

**Det er vigtigt at behandle
 de ansatte ordentligt.**

En af de tilbageværende danske hovmestre i Mærsk, og erhvervsjournalist Peter Suppli Benson på Berlingske Business, fik sat deres fingeraftryk på generalforsamlingen i Mærsk.

I december-nummeret af fagbladet gengav vi et udvalg af fotos fra Mærsk-kosten, som senere blev optrykt i Berlingske Business, med videokommentarer af Søren Gericke.

På generalforsamlingen den 4. april spurgte en aktionær ind til situationen, og Michael Pram Rasmussen forsikrede at "ordentlig mad er vigtig ombord". Rederiet har givet kaptajnerne ekstra 14% i budgettet, til ekstra indkøb, oplyste bestyrelsesformanden.

Nu tænker vi så på hvordan historien ville have været, med en indisk kaptajn og en filippinsk kok.

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



Dansk Metals Maritime Afdeling



Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13
2610 Rødovre

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

Telefon: 36 36 55 85

Fax: 36 36 55 80

CO-Søfart

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

E-mailadresser: Se hjemmeside

Hjemmeside: www.co-sea.dk

Søværnets Konstabelforening:

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

E-mailadresser:

bkp@maks.dk - bmo@maks.dk

ap@maks.dk

ITF: Jens Fage-Pedersen 22808188

Mail: fage-pedersen_jens@itf.org.uk

Dansk Metal a-kasse

Susanne Holmblad 33148436
fax 33322755

Mail: 0000subj@danskmetal.dk

Min A-kasse

Afdelingerne 70 12 37 82
Mandag + tirsdag 09.30-14.00
Onsdag lukket
Torsdag 09.30-17.30
Fredag 09.30-13.00

(adresser m.v. se hjemmeside:

www.co-sea.dk/DMMA-catering/A-kasse)



Forside, bagside og herover:
"Mary Arctica" fra RAL ved Antarktis ultimo
2010. Fotos: besætningen

REDAKTIONEN



af dette nummer

sluttet den 10. april 2011

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 10. juni 2011

- på nettet (www.co-sea.dk) d. 5. juni.

Stof til juni-nummeret skal være redaktionen
i hænde senest den 19/5-2011, *eller efter
aftale.*

INDHOLD

Bureaukrati skaber mer' bureaukrati.....	3
Faglige sager og noter	4
Colette Brix - interview	10
Kramsboden - "Leonora Christina"	14
Christian Tortzen - Kampen på havet ...	16
Kontingent og seniorklubben	17
DMMA dæk&maskine - internt.....	18
Månedens foto	20
DMMA catering - internt	22
Nationalitetskravet i dansk skibsfart	24
DFDS - "Sailing in Style"	32
Tatoverings festival	34
Jonatan Lear - Meat Pie	36
DMMA's sommerhus	38
Månedens citat og Albert Engström	39

Fagblad

Ole Philipson, ansvarshavende red.

Ole Strandberg, red. + opsætning

Chr. Petersen, red.

Produktion: Special-Trykkeriet Viborg

Oplag: 2.902 eks. kontrolleret FMK/DF

ISSN: 1901-4570



I Danmark har vi udviklet den berømte "Danske Model" på arbejdsmarkedet, som understøtter et fleksibelt arbejdsmarked, hvor det både er nemt at hyre i opgangstider og fyre i nedgangstider. Alle der er medlem af en a-kasse kan nemlig få dagpenge i en vis periode. Modellen er både arbejdsgivere og politikere stolte af, og den fremhæves ofte når vi skal prale lidt overfor andre lande.

Idéen og baggrunden for "Den Danske Model" er også god og absolut værd at prale af. Et af problemerne med modellen er imidlertid at den i en sand storm af mistro, er ved at drukne i et ocean af regler og papirer.

En af a-kasserne (Min A-Kasse) opgjorde i december 2010 det samlede antal af sider i love og bekendtgørelser, som regulerer dagpengeområdet. Tallet endte på 22.408 sider. Som et stunt printede Min A-Kasse alle siderne ud og det tog 12 arbejdsdage. Hvordan kan noget som skal skabe fleksibilitet på arbejdsmarkedet og social sikkerhed for den enkelte, ende så krampagtigt uoverskueligt, ufleksibelt og usikkert.

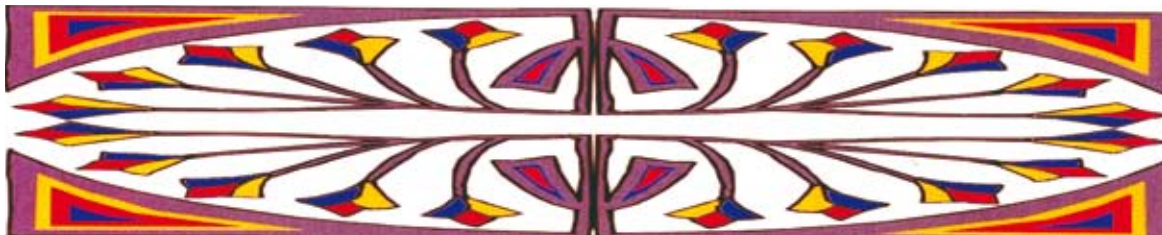
Svaret er desværre at det grundlæggende skyldes mistro i stedet for tillid. Skiftende regeringer, og ikke mindst den nuværende, har haft som sit udgangspunkt at alle der kan slippe af sted med det ikke gider arbejde, og meget hellere vil sidde hjemme foran tosekassen og hæve dagpenge. Af denne holdning er der så udsprunget et flod af love og bekendtgørelser, som skal sikre at ingen dovner den af på understøttelse og ikke gider tage et job. Dette tilsat en overbevisning om at der er arbejde til alle, hvis man bare presser de arbejdsløse hårdt nok, har medført at det i dag er dobbelt katastrofalt at blive ledig. Der er uanet mange fælder i de 22.408 sider som den enkelte kan miste eller få begrænset dagpengereetten på.

Et grundlæggende element i al lovgivning i et ægte demokrati er tillid, og en lovgivning som er tilgængelig og forståelig for den enkelte. I 60'erne og 70'erne fyldte den samlede dagpenge-lovgivning mindre end 1.000 sider. Hvis det offentlige genvandt tilliden til borgerne, og straffede alvorligt for bevidst tyveri fra den fælles kasse, kunne vi muligvis få genetableret en ægte fleksicurity-model. Samtidig kunne der frigøres en hel del arbejdskraft blandt nutidens hærskere af kontrollanter, lovforvaltere og administratorer - som fremtiden skønnes at få så hårdt brug for.

I forbindelse med Min A-Kasse's printer-happening, var flere politikere fremme i medierne og forsikre, at nu var der gang i sanering af lovgivningen med en offentlig "væk med bøvlet"-aktion. Min A-kasse gjorde regnestykket op 100 dage efter. På det tidspunkt var der tilføjet 2.504 nye sider, som erstattede 2.337 siders eksisterende lovgivning. Altså en nettogevinst på 167 for bureaukratiet.

Hvis man tror regeringens vision om pisk skaffer folk i arbejde, så kunne man passende sætte de ledige til at læse lovgivningen, så var man da sikker på at de ikke dovnede den af og hurtigt blev stresset så meget, at de tog det arbejde regeringen mener der er til dem, hvis de altså bare gad.

Skal man forstå bureaukратиets lov, kan man måske bruge et gammelt mundheld til at opklare en forbrydelse - "følg pengene". Hvem "tjener" på bureaukрати. Det gør bureaukратerne. Den nyere samfundsklasse som forfatterne bag "Oprør fra midten" i 1978 beskrev som samfundets nye magt bastion. Forfatternes vision om oprøret fra denne klasse holdt ikke stik. De satte sig blot tungt på magten.



v/Ole
Strandberg
pr.
10/4-2011

Færgen A/S Bornholm - opsigelser

På baggrund af en række varslede opsigelser den 24. februar 2011, valgte forbundet at være til stede på Bornholm.

Der blev forud for opsigelserne afholdt medlemsmøde, hvor de respektive overenskomster for henholdsvis catering og dæk/maskine blev gennemgået. Der var undervejs mulighed for at spørge ind til forbundets opfattelse af, hvordan overenskomsten skulle læses, ligesom medlemmerne kunne oplyse om alle de problemer de oplevede i deres dagligdag.

Forbundet har på baggrund af medlemmernes oplysninger rettet henvendelse til rederiet vedrørende en del af problemerne, men da det ikke er lykkedes at opnå enighed, afventer en del af disse spørgsmål nu et mæglingssmøde i Bilfærgernes Rederiforening.

På selve dagen for opsigelserne var forbundet ligeledes til stede, så medlemmerne kunne få svar på de mange spørgsmål der rejste sig i kølvandet på opsigelserne, samt få informationer om, hvor i branchen der eksisterede ledige stillinger.

