de ham stort set aldrig et ord.

Carl Petersen var født i Kvæsthusgade i København i 1813, og døde som fyrmeister på Hjelm Fyr i 1880. Han er begravet på Garnisons Kirkegård og "Her kunne have ligget en sten med teksten: "Pens. Polarforsker Johan Carl Christian Petersen 1813-1880". Men den ligger der ikke mere", skriver Niels Aage Nielsen.

Som dreng strejfede han om i Københavns Havn og kendte skibene og søfolkene her, og allerede som trettenårig får han sin ild-dåb til søs, hvor han med en skønnert sejler til Island, efter fårekød og fisk, og han kommer hjem med en drøm om Grønland, hvor den lige vej på det tidspunkt er det elegante og magiske bødkerhåndværk. Efter fire år i lære får han prædikatet "Den dreng har fået skruet hænderne rigtigt på".



I 1834 lander Carl som 21-årig i Godhavn hvor han kommer til at føle sig hjemme. Han har let ved mennesker, lider ikke af det klassiske storhedsvanvid i forhold til grønlanderne, og med tiden lærer han grønlandsk og bliver grønlandsk gift. Et ægteskab som holder livet ud. Hans hustru får i 1852 følgende skudsmål af en engelsk læge:

"Selvom (hun næsten er) fuldblods eskimo, er hun et yderst fornuftigt menneske og meget nyttig for samfundet".

Carl lærer fangstfaget og bliver jæger og hundefører. I det hele taget falder han til og bliver nyttig på mange områder. Det er nok det karakteristiske ved Carl Petersen. Han gør det som skal til, og han gør det med udholdenhed og sjælsstyrke. Gennem

livet bliver han berømt som skytte, islods og oversætter.

"Carl lærte mere end det. Handelen fandt på at bruge hans sømandsviden til at gøre ham til fører på storbåden, som samlede spæk op fra udstederne og sejlede det til Godhavn. Derefter varede det ikke længe før han også kom med i hvalbåde."

Det bliver den berømte skotske fangstmand William Penny som fører Carl med sig mod de store eventyr. Penny er en fremskuende mand som også er den første som fører dampskib blandt hvalfangerne. Carl kommer med som islods og tolk fra Upernavik hvor han nu er udstationeret.

I 1845 sejler en ekspedition med to skibe, og under ledelse af kontreadmiral Sir John Franklin, op for at udforske Nordvestpassagen, med to skibe. Hele ekspeditionen forsvandt sporløst og admiralitetet i England udsendte forgæves tre ekspeditioner i 1848 for at finde Franklin, hans 129 mand og de to skibe.

Franklins kone fortsætter bestræbelserne på at finde ekspeditionen, for egne midler, og i 1850 er det Penny som forsøger. Det lykkes ham at få Carl med fra Upernavik. I en dramatisk historie med overvintringer i isen, lykkes det ekspeditionen af finde nogle rester fra Franklin's ekspedition. I juli 1952 er Carl retur i Upernavik.

Penny-ekspeditionen er en fortælling om mandsmod og stort lederskab.

Efterfølgende får Carl flere tilbud om deltagelse i ekspeditioner som han takker nej til. Strabadserne på Penny-ekspeditionen har været for udmattende, men i 1853 lykkes det charmøren og den i øvrigt lunefulde Elisha Kent Kane at lokke ham med på en ny ekspedition.

Det er optakten til den nok mest oppiskede periode i Carl's liv. Den amerikanske ekspedition er et langt drama, med en ikke bare lunefuld, men nærmest psykopatisk enevældig ekspeditionsleder.

I august 1855 forlader ni mænd, imod Kane's vilje, som i logbogen skriver "mytteri", ekspeditionsskibet "Advance" med en storbåd på slæb over isen, 1300 miles fra Upernavik, for at hente hjælp. Carl vælges som leder, og denne position kommer ham dyrt at stå i eftermælet. På et tidspunkt må de opgive næste døde af udmattelse og sult.

Nogle inuitter kredser om deres snehytte og giver dem af og til nogle symbolske lunser, men venter formentlig mest på de skal dø, så de kan bestjæles. Carl begiver sig ene mand mod nord for at finde tilbage til "Advance" for at bringe hjælp derfra. Det lykkes de tilbageværende at besnakke inuitterne til at drikke noget kaffe med bedøvelsesmiddel i. Herefter er det inuitterne som bliver berøvet for tøj, hunde og slæde. Uagtet Carl ikke var tilstede bebrejdes han historien fordi han var gruppens leder.

Læs bogen, den er brandspændende, efter den første tredjedel som er lige lovlig lyrisk for min smag.

Der mangler et ordentligt kronologi-register - så meget desto mere som historien fortælles uden mange årstal og med springende systematik, og kortmaterialet i indledningen er elendigt. Men ellers er det en herlig bog. Når man lægger den fra sig tænker man, at her var en mand af folket, som fortjente mere end een runesten i den danske historiefortælling.

Carl selv var ikke en skrivende mand, og han skrev kun under pres og med hjælp en lille erindringsbog i sit otium som fyrmester.

LONG ISLAND ICE TEA og drinks til den kolde tid!

SØKOST

Af: Jonatan Leer

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

Den kolde tid, vi går i møde, har mange gode sider. En af dem er at komme inden for i varmen og nyde en god drink. Det er som om, et lille glas smager bedre, når man har fået lidt frost i kinderne.

Jeg husker især en lejlighed, hvor vintervej og drinks gik op i en højere helhed, nemlig da jeg spillede til Thule Basens 50-års-jubilæum i 2001. Jeg var tubaist i Søværnets Tambourkorps, og vi skulle op og gøre fejringen festlig. Det var i juni måned, men det var stadig ret koldt, - men hvilken natur og hvilket lys! Vi havde kun en halv times koncert hver dag. Resten af tiden gik med udflugter i det skønne snelandskab og om aftenen - og natten - fik vi varmen i basens fremragende bar.

Her serveres ½ liters long Island Ice tea for 5 dollars! Det er en relativt farlig cocktail, hvor man blander en farlig masse slags sprut (gin, vodka, tequila, rom mmm.) og tilsætter cola til det får samme farve som iste. Det lignede godt efter en dag på de nordlige breddegrader. Når man glad og træt forlod den mørke bar for at finde sin køje, kom man ud i et betagende lyshav, da det var ligeså lyst som om dagen og solens stråler blev genspejlet i sneen. Blandingen af positiv promille, klingrende frost og blændende lys var en ret unik oplevelse, som jeg ofte mindes når frosten bider, og lysten til et bæger melder sig.

Der er en interessant skrøne bag long Island Ice tea. Den skulle få sit navn efter de hjemmegående hustruer i Long

Island, en forstad til New York. Husmødrene i 1950 kedede sig bravt og slog ofte tiden ihjel med en drink. Det var dog ikke velset for kvinder at drikke, så pimperiet skulle foregå i det skjulte. En snedig fandt ud af, at hvis hun tog lidt af alle flaskerne i husets bar blev det ikke bemærket. Så hun hældte en masse sjatter op i et stort glas og tilsatte cola til mixturen fik samme farve som iste, og det vakte ingen mistanke. Et eksempel på at forbud mobiliserer kreativitet.

Jeg håber dog alle mine læsere ikke behøver ty til den slags løjer, men så I trygt kan gå frosten i møde, vil jeg her komme med en række opskrifter på varme drinks. Det er en herlig genvej til at få indre glød eller lindre en forkølelse. Det er ikke sikkert, de helbreder forkølelsen, men de gør det langt sjovere at være syg.

Når I drikker husk de kloge ord: ”skønt få er vi nok til at få os en grog til”, men kun så længe den er fin med det øverste kompas!