FAGLIGE SAGER OG NOTER DMMA

Forbundet deltog ligeledes den 23. marts 2011, på den - af rederiet arrangerede - "fremtidscafe", hvor både faglig afdeling, Dansk Metals Maritime A-kasse, Min A-kasse og PFA deltog. På mødet fortalte en repræsentant for jobcentret ganske levende om situationen på det bornholmske arbejdsmarked, og de lediges umiddelbare muligheder.

Efterfølgende kunne de mange fremmødte tale på kryds og tværs med foreningsrepræsentanterne om både faglige og dagpengemæssige spørgsmål.



Talsmand - pursergruppen:

Som en del af opsigelserne på Bornholm, blev talsmanden for pursergruppen varslet på deltid. Forbundet var ikke, som det kræves efter overenskomsten, blevet orienteret forud, og protesterede straks over fyringen af en person med tillidsmandsbeskyttelse.

Da rederiet valgte at ignorere henvendel-

sen, begærede forbundet mæglingsmøde hos Bilfærgernes Rederiforening.

Efter henvendelsen hos rederiforeningen, ændrede rederiet holdning, og trak varslingen tilbage.

Der udestår fortsat et mæglingsmøde, da forbundet ønsker bod for manglende overholdelse af overenskomsten.

Jl

Færgen A/S Samsø - catering

Faglig afdeling var den 16.-17. marts 2011 på medlems- og skibsbesøg på Samsøoverfarterne.

Også her oplever medlemmerne en del problemer med overenskomsten. Blandt andet kunne de informere forbundet om, at der ikke udbetaltes landsætningsgasttillæg til de ansatte på Samsøoverfarterne.

Det fremgår af overenskomstens § 4 stk. 2, at der hvor medlemmerne sætter landgangen, udbetales der et tillæg på kr. 540,-.



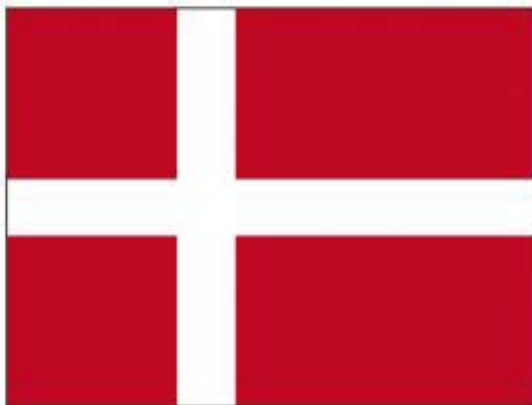
Rederiet har oplyst, at de ikke finder at bestemmelsen er gældende på Samsø, og forbundet har derfor bedt om et møde i Bilfærgernes Rederiforening, hvor man samtidigt kan diskutere rederiets fortolkning af pro rata bestemmelsen for afløsere.

Jl

NATIONALITETSKRAVET

Som det fremgår andet steds i fagbladet, så har lovforslaget fyldt rigtigt meget i faglig afdeling.

I perioden frem til fristen på den ultra korte høringsfrist, blev der nærmest arbejdet i døgn drift med at skrive høringssvar, lave dybdegående analyser af effekten på danske arbejdspladser, samt prøve at råbe politikerne op via pressen.



I skrivende stund vides det ikke om det massive arbejde, stærkt støttet af Dansk Metal, har kunnet ændre et komma i et forslag, som uden ændringer, vil varsle begyndelsen til enden for danske søfarende på langfart.

Enhver ændring til det oprindelige forslag vil være en sejr, men der skal uanset, fra faglig afdeling, lyde et stort tak til Dansk Metals Formandssekretariat for professionel rådgivning og støtte.

Jl

CT Offshore catering

På vegne af vore medlemmer i rederiet, fik vi en bunke lønsedler til gennemgang.

Ved kontrollen kunne det konstateres, at

hyren ikke var blevet reguleret i henhold til overenskomsten.

Faglig afdeling kontaktede rederiet, der straks meddelte, at der var tale om en fejl, og at der ville ske en efterregulering med førstkomende hyre.

Jl

Maskinist overenskomster Rederiforeningen af 2010

Basis-overenskomsten:

Da forbundet ikke følte, at medlemmerne kunne fortsætte med at afvente et resultat blandt de øvrige officersgrupper, blev der aftalt møde med Rederiforeningen af 2010.

Basisoverenskomsten blev lukket uden hyrestigning, idet forhandlerne - ikke mindst henset til de minimale hyrestigninger der kunne konstateres på tilsvarende områder, og fra den tilbudte hyrestigning fra rederiforeningens side - valgte at konvertere hyrestigningen til en højere frihedsoptjening, som så kan gøre det økonomisk muligt at opnå en ren 1:1 i næste overenskomstperiode.

Som en del af aftalen, bliver det muligt for rederen at afvikle op til 15 dages frihed forlods fra første april 2012. Fra samme dato ændres den nuværende frihedsoptjening hvor 30 dages tjeneste udløser 20 dages frihed, til 0,73 dages frihed pr. tjenestedag.

Samtidigt blev der reguleret på barselsbestemmelserne, så disse nu følger det øvrige arbejdsmarked.

Den nye basisoverenskomst er udlagt på foreningens hjemmeside.



Bugser-overenskomsten:

Overenskomsten er fornyet og udlagt på hjemmesiden. Lønninger er uforandrede pr. 1/4-2010 og hævet med 3% pr. 1/4-2011. Pensionssatserne, som er de samme som i basisoverenskomsten, er uforandrede.

Esvagt:

Forventes snarest færdiggjort.

Jl

Esvagt lønsedler

Foreningen modtager stadigvæk en del henvendelser omkring forståelsen af lønsedler og fridøgn. Alle bliver naturligvis gennemgået og sammenholdt med på- og afmønstringsoplysninger samt overenskomsternes bestemmelser.

Esvagt har, som et af de første rederier, udbetalt kompetancefonds-tillæg med januar måneds løn. Beløbet udgør pr. måned efter 1.3.2010 kr. 38,17 pr. måned. De fleste rederier har valgt at udbetale én gang årligt.

KØJ



Fjordline dæk&maskine - tillæg

Et medlem har efter henvendelse til foreningen, modtaget et tillæg for kørsel med truck jf. overenskomstens § 4, II litra f, der omhandler certifikatpligtigt arbejde.

KØJ

Scandlines sygefravær

Foreningen har deltaget som bisidder i en samtale, omhandlende højt sygefravær. Samtalen resulterede i, at rederiet blev bevidst om årsagen til et højt sygefravær og dermed aktivt kunne støtte medlemmet i nedbringelse af fraværet fremover.

KØJ

Bilfærgernes Rederiforening kostpenge

Foreningen har deltaget i en arbejdsgruppe, hvis formål var at kigge på en omlægning af kostpengene, så disse fulgte den almindelige "omregningsformel fra DAS til DIS", aftalt med Bilfærgernes Rederiforening.

Imidlertid vil en omlægning af kostpengene medføre andre problemer med beregningerne, så projektet er nu endeligt skrinlagt indtil en evt. ny beregningsmetode måtte blive aftalt foreningerne imellem.

KØJ



Bilfærgernes Rederiforening DIS-hyrebilag

DIS-hyrebilag for skibsassistenter og skibsmekanikere pr. 1.3.2011 er godkendt den 24.3.2011. Pga. forskellige regnebesværligheder dog så sent, at hyrestigningerne ikke kan nå at komme til udbetaling med lønnen ultimo marts 2011.

Lønstigningerne kommer derfor til udbetaling med tilbagevirkende kraft ultimo april 2011. De pågældende hyrebilag er udlagt på hjemmesiden.

KØJ

Royal Arctic Line løn for ommønstring

Der er indgået aftale med rederiet om løn for en stewardesse der midlertidigt blev ommønstret til hovmester. Ommønstringen skyldtes, at den oprindelige hovmester var kommet til skade og dermed øjeblikkeligt sygeafmønstret.

KØJ

Sundbusserne ingen lokalaf tale



Det er ikke lykkedes at opnå enighed om en lokalaf tale. Det er derfor aftalt, at vilkår svarende til vilkår i overenskomsten med Bilfærgernes Rederiforening og Metal Søfart, er gældende fra rutens opstart. Evt. medlemmer som sejler på overfarten kan kontakte faglig afdeling for nærmere oplysninger.

KØJ

Nordsøen lønproblemer

Et medlem gik i land efter ansættelse på Nordsøen hos hhv. ESS og Aramark. Begge steder har der været diverse problemer med lønnen, hvilket er ved at blive udredt.

CP



Mols-Linien natarbejdende reparatorer

Mandag den 4. april blev der afholdt voldgift i sag om reparatorers vagtplanering på helligdage.

Sagen var rejst af det daværende Metal Søfart i 2009, hvor Mols-Linien pålagde reparatorer vagt i påsken uden der var særlige opgaver. Metal Søfart skrev til rederiet at dette, efter foreningens opfattelse, var i strid med overenskomstens bestemmelse som siger at: "vagt på søgnehellidage kan alene pålægges når dette er nødvendigt af hensyn til rederiets drift". Rederiet svarede at de fortolkede "rederiets drift" som bare det at skibene sejlede, og at de dermed havde lovlig grund til at vagtplanere reparatorerne. De medgav i svaret at vagtplaneringen ikke skyldtes specielt opståede problemer.

Efter at have modtaget dette svar påstod Metal Søfart brud på overenskomsten og rejste sagen i det fagretslige system.

Dette endte så med den faglige voldgift som blev afholdt den 4. april med fhv. Højesteretsdommer Poul Sørensen som opmand.

Kendelsen foreligger ikke i skrivende stund, men efter opmandens tilkendegivelse efter sagens behandling, forventer vi at den falder ud til Metal Søfarts fordel.

Kendelsen vil blive udlagt på DMMA/CO-Søfarts hjemmeside når den foreligger.

AOP

Opsigelser sagligt begrundede

Som nævnt i sidste nummer blev en skibsassistent opsagt i rederiet Vega pga. af længerevarende sygdom. Det har vist sig at sygdommen korrekt var/er længerevarende, og der var derfor ikke noget at gøre ved opsigelsen. Til gengæld er problemerne vedrørende lønnen blevet udredt. Vi afventer dog stadig slutafregningen for at se om vi nu også er enige med rederiet.

Også i et større passagerrederi har vi modtaget en henvendelse om opsigelse fra et nyt medlem. Det viser sig at der er en længere forhistorie med en del advarsler og senest en ret alvorlig passagerklage. På den baggrund vurderes det med de informationer vi har pt., at opsigelsen sandsynligvis er "saglig". Medlemmet er opsagt med fuldt varsel og er desuden fritstillet i opsigelsesperioden.

CP

Lønmodtagernes Garantifond landsager

LG har nu udbetalt det fulde beløb, som det medlem der arbejdede hos konkurs-

ramte "Egoisten" havde tilgode og sagen er afsluttet.

Også i konkurssagen fra et bornholmsk cateringfirma er det fulde beløb udbetalt fra LG, så den sag er ligeledes afsluttet.

I endnu en landsag, hvor ejeren af Restaurant Feddet, som nævnt i sidste nummer, måtte dreje nøglen om uden at betale løn til en tidligere hovmester, har vi været igennem en længere kamp med den tidligere ejer. Senest var vi i starten af marts indkaldt til fogedretten for at finde ud af, om ejeren har nogen mulighed for at betale. Det var desværre ikke tilfældet, ligesom andre kreditorer står i kø, så der var ikke noget at hente der.

Vi afventer nu evt. tvangsauktion, ligesom vi nu prøver at få det tilgodehavende inddrevet hos LG.

CP

Søfartsstyrelsen OK skoleskibet



På det statslige område er 2011 overenskomstår. Vi er derfor gået igang med forhandlingerne med Søfartsstyrelsen vedrørende overenskomster for skibsassistenten, samt kokke og hovmestre på Skoleskibet DANMARK. Vi er endnu ikke nået til enighed, men forhandlingerne er kommet godt i gang.

CP

Ansættelsesbeviser

Loven om ansættelsesbeviser fra 1994 har haft en turbulent tilværelse. Overordnet set har den haft stor betydning for håndhævelse af arbejdstagernes rettigheder, særlig i tilfælde hvor lønmodtageren har været ansat på overenskomstløst område, men har haft en fagforening til hjælp når en fyring er aktuel, eller der har været strid om vilkår.

Med nogle entydige retningsvisende højesteretsdomme fra 1997, fik loven rigtig stor betydning når en arbejdsgiver forsøgte at afvise krav fra en fyret arbejdstager. Hvis ikke vi kan enes, så må vi jo tage sagen om ansættelsesbeviset!

Det lykkedes arbejdsgiverne og Claus Hjort Frederiksen at få ændret loven i 2007, således at godtgørelsesniveauet blev nedsat til det bagatelagtige når mangler mv var såkaldt "undskyldelige" eller banale. Men samtidig blev grænserne for godtgørelsesniveau hævet ved mere alvorlige og grove forsyndelser.

Ved dom af 17. december 2010 har Højesteret nu igen afgivet en længere principiel kendelse på området. Vi vender tilbage til indholdet i dommen i næste nummer.

OleS



Colette Brix, MF, erhvervsordfører, Dansk Folkeparti, er valgt som ny folketingskandidat i Faxekredsen. Colette Brix blev opstillet til Folketinget i 2001 og blev valgt.

Hun er medlem af repræsentantsskabet for Dansk Erhverv samt formand for Dansk Erhvervssammenslutning, siden 1997.

Desuden er Colette Brix formand for DESA, Dansk Erhvervssammenslutning, der er interesseorganisation for små selvstændige erhvervsdrivende inden for handel, service og industri.

Colette Brix er selvstændig erhvervsdrivende og åbnede kosmetikfirmaet Clinique Colette i 1986. Virksomheden ejes i dag af hendes mand.

Den nyvalgte folketingskandidat i Faxekredsen er 59 år, er gift og har 2 børn.

I sin fritid arbejder Colette Brix for at gøre livet lettere for små og mellemstore virksomheder.

Desuden løber hun med sin hund, men bruger i øvrigt sin fritid til at læse aviser og at deltage i den offentlige debat.

(pressemeddelelse, Dansk Folkeparti, 27/5-2010)

Debatten om det endnu ikke fremsatte lovforslag, om nationalitetskravet til skibsføreren i danske skibe, har demonstreret at Dansk Folkeparti ikke bare følger rederiforeningens "anvisninger".

Her er et interview med Colette Brix.

COLETTE BRIX

"Hvis rederierne og de søfarendes organisationer er enige, er det altid langt lettere at få noget igennem. Så vi ser gerne på DIS-loven på dette område, hvis arbejdsgivere og arbejdstagere kan blive enige om noget."

DIS-LOVEN

Hvad er din overordnede holdning til DIS-registeret som det blev oprettet i 1988?

Svar: Vi ser det som en nødvendighed, da skibsfarten i dag er under global konkurrence. Det er klart, at der er tale om en særordning i forhold til andre erhverv - både i relation til skattefri lønninger og tonnageskatten - men vi sikrer, at skibene er under dansk flag.

Nødvendighed mod udflagning?

Svar: Ja, uden DIS-registret kunne vi nok ikke undgå udflagning.

Skattefritagelsen af lønninger som rimeligt værktøj?

Svar: Det er klart, at det er en undtagelse, som andre erhverv kan undre sig over. Men vi har taget et valg for at sikre, at lønningerne kan være konkurrencedygtige. Uden skattefriheden ville lønningerne komme op i et niveau, hvor vi risikerer udflagning.

Indbyggede modydelser fra erhvervet?

Svar: Det har vi fået bl.a. med sikring af praktikpladser til søfartserhvervet. Samtidig er den internationale skibstrafik en af de største bidragsyderere til at sikre, at vores betalingsbalance er i overskud. Der sejles mange milliarder hjem hvert år.



DIS-lovens § 10 stk 2 og 3

Paragraffen som regelmæssigt kritiseres af ILO, på grund af bestemmelserne som forhindrer danske fagforeninger i at tegne overenskomster, på vegne af søfarende som ikke har bopæl i Danmark. Er bestemmelsen efter din mening i orden?

Svar: Jeg går ikke ind i overenskomstmæssige spørgsmål, da området er særdeles kompliceret. Det er samtidig også svært at forholde sig til, om danske fagforeninger skal kunne tegne overenskomster for beskæftigede, som ikke bor i Danmark.

Kunne man tænke sig den blev revideret på en måde så ILO ikke kunne kritisere den, og erhvervet alligevel leve med den?

Svar: Hvis rederierne og de søfarendes organisationer er enige, er det altid langt lettere at få noget igennem. Så vi ser gerne på DIS-loven på dette område, hvis arbejdsgivere og arbejdstagere kan blive enige om noget.

Hvad mener du om vismændenes tilbagevendende kritiske bemærkninger om erhvervsstøtteordningen til søfarten?

Svar: Jeg forstår godt kritikken, men samtidig risikerer vi ved en fjernelse af f.eks. skattefriheden og tonnageskatten (og indførelse af selskabsskat), at der sker udflagning - og så kommer der slet ingen ting ind i stats- eller valutakassen. Rederierne skaber jo også jobs på landjorden, når der kommer flere skibe under dansk flag.

AFSKAFFELSE AF NATIONALITETSKRAVET TIL SKIBSFØREREN

Har antallet af danske søfarende som er beskæftiget i DIS, betydning for din opfattelse af den samfundsmæssige værdi af subsidierne?

Svar: Ja, helt klart. Jeg ser gerne en balance mellem de fordele, som skibsfarten har med bl.a. DIS-registret, og den danske beskæftigelse på såvel søen som på land.

Hvis ja til ovenstående, hvordan skal man kunne have bare nogen snor, i en regulering af forholdet mellem udenlandske søfarende og danske søfarende, hvis nationalitetskravet til skibsføreren forsvinder?