Russisk kaffe (sort eller hvid)

Her er en varm variation af White Russian. Bruger man ikke Kahlua får man en varm Black Russian. Den hvide version er sødere og har rundere smag, men er man mere til en bitter og direkte smag, så drop kahluaen.

Een drink:

- * 1 lille kop stærk kaffe
- * 4 cl vodka
- * 2 cl Kaluha

* En klat flødeskum + lidt kaffepulver
Hæld kaffen i et glas.

Kom vodkaen og kahluaen i.

Pynt med fløde og lidt kaffepulver



Anis - Orange-punch

Her er en lækker og overraskende punch, der har en rund og frisk smag, der minder lidt om den spanske pacharanlikør. Den kræver stjerneanis, som man kan købe i de fleste supermarkeder.



Een drink:

- * 5 stjerneanis
- * En (usprøjtet) appelsin
- * 1½ dl vand
- * 2 spsk. sukker
- * 4 cl vodka eller efter smag

Skræl et par strimler af appelsinen med en kartoffelskæller. Knus stjerneanissen. Kog appelsinskal, anis og vand i 5 minutter i en lille gryde. Pres saften af appelsinen. Kom den i gryden med sukker. Kog op og smag til om den er sød nok. Hæld i et glas og i med vodka efter smag.

Ingefærgrog

Her er en af mine favoritdrinks. Den er kraftig og renser ganen grundigt.

Een drink:

- * Saft af en citron
- * 10 tynde skiver frisk ingefær
- * 1½ dl vand
- * 3 spsk. sukker
- * 4 cl rom eller efter smag

Kom vand, sukker, citron og ingefær op i en gryde. Lad det trække 5 minutter, så



Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: jonatanleer@hotmail.com

trækker ingefærs smagen ud. Hæld det i et glas og kom rom i efter smag.

Portvinsgløgg

Jeg synes, man får en herlig gløgg med portvin, men lad være med at bruge en af de dyre og husk, at den ikke må koge, så ryger procenterne!



Fire glas:

- * En flaske portvin
- * Et stykke kanel eller et lille nip kanelpulver
- * 5 nelliker
- * 10 abrikoser

Hak abrikoserne i små stykker og kom dem i en gryde med portvin, nelliker og kanel. Varm blandingen langsomt godt igennem. Den må ikke koge! Servér i høje glas og husk at spise abrikoserne.



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

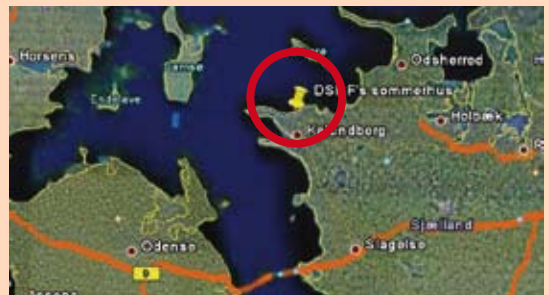
Pensionister: 1.150 kr./uge

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



GROSS NATIONAL HAPPINESS

"Bhutan måler som det eneste land i verden deres velstand ud fra bæredygtighed og borgernes lykke og har netop foreslået FN at gøre lykke til ny global målestok."...

"I de senere år er målingen GNH blevet forfinet af diverse bhutanske og udenlandske forskere og kan i dag måles på 72 forskellige indikatorer....."

"Årsagen til, at jeg (Bhutans premierminister Jigmi Y Thinley) har været imod at måle lykken er, at vi risikerer at reducere den her sublime værdi til et materialistisk koncept..... men verden vil ikke acceptere et mål uden at kunne se, hvor langt man er nået.....".

"Et konkret eksempel er Bhutans egne planer om at udvinde marmor. Set fra lufthavnen i Bhutan skabte udvindingen imidlertid et stort grimt ar i bjergsiden..... (derfor) besluttede regeringen at lukke projektet på grund af 'visuel forurening'....".

Information, 16/10

**HER ER TEGNING AF
ALBERT ENGSTRÖM
I TRYKTE UDGAVE**