Svar: Vi går ikke ind for, at det forsvinder. Vi har foreslået, at kun f.eks. halvdelen af skibsførerne må komme fra EU/EØS. Siden 2004 har der faktisk ikke været et nationalitetskrav, da skibsførerne gerne må komme fra andre EU/EØS-lande, hvor lønningerne er op til 25 pct. billigere.

Vi har forstået, at kun ca. 10 pct. af skibene bruger skibsførere fra andre EU/EØS-lande (og tilsvarende 10 pct. med dispensation fra ikke EU/EØS-lande). Så danske skibsførere er konkurrencedygtige. Ellers ville der jo ikke være nogen danske kaptajner tilbage.

Hvad er begrundelsen for lovforslaget, når man henser til, at der allerede eksisterer en dispensationsordning som indtil videre er udnyttet med ca. 10%, og erhvervet har fri adgang til at ansætte EU-borgere som skibsførere?

Svar: Det skal du spørge Danmarks Rederiforening og økonomi- og erhvervsminister Brian Mikkelsen om. Vi har ikke fremsat forslaget, men det skulle være pga. af, at det skal blive lettere at indflage uden for EU ind til Danmark og så kunne beholde en kaptajn fra f.eks. Singapore eller Brasilien. Rederne ønsker også, at kunne beholde og benytte kaptajner uden for EU, når et skib sejler mellem f.eks. Kina og Indien.

Kan du forestille dig et dansk skib med en filippinsk skibsfører og danske besætningsmedlemmer (set bort fra en filippiner som har levet sit liv, eller mange år, i Danmark og som ansættes til dansk løn)?

Svar: Ja, men sandsynligheden er nok større for, at det enten er en ren filippinsk besætning eller ren dansk besætning.

DET NATIONALE ELEMENT

Tror du et dansk skib med ren asiatisk besætning, vil kunne bibringes forståelse for, at det er den danske sømandslov og den danske kultur som er gældende ret ombord i sociale spørgsmål?

Svar: Det kan godt give problemer, men det er i sidste ende arbejdsgiverens ansvar dvs. rederiernes ansvar, at lovgivningen overholdes.

(vedr. danske love som arbejdsskadelov og sygedagpengelov, søfartssociale forhold som retten til landlov, retten til kontanter i havn, retten til god og nærende kost efter danske standarder, pligten til at overholde hviletidsbestemmelser etc)

Hvis det er billigere for rederiet at se bort fra f.eks. retten til landlov når et skib ligger for anker, tror du så rederiet uopfordret vil påpege et sådant retskrav for besætningen over for en indisk kaptajn?

Svar: Vi går ud fra, at rederierne vil overholde den danske lovgivning - også når det gælder retten til landlov.

DIVERSE

Taget i betragtning at udenlandske besætningsmedlemmer hverken betaler skat til Danmark eller forbruger lønninger i det danske samfund, er det så rimeligt de danske skatteydere er ansvarlige for sociale forpligtelser til disse udlændinge, i form af sygedagpenge m.v.?

(foreningen har for nylig i et notat beregnet at sygedagpenge til udlændinge alene i forbindelse med arbejdsskadesager

andrer omkring 3 millioner kroner om året)

Svar: Det er jo en balance. Hvis det tager overhånd, må vi have undersøgt det nærmere.

I forslaget indgår en forbedret skatteteknisk situation for danske søfarende, som søger ansættelse i udenlandske skibe. Imidlertid må vi antage at det f.eks. er sætteskipperne og maskinister i mindre skibe, som først og fremmest vil blive udskiftet med udenlandsk arbejdskraft hvis forslaget vedtages, og disse har ikke papirer som kan anvendes i det globale søfartsmarked. Heller ingen "menige" vil have muligheder for ansættelse i udenlandske rederier.

Er denne mangel på sammenhæng gennemtænkt når man fremhæver, at forslaget også vil styrke de søfarendes konkurrenceevne?

Svar: Det supplerende skattefradrag er tilgængeligt for alle - og det er det afgørende. Vi ser helst, at så mange skibe som muligt sejler under dansk flag og dansk kaptajn, men selvfølgelig skal der også være rentabilitet i det.

Er muligheden for at begrænse forslagets rækkevidde til den del af skibsfarten som sejler uden for Europa, og dermed sikre nem indflagning med samtidig beskyttelse af danske søfarende i småskibsfart m.v., overvejet som en alternativ mulighed?

Svar: Vi har i hvert fald foreslået en kvoteordning, så f.eks. halvdelen af alle skibsførere skal være fra EU/EØS. Vi ser gerne på andre forslag, men det skal selvfølgelig være i overensstemmelse med EU-reglerne.

Er vi i Danmark interesseret i et skibsregister som kan udvikle sig til rent bekvemmelighedsregister på samme måde som Panama, Liberia og lignende registre?

Svar: Nej, det er vi ikke interesseret i. Derfor følger vi også nøje med i, hvad der sker. Vi vil gerne have et skibsregister, som på rimelig vis afspejler den danske søfartskultur og -traditioner.

Tror du på rederiforeningernes oplysninger om at søfarende i DIS genererer stillinger på landjorden, når vi fra tid til anden hører at hele afdelinger fra de store rederier outsourcer til Indien og Filippinerne?

Svar: Ja, delvis. Selvfølgelig rykker nogle jobs til f.eks. Singapore, men der er logistikopgaver, planlægnings- og investeringsopgaver, der forankres i Danmark. Når lovforslaget kommer, vil vi også kræve, at der kommer en evaluering af hele området, som bl.a. ser på, hvor søfartens landjob etableres.

AFSLUTTENDE

Hvor ser du dansk skibsfart om f.eks. 10 år?

Svar: Forhåbentlig er der flere skibe eller tonnage under dansk flag samtidig med, at der mindst er det samme antal danskere beskæftiget som følge af søfarten.

Kunne du forestille dig det var på tide at nedsætte et nyt "Funder-udvalg" (udvalget afgav rapport i 1996 om de fremtidige rammer for søfartserhvervet).

Svar: Ja, det vil jeg ikke udelukke. Det vil være oplagt at se på, når vi alligevel skal evaluere den kommende lovændring.

KRAMSBODEN

LEONORA CHRISTINA

... holdt sig fast i tøjlerne med hjælp fra hele verden og facebook



Så nåede den bornholmske navnestrid til vejs ende. Men den demokratiske afstemning var ikke efter trafikministerens opskrift på "bornholmernes selvbestemmelse". Det var tilladt enhver at stemme fra den ganske verden, og facebook blev flittigt anvendt af "visse" personer, som er venner med "visse" personer. Det sparede Færgen for ganske mange penge til navneændring.

Af 9.340 godkendte stemmer kom 6.611 fra Bornholm (som har et befolkningstal på godt og vel 40.000). Med en snæver margen på 0,22% vandt Leonora uden en afstemningsrunde 2.

Og ikke at forglemme, så var der lige et antal kasserede stemmer som ingen fik lov at kontrollere.

Trafikministeren var sur, bornholmerne fortsatte med at være sure i Bornholms-Tidende, og Per Gullestrup sad urokkelig i København og smagte selvtilfreds på ordet demokrati.

Her kommer pluk fra de stridende i Bornholms Tidende (ensidigt plukket!):

16/3

"Men det er der selvfølgelig en grund til: Facebook."

"Jeg finder ud af, at Suste har kontaktet sin veninde, kändis-præsten Kathrine Lilleør. To dage før den sidste afstemning opfordrer Lilleør på sin væg alle sine 1.699 (skriver ettusindseks-hundredeognioghalvfems) venner til at hjælpe Leonora Christina op på sejrs-skamlen."

"Desværre gik jeg glip af den sekvens, hvor Suste fangede Mads Kofod på det forkerte ben. Her blev han åbenbart så betaget af den skønne, at han slog hjernen fra og sagde tak til Sustes uigen-nemtænkte færgenavn."

(læserbrev)

(Suste = fotografen Suste Bonnen som oprindeligt foreslog navnet til forhv. rederichef Mads Kofod under en fotoseance)

12/3

"Bornholmstrafikken eksisterer ikke mere. Den nye katamaran er ikke bornholmernes færge, men tilhører rederiet Færgen og staten. Den bliver bygget til at besejle ruten Rønne-Ystad, og for færge-manden, Per Gullestrup, gælder det kun om, at ruten giver så stort et afkast som overhovedet muligt til aktionærerne."

"Per Gullestrup har altså arvet landsforræderisagen og han er bedøvende ligeglad med, at navnet er en hån og en krænkelse mod såvel bornholmere som skåninge."

""Afstemningen" blev imidlertid udformet som en reklamestunt, en åben præmiekonkurrence af hidtil uset, manipulerende karakter."

(Bent Kaas i Synspunkt side 2)

10/3

".... i demokrati og politik hører rævekager til, og så kan taberne blot takke sig selv for, at vi ikke var intelligente og smarte nok til at lave tilstrækkelige modsatrettede rævekager."

"Så når du (Gullestrup) nu får navnet som du ønskede, så vil jeg til gengæld bede dig om ikke at håne os andre - ved f.eks. at plastre færgen til med "hende". Jeg har lyttet til vandrørerne, der siger at endnu en provokation er på vej, nemlig at du og Suste Bonnesen...."

(læserbrev)

8/3

"Naturligvis kan man opdigte en historie om en kongedatter, der var feriebarnd på Hammershus og så videre, men den holder lige så lidt som historien om den tapre kvinde der er beskrevet i Eleonora Christinas selvforherligende værk Mit Jammersminde.

(læserbrev)

4/3

"Jeg (trafikministeren) vil ikke stå på mål for hverken navn eller afstemningsform. Rederiet må selv forklare sig. Men det er stensikkert, at en lignende komedie

aldrig kommer til at gentage sig i bestyrelser, hvor jeg - som i Færgen - udpeger halvdelen af medlemmerne."

"- Kilder i rederiet har oplyst, at 387 afgivne stemmer er kendt ugyldige. Men vi kan ikke bare læse os til, hvad kriterierne er for gyldige og ugyldige stemmer."

". Så man har altså helt behændigt fået det til at ramme 50,22%...."

(Jens Stubkjær)

"Senere blev succesfulde Mads Kofod af sine venner gjort til overrektor for Campus Bornholm, fordi han var så dygtig, at det lykkedes ham at føre Bornholms-trafikken ned i dens økonomiske mudderpøl. Tillykke til Mads Kofod og Suste Bonnen."

(læserbrev)

1/3

"Formand for Færgen, Per Gullestrup, glæder sig over, at ikke færre end 9.340 har deltaget i rederiets afstemning om navnet på Bornholms nye hurtigfærge. - Nu har bornholmerne talt. Vi kan se, at cirka to tredjedele af stemmerne kommer fra Bornholm."

Jens Stubkjær

Navneomstridte "Leonora Christina" i forbindelse med prøvesejlads fra Austal-værftet i Australien 4. april.





Torsdag d. 7. april var der reception på Søfolkenes Mindehotel, for Christian Tortzens nye bog om danske søfolk under 2. verdenskrig.

Bogen udkom d. 9. april på årsdagen for det tyske angreb på Danmark.

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

Informations Forlag, 2011
ISBN 78-87-7514-271-2
379 sider, kr. 349 (saxo.com)

Under receptionen fortalte en repræsentant for Informations Forlag, hvordan Tortzen en dag for nogle år siden, var kommet traskende ind på forlaget iført sin murerkasket, og havde smidt 4-binds værket på bordet med ordene "jeg kunne egentlig godt tænke mig at skrive en mere populær udgave af denne bog".

Christian Tortzen har tidligere, i 1981, udgivet storværket "Søfolk og skibe 1939-1945 - Den danske Handelsflådes historie under anden verdenskrig".

Bogen er nu skrevet og udgivet med flere helt nye kapitler, og en del omarbejdning. Vi anmelder i næste nummer.

En af fire krigssejlere som deltog i receptionen, Johannes Poulsen, 84 år gammel. Johannes kom til USA fra Grønland i 1943 og sejleder derefter i konvojsejlad.



KONTINGENT

Så er det første kvartal efter fusionen mellem Dansk Sø-Restaurations Forening og Dansk Metal gået.

Det har været en travl og spændende tid med ændringer og tilpasninger for alle.

Opkrævning af kontingent til Fagforening / Forbund er, som nævnt i tidligere udgaver af CO-Søfart, på vores hjemmeside og i brev til alle medlemmer primo januar 2011, overgået til Dansk Metal.

Opkrævning til Min A-kasse fortsætter som tidligere.

For de som endnu ikke har betalt til Dansk Metal er det ved at være sidste udkald for at bevare medlemskab af DMMA (tidl. DSRF) via fusionsaftalen.

Har du ikke modtaget girokort fra Dansk Metal så kontakt Corlis Hansen på tlf.: 3636 5588 eller ch@co-sea.dk

Bemærk at hvis du ikke betaler til Dansk Metal DMMA (tidl. DSRF), er du ikke længere medlem af Fagforening / Forbund.

DMMA

SENIORKLUBBEN

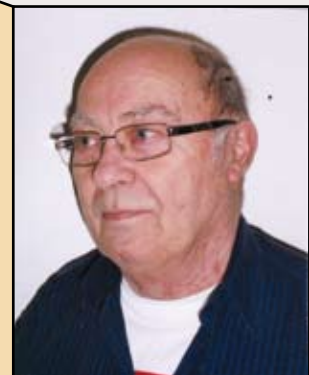
Kontingent:
240 kroner om året, for hvilket man får:
Forårsfrokost
Sommerudflugt
Efterårs ålegilde

Ålegilde 27-10-2010



Betingelse for medlemskab:

At man er pensioneret eller efterløner.



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

NÆSTE ARRANGEMENT: **Forårsfrokost på Holmen, 27. april**



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



Metal Søfart
Region Hovedstaden
Klub 8

1. maj afholdes bl.a. hos METAL KØBENHAVN, Nyropsgade 25 Kbh. V. Her plejer nogle af søfartsmedlemmerne at mødes om formiddagen i det store mødelokale i kælderen hvor festlighederne begynder.

Optoget mod Fælledparken starter med fuld musik ved middagstid. Aktiviteter resten af dagen.

Slut op om dagen i dit nærområde!

5. maj mødes dem som har lyst på Klampenborg S-station kl. 12, hvorfra vi vil bevæge os gennem Dyrehaven til BAKKEN, hvor det skulle være muligt at finde et traktørsted. Helmut har mobilen med: 21 44 94 34. Indtil andet foreligger/bliver besluttet, er det i regi af den "gamle" klub 8. Sammenlægningen med ex DSRF har indtil videre ikke ført til decideret klub-samarbejde, men muligheden foreligger vel?

**Vi ses
Rossen & Helmut**



Per Maj
formand
62 25 26 62
peto@post.tele.dk



Metal Søfart
Region Syddanmark
Klub 5

Som lovet i sidste nummer af fagbladet vil der blive afholdt møde torsdag den 12.05.2011 kl. 11.00 på restaurant "Havblik", Strandvejen i Fredericia.

På mødet vil vi orientere om sidste nyt omkring sammenlægningen med DSRF. Der vil blive serveret frokost efter mødet på klubbens regning.

Vi har forsøgt at arrangere et virksomhedsbesøg, men det har desværre ikke kunnet lade sig gøre, men mere om det på mødet. Til alle der deltager i mødet vil der være en lille gave.

Tilmelding til Metal Sydfyn på Tlf. 62211099 senest 06.05.2011

**På bestyrelsens vegne
Per Maj**



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



Metal Søfart
Region Sjælland
Klub 6

Onsdag d. 4. maj holdes det sidste bestyrelsesmøde i Metal Søfart, som vi kender det nu.

Runde fødselsdage i perioden 28-04-2011 til 22-06-2011

Tillykke 50 år

Henrik Juul Pedersen –
fylder 50 år den 24. maj 2011
Bent Kristensen –
fylder 50 år den 13. juni 2011

Tillykke 60 år

Lars Jørgensen –
fylder 60 år den 30. april 2011

Tillykke 65 år

Poul Wisti Sørensen –
fylder 65 år den 1. maj 2011
Thomas Christian Kinch –
fylder 65 år den 22. maj 2011

Tillykke 70 år

Kaj Aage Lund –
fylder 70 år den 7. juni 2011

Tillykke 75 år

Vincente Marino Rivas –
fylder 75 år den 21. maj 2011
Pauli Nielsen –
fylder 75 år den 29. maj 2011
Harry Gustav Soderlund –
fylder 75 år den 23. juni 2011

JUBILÆUM

Torbjørn Gerhard Fitje har 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 10. juni 2011

Vi har siden 1. januar 2011 været en del af Dansk Metals Maritime Afdeling, som udover at repræsentere os fra Metal Søfart, også repræsenterer catering fra det tidligere Dansk Sø-Restaurations Forening. Hermed er vi blevet styrket i fællesskabet om bord på skibene.

Tirsdag og onsdag 17. og 18. maj holdes stiftende møde for DMMA (Dansk Metals Maritime Afdeling)

For fremtiden vil Metal Søfart overgå fra

at være egen afdeling, og bliver fremover repræsenteret i brancheforening Dæk og Maskine, der servicerer alle ansatte på dæk og i maskinen (maskinister/skibsassistenter/skibsmekanikere/håndværkere), og i alle forhold der omfatter vores område rådgive den nye afdeling.

På grund af disse væsentlige ændringer i vores organisation, venter vi med vores pensionsrådgivningsmøde med PFA til efteråret, men mere om dette i et senere nummer af bladet **Erik Sørensen**

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2011

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

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

Der dækkes op til DFDS's julefrokost for hjemløse d. 9/12-2010 på "Pearl of Scandinavia".

Niels Smedegaard bød velkommen og fortalte at et lignende arrangement blev afholdt på "Crown" i Oslo, og mente at det kunne blive en årlig tradition hvis det blev en succes.

Der var rigeligt med øl og snaps og der kunne ryges livligt i et større musiklokale ved siden af. Også hundene var der taget tilbørligt hensyn til på bildækket.

Kun de tilstedeværende pressefolk med deres fotografer pressede sig unødigt på mellem de spisende gæster. Det er OK at reklamere ved lejligheden, men der er også plads til en snor.







Runde fødselsdage i perioden 28-04-2011 til 22-06-2011

Erik Andersen – Farum Gydevej 24 A,
3520 Farum – fylder **60 år d. 28. april**

Erik Kristiansen – Kirkevejen 13,
Rousthøje, 6818 Årre – fylder **60 år d.
10. maj**

Poul Erik Wurtz Andersen – Ullmans-
vej , 6920 Randers SV – fylder **75 år d.
12. maj**

Lis Marie Nielsen – Kystparken 44,
3700 Rønne – fylder **70 år d. 13. maj**

Inge Pihl – Olsgade 9, 3700 Rønne –
fylder **60 år d. 17. maj**

Johanne Christensen – Ingeborgvej
11, 2-5, 9900 Frederikshavn – fylder **90
år d. 18. maj**

Anne Marie Storm Gundestrup – Løk-
kebovej 4/1, 5600 Faaborg – fylder **75
år d. 22. maj**

Grethe Østergaard Hansen – Ole Rø-
mers Vej 3, 1.tv., 7400 Herning – fylder
70 år d. 8. juni

Willfredo Bumagat Abueg – Kalman-
parken 75, 9200 Aalborg SV – fylder **60
år d. 11. juni**

Torben Peter Pedersen – TH. Nielsens
Gade 84 E, 7400 Herning – fylder **50 år
d. 14. juni**

Lisbeth Jensen – Skivegade 50, 9900
Frederikshavn – fylder **50 år d. 15. juni**

Vivi Nanna Sørensen – Grandgaards-
vej 25, Testrup, 9620 Aalestrup – fylder
50 år d. 16. juni

Ervind Kristensen – Polarparken, Is-
bjørnevej 90, 6715 Esbjerg N – fylder **80
år d. 18. juni**

Peter Vedel Nommesen – Græsvænget
21, 4220 Korsør – fylder **60 år d. 20.
juni**

Ib Splidsboel, f. 16/6 1934, er afgang
ved døden d. 5/3 2011

Marie Olsen, f. 28/6 1914, er afgang
ved døden d. 7/3 2011

Ursula Perbandt, f. 28/8 1929, er afgang
ved døden d. 9/3 2011



Vi mindes



Jeg vil hermed takke foreningen for den fine Weather Station I sendte mig ved mit 50 års jubilæum.

Sender jeg jer mine bedste tanker med en tak for gaven og hilsen.

*Med venlig hilsen
Finn E. Lund*

Jeg vil hermed gerne sige tusind tak for det flotte ostesæt jeg fik til min 75 års fødselsdag. Samtidig tak for en fin farvel og tak fest, det var rigtig hyggeligt. Jeg fik samtidig lidt barndomsminder frem da jeg er født i Vejle.

*De bedste hilsner fra
Anna-Lise Svensson*

Mange tak for gaven jeg modtog i anledning af mit jubilæum.

*Med venlig hilsen
Mona Eriksen*

Det der ikke blev sagt til sluk og luk festen.

Vil hemed gerne bringe en stor tak til formand, ansatte og bestyrelse i DSRF for det store arbejde, de har gjort i de sidste mange år. Især en stor tak til Ole P, en skam det ikke kunne fortsætte mange år endnu. Tak til Ole S for dit store engagement i de faglige sager, som mange har nydt godt af og tak for tiden sammen på kursus. Det er noget jeg savner, de mange gode timer sammen med de andre tillidsrepræsentanter. Også en stor tak til kontorpersonalet for jeres hjælp-somhed når man ringede for at få løst nogle problemer.

Tak endelig for en god sluk og luk fest. Det var dejligt at møde kollegaer, som man ikke havde set i flere år og rigtig hyggeligt at få talt lidt sammen igen.

*Holger Kofoed
R.A.L.*



Jubilæer i perioden 28-04-2011 til 22-06-2011

Alfhild N. L. Hansen har den 1/5 2011 været medlem af foreningen i 40 år og udnævnes derved til æresmedlem.

Jørgen Peder Larsen har d. 1/5 2011 været medlem af foreningen i 50 år.

Erik Larsen har d. 1/5 2011 været medlem af foreningen i 50 år.

Martin Bitsch Baarts har d. 1/6 2011 været medlem af foreningen i 25 år.

Aage Peter Hansen har d. 7/6 2011 været medlem af foreningen i 50 år.

Esben Windfeld Lund har d. 15/6 2011 været medlem af foreningen i 25 år.



2004 - 2006 EU-tilpasning

I 2004 fremsendte regeringen forslag til lovændring om nationalitetskravet til skibsførere på danske skibe.

Forslagets sigte var at tilpasse dansk lovgivning til domme fra EU-domstolen, som cementerede den grundlæggende EU-bestemmelse om arbejdskraftens frie bevægelighed.

I hørings svar til lovforslaget benyttede rederiforeningerne lejligheden til at argumentere for en ønskedrøm om, at hvem som helst principielt kunne være skibsfører på dansk skib.

"Vi ser ikke ikke noget sagligt grundlag for, at ikke-EU-borgere ikke også skulle kunne være omfattet af en liberalisering".

Forud havde foreningerne argumenteret med at skibsførere på et splitsekund kunne indhente råd og vejledninger fra redieriet, og korte rejsetider gjorde at danske myndigheder ganske hurtigt kunne være om bord i efterforsknings sammenhæng.

Maskinmestrenes Forening havde ingen bemærkninger til lovforslaget, mens Søfartens Ledere fandt forslaget betænkeligt og fremførte en række forudsætninger, herunder oversættelse af al relevant lovtekst.

Dansk Sø-restaurations Forening skrev i sit hørings svar, som blev tiltrådt af RBF, at:

"... nationalitetskravet for skibsførere i danske skibe, er af afgørende betydning for en forståelse af, at danske skibe lever op til danske nationalitetskrav og standarder, både søfartsmæssigt og besætnings-socialt i det hele taget".

Ved bekendtgørelse nr. 1010 af 9/10-2006 implementeres lovtilpasningen.

Allerede forud eksisterede en adgang til dispensation som efter ministeriets bemærkninger kun er *"... anvendt i få tilfælde, fx statsborgere fra andre lande, der har permanent bopæl i Danmark"*.

Med denne lovtilpasning, kan man forestille sig, er der sat gang i drømmene og lobbyismen om det danskerfri danske skib.

"På baggrund af erhvervets positive udvikling, også på beskæftigelsessiden, er det derfor deprimerende, når fagorganisationer, som ikke umiddelbart har noget i klemme, uretmæssigt postulerer tab af 6.000 arbejdspladser, at dansk skibsfart vil blive lavkvalitet, at udenlandske søfolk er dårligere end andre m.v."

"Det hævdes også fra visse fagorganisationer side, at lovændringen vil betyde at "fødekæden" vil blive brudt, altså at bortfald af nationalitetskravet vil betyde, at rederierne ikke vil uddanne/beskæftige søfarende i almindelighed, fordi man ikke har brug for dem i slutstillinger"

2011 - 4. februar Lovforslag - Høringsbrev

Den 4. februar sendte Søfartsstyrelsen et udkast til nyt lovforslag i høring. Lovforslaget er komplekst og indeholder flere selvstændige delelementer. Men øverst på dagsordenen er den endelige afskaffelse af nationalitetskravet til skibsføreren på danske skibe.

Høringsfristen var sat til 16. februar, og det er værd at ofre denne høringsfrist særlig opmærksomhed.

For det første kan man bemærke sig, at d. 4. februar er en fredag, og lovforslaget altså først er de høringsberettigede i hænde d. 7. februar, og at perioden herfra er typisk vinterferietid (skolernes ferielukning fra 14/2).

Taget forslagens alvor i betragtning, er der tale om en uforskammet kort høringsfrist (som vi desværre ofte præsenteres for af Søfartsstyrelsen, og ved tidligere lejligheder har klaget over).

"Det hævdes også, at da kaptajnen skal håndhæve dansk ret på danske skibe, må han være dansk. Det blev der principielt allerede gjort op med, da der blev åbnet fra andre EU-borgere,....."

"Lovforslaget koster ikke arbejdspladser eller skatteprovenu, men sikrer, at Det Blå Danmark fortsat kan vise vækst. Rederierne "tjener" heller ikke noget på forslaget, men opnår fleksibilitet særligt ved overtagelse af skibe fra udenlandske konkurrenter."

Danmarks Rederiforening, 3/3 vores understregninger

Forarbejderne til lovforslaget har der til gengæld været arbejdet ihærdigt på forud for 4. februar. Det åbenbares nemlig efterhånden, at flere af rederierhvervets centrale parter har været konsulteret.

Officersorganisationerne som gerne vil handle mod skattetekniske indrømmelser, og rederiforeningerne som gerne vil betale for drømmeforslaget.

Men CO-Søfart og 3F-sømændene har ikke været kaldt til venskabelige forhåndsdrøftelser, som i det mindste havde kun-

Alle relevante dokumenter samt artikler i medierne, kan findes via foreningens hjemmeside:

co-sea.dk

Under nyheder:

Høringsvar-1

senest opdateret: 7/4-2011

ne levne os tid til arbejdet med høringsvaret.

Meget tyder på at de søfartspolitiske ordførere, samtidig med lovforslaget sendes i høring, bliver oplyst om at erhvervets parter er stort set enige om indholdet.

CO-Søfart og 3F-sømændene repræsenterer tilsammen ca. 3.368 ansatte ud af ca. 9.514 ansatte danskere i DIS-flåden (kilde SFS's statistik pr. september 2009 med en anvendt faktor 2).

Ovenstående kunne ikke forhindre rederiforeningerne, i den efterfølgende kamps hede, i at erklære CO-Søfart for uinteressant, fordi vi overhovedet ikke repræsenterede tilbageværende søfarende i DIS-flåden. Rederiforeningerne er både forkælede med og vant til, at "sandheder" som rundkastes fra Amaliegade 33, er **sandheden** på søfartsområdet.

Økonomi- og Erhvervsministeriet kommer på sproglig underfundig vis, til at gentage vrøvlet om at CO-Søfart "ikke har noget i klemme", ved i et notat til høringsvarene at skrive:

"Dansk Metal, hvis medlemmer ikke er direkte berørt af forslaget om afskaffelse af nationalitetskravet..."

ikke noget umiddelbart i klemme = ikke direkte berørt = repræsenterer ikke skibsførere!



Udover at vi ikke repræsenterer skibsførere, kunne rederiforeninger og ministeren have tilføjet:

og de kan heller ikke købes for skattetil-sagn ved sejlads i udenlandske skibe, fordi der ikke er arbejde til dem.

Konkluderende om høringsfristen kan man sige:

* at ingen ønskede de menige søfarendes meninger om lovforslaget, og de øvrige var allerede konsulteret (officerer og rederiforeninger).

2011 - 16. februar Klage til Ombudsmanden

I CO-Søfarts klage til Ombudsmanden over høringsfristen, henviste vi til en justitsministeriel vejledning hvori det bl.a. hedder:

"Høringsfristen afpasses efter de nærmere omstændigheder, men bør være så lang, at de hørte parter har mulighed for at udarbejde et fyldestgørende svar."

Vi noterer at der er tale om et særdeles afgørende lovforslag for det maritime Danmark, og at myndighederne tidligere har hævdet, at mandskabsorganisationerne ikke har kunnet påvise at skibsførers myndighedsudøvelse udøves regelmæssigt. Vi bør altså have tid til fremskaffelse af dokumentation.

Ved svarskrivelse af 17. marts afviser Ombudsmanden at tage stilling til klagen, fordi Ombudsmanden ikke kan tage stilling til de love Folketinget vedtager og konsekvensmæssigt heller ikke "bør" kunne behandle spørgsmål som vedrører procedurer vedrørende lovgivningspolitiske spørgsmål.

Klagen henvises med andre ord til at blive behandlet politisk i det politiske apparat.

Lovforslagets delelementer

Indledningsvis hedder det i bemærkningerne til lovforslaget:

"Det overordnede formål med lovforslaget er at styrke rederiernes og de danske søfarendes globale konkurrenceevne."

Det kan umiddelbart konstateres, at forslaget vil fratage majoriteten af søfarende i DIS enhver form for konkurrenceevne.

"Skibene er hjemmehørende i byer som Skagen, Kerteminde og København, Dannebrog er også det gode gamle flag. Men om bord på de danske skibe er besætningerne alt andet end danske. For et smuthul i loven om brug af danske og EU-borgere som skibsførere medfører, at stadig flere danske rederier søger og får dispensation fra kravet om, at kaptajner på de danske skibe skal være dansk eller fra et andet EU-land."

"En aktindsigt i Søfartsstyrelsens dispensationer viser således, at 56 danskflagede skibe nu sejler helt uden danskere om bord."

1. ben Nationalitetskravet

"Det foreslås, at kravet om dansk/EU/EØS indfødsret for skibsførere i besætningslovens § 6, stk. 4, § 13, stk. 1, § 19, stk. 2, og § 24 ophæves for skibsførere på skibe registreret i DIS."

2. ben Særligt udenrigsfradrag

"Det foreslås på den baggrund at udvide det eksisterende sømandsfradrag med

nationalitetskravet i dansk skibsfart

et udenrigsfradrag for danske søfarende ved arbejde uden for EU/EØS om bord på danske eller udenlandske skibe. Udenrigsfradraget foreslås fastsat til 105.000 kr. og træder i stedet for det almindelige sømandsfradrag på 56.900 kr. Dette vil give de berørte søfarende en nettogevinst på ca. 16.000 kr. årligt uanset indtægt, når de er berettiget til fradraget hele året."

Forslaget vil kunne gavne et fåtal af søfarende med det angivne beløb, nemlig

"Med et nyt lovforslag blæser erhvervs- og økonomiministeren til direkte angreb på det grundlæggende princip om danske skibsførere i det register, der giver skattefordele til danske rederier."

"Det trækker endnu engang op til stormvejr om det omstridte DIS-register"

"Et væsentligt hensyn med DIS-loven har hidtil været at sikre, at der fortsat er dansk beskæftigelse på de danske skibe med et krav om, at skibsføreren skal være dansk eller EU-borger. Men netop det princip vil det nye lovforslag bryde med."

Berlingske Business, 3/3

dem som skal betale skat af udenlandsk indkomst, og som kan dokumentere at de ikke har sejlet i EU/EØS-farvande i forhold hertil (herlige dokumentationsproblematikker).

For dem som sejler udenrigsfart i danske skibe, har forslaget kun betydning for søfarende som har samtidig landindkomst.

3. ben

Tilskud til efterladte søfolk

"Efterladte søfarende er et tiltagende pro-

blem. Sagerne har betydelige menneskelige og sociale konsekvenser for de søfarende og deres familier.

I tråd med konventionen om søfarendes arbejdsforhold foreslås på den baggrund, at der etableres en særlig pulje på 1,8 millioner kroner årligt...."

Der tænkes på udenlandske søfarende som efterlades af mere eller mindre havarerede rederier, uden løn og uden forplejning i danske havne.

Alle er enige om at der bør findes en løsning for så vidt gælder forplejning og hjemrejse, mens lønspørgsmål for danske skibes vedkommende henhører under Lønmodtagernes Garantifond.

Selve ordningen som den er foreslået, har imidlertid også konsekvenser i form af, at rederier forud for en truende konkurs kan spekulere i ordningen og søge dansk havn, alene fordi ordningen er kendt.

4. ben

Ændret finansiering af Handelsflådens Velfærdsråd (HFV) og Søfartens Arbejdsmiljøråd.

"Der lægges med lovforslaget op til, at finansieringen af det foreslåede udenrigsfradrag og den foreslåede etablering af en ordning til økonomisk sikring af efterladte søfarende sker ved, at rederierhvervet fuldt ud overtager statens samlede årlige bidrag på ca. 4,8 millioner kroner til Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Denne del af forslaget må opfattes som den økonomiske kabale. Hvis vi antager der er ca. 8.000 danske søfarende i DIS, kan man regne ud at den beregnede gen-



nemsnitlige værdi af det særlige udenrigsfradrag er 31 kr om måneden pr. søfarende i DIS. Det tonser selvfølgelig når det lægges over på nogle få skuldre.

Til gengæld påtager rederierne sig en udgift på 4,8 millioner kroner. Der skal ikke meget regneri til at forstå, at de penge hurtigt kan være tjent hjem på sparede lønomkostninger.

En helt anden side af denne sag er spørgsmålet om det hensigtsmæssige i, at rederierne får den med pengene følgende betydning i HFV - set fra de søfarendes bord. I dag finansieres HFV med 70 øre pr. dag pr. søfarende, det samme fra rederiet, og højst 140 øre pr. dag fra staten.

5. ben

Gennemførelse af SUA-protokollen.

Handler om udlevering af personer til udenlandske myndigheder og relaterer til terrorisme. Behandles ikke i denne sammenhæng.

Høringsvar

CO-Søfart

CO-Søfart er, som vi er citeret for i "Søfart", lodret imod forslaget. Vi er ikke et øjeblik i tvivl om at det hvis vedtaget, vil få katastrofale konsekvenser for den tilbageværende danske beskæftigelse i DIS-flåden. Vi skønner der er 8.000 danske søfarende beskæftigede i DIS i dag, og uden nationalitetskrav til skibsføreren, antager vi omkring 6.000 af disse vil forsvinde over en årrække.

Hvis der ikke er brug for en dansk skibsfører, er der principielt heller ikke brug for danskere i karrierestillinger på dækket. Der er heller ikke brug for andre danskere

til et socialt og fagligt netværk ombord.

Herudover anser vi den danske kaptajn for at være et muligt værn for, at indholdet i den danske sømandslov og dansk ret og kultur overhovedet respekteres ombord. Det gælder f.eks. i forhold til retten til landlov, overholdelse af hviletidsbestemmelser, kostens kvalitet, udbetaling af konstanter m.m.v.

Det er ikke rederierne og de landansatte som står på nakken af skibsbesætninger-

Er Brian Mikkelsen på jobjagt?

"Hvad vil det sige at lave en Nils Wilhjelm? Og er økonomi- og erhvervsminister Brian Mikkelsen (K) ved at lave en Nils Wilhjelm? Eller udtrykt mere mundret: Er økonomi- og erhvervsministeren ved at please rederierne så meget, at han på et senere tidspunkt vil blive belønnet med et godt job?"

"Erindringen om den tidligere konservative industriminister Nils Wilhjelm fra Schlüter-regeringen springer frem, når man i disse uger følger Brian Mikkelsens forsøg på at fjerne kravet om, at danske skibe skal have danske office-

ne for at arrangere landlov, udbetale penge, opretholde kostkvalitet osv.

Og troen på at korte kurser i dansk lov og ret er tilstrækkelig forudsætning for en indisk kaptajn til at føre dansk skib, som Søfartsstyrelsen tilsyneladende vil bilde os ind, er i bedste fald naiv.

Uden en eneste dansker ombord, er vejen til sammenligning med bekvemmelighedsflag en ren skøjtebane uden bolværk. Der vil kun være flaget tilbage.

nationalitetskravet i dansk skibsfart

Der har været meget politisk opmærksomhed omkring vores påstand om de 6.000 stillinger. Foreningen har i forbindelse med angivelse af høringsvar udarbejdet et længere teknisk notat om spørgsmålet. Dette notat offentliggøres på vores hjemmeside efter lovforslagets fremlæggelse i Folketinget.

Vores overvejelser har taget udgangspunkt i beskæftigelsesudviklingen fra 1988 til i dag i DIS. I 90'erne falder antallet af danskere fra ca. 7.500 til ca. 5.800.

rer på broen."

"Reglen om, at skibsføreren skal være fra Danmark eller EU, er ellers stort set det eneste krav, der stilles til rederierne for, at de kan benytte sig af det attraktive DIS-register, som blandt andet giver skattefrihed til de ansatte."

"Rederierne bakker derfor helhjertet op om Brian Mikkelsens plan der blev præsenteret kun seks uger efter, at han før jul noget usædvanligt for en siddende minister, offentligt luftede sine fremtidige karriereplaner."

Ugebrevet A4, LO, 7/3-2011

I slutningen af 90'erne indgår færge-DIS i statistikkerne hvormed antallet af danskere stiger til op mod 8.000, og dette tal er herefter så nogenlunde stabilt op gennem de følgende 10 år. Der er tilsyneladende etableret et balancepunkt. Antallet af skibe øges og det fører hverken til stigende eller faldende beskæftigelse - udover krusninger på overfladen.

Det er vores påstand at nationalitetskravet er et ankerpunkt for denne stabilisering. Vi antager samtidig at der i dag er

så mange højtuddannede filippinske og indiske søfarende, at rederierne er parat til den næste store udskiftningsbølge, hvis de kan få lov.

Når f.eks. Mærsk i medier og på generalforsamling forsikrer at de elsker den danske sømand, så tror vi gerne at de har behov for danskerne - en tid. Men vores erfaring med samme rederi bekræfter, at udsagnet i overmorgen kan være lodret modsat (jævnfør historien om de danske hovmestre som i 2007 var absolut sikret beskæftigelse og et lille år efter "garantien" var stillet, modtog en fyreseddel).

Vi har sammenholdt beskæftigelsesudviklingen i DIS, med den tilsvarende udvikling i norske NIS, hvor der siden 1990 har været en simpel administrativ adgang til dispensation fra nationalitetskrav. Her er antallet af norske søfarende fra 1987, hvor registret blev oprettet, til 2009 faldet fra en andel på 76,2% til en andel på 13,1%. Til gengæld har nordmændene en rigtig stor indenrigsflåde med norsk beskæftigelse.

LO

Høringsvaret fra LO er kort og kontant. LO skriver bl.a.:

"LO kan ikke støtte sigtet i forslaget om at ophæve nationalitetskravet."

"Det er LO's vurdering, at de afledte effekter af forslaget om ophævelse af nationalitetskravet for skibsføreren, således som nærmere beskrevet i Dansk metal's (Maritime afdeling) høringsvar af 16. februar 2011 og FOA's høringsvar af samme dato, vil medføre yderligere fatale konsekvenser for beskæftigelses- og uddannelsesmulighederne for LO's medlemskreds på søfartsområdet."



FOA

FOA organiserer søfarende i kommunalt ejede indenrigsfærger. Foreningens høringsvar er klart og kontant.

"Der vil fremover ikke - i hvert fald ikke i samme omfang - ske ansættelse af skibsførere med dansk baggrund under DIS. Dette vil yderligere indebære, at der "som led i fødekæden" heller ikke i stillinger under skibsføreren vil blive ansat personer med dansk baggrund."

Konsekvensen vil fremover blive *"betydelige rekrutteringsproblemer"* til sejlads i de indre danske farvande.

Søfartens Ledere

Høringssvaret fra navigatørernes forening er betydeligt sværere at forstå. Det er hvad mange vil kalde et "radikalt" svar, med på den ene side og den anden side.

Indledningsvis roser navigatørerne ministeren, for at fokusere på danske søfarendes erhvervsmuligheder i international skibsfart, gennem regulering af sømandsfradraget. Den givne skattebegunstigelse er dog alt for beskedent.

Navigatørerne ser *"med bekymring"* på forslaget om at afskaffe nationalitetskravet, som vil kunne få betydning for beskæftigelsen af danske skibsofficerer, og dermed for udviklingen af de maritime kompetencer. I opsummeringen udtrykkes dette således at foreningen *"som udgangspunkt"* er imod forslaget.

Som vi læser svaret ville en egentlig skattefritagelse ved sejlads i udenlandske skibe, have gjort hele forslaget spiseligt for navigatørerne.

Hvor alle de danske søfarende som ikke tilhører den lille skare af højtuddannede officerer efterlades, herunder alle officerer i småskibsfarten, fremgår ikke af navigatørernes svar.

Maskinmestrenes Forening

Maskinmestrene anbefaler overordnet at *"lovforslaget sendes til fornyet behandling og at DIS kontaktudvalget inddrages i arbejdet med at sikre en orden, der fremmer konkurrenceevnen for dansk skibsfart"*

"Der er ikke tale om nogen skræmmekampagne".

Når det alligevel er Singapore, Søren Skou (adm. direktør i Maersk Tankers) fremhæver som verdens bedste sted at drive rederi, hænger det blandt andet sammen med, at der ikke er nogen skat på rederier, og at indkomstkatten er meget lav".

"... jeg nævner det for at sige, at for dem, der bygger skibe til Singapore-flag, er det en lille smule nemmere at skabe et større afkast - og det er jo det, det handler om."

Børsen, 16/3-2011

og danske søfarende."

Vedrørende afskaffelse af nationalitetskravet opfordres til fremme af udvikling om gensidig international anerkendelse af sønæringsbeviser, og vedrørende skattedelen har mestrene nogle konkrete forbehold og anbefalinger.

Sømændenes Forbund/3F

Har ikke indsendt selvstændigt høringsvar, så vidt foreningen bekendt.

Revideret lovforslag - L189 - fremsat 7. april 2011

Torsdag den 7. april blev et revideret lovforslag fremsat i Folketinget.

I en kort kommentar til fremlæggelsen skrev vi på hjemmesiden:

I CO-Søfart glæder vi os over der har været lydhørhed hos nogle partier for foreningens, Dansk Metals, FOA's og LO's protester mod lovforslaget, og at særligt Dansk Folkeparti har sat et kraftigt fingeraftryk på lovforslagets endelige udformning. Vi havde helst set forslaget helt bortfalde, men en halv skandale er selvfølgelig at foretrække for en hel skandale.

Konkret undrer det os at der i forbindelse med de særlige dispensationsmuligheder til specialskibe, ikke involveres normal høringsprocedure i erhvervet, med mulighed for at protestere og bringe en given dispensation for erhvervets ankeudvalg.

Der er kun sket ændringer for så vidt angår nationalitetskravet, og ikke i øvrige elementer af lovforslaget.

Oprindelige forslag:

Efter forslaget som det blev udsendt i høring, bortfaldt kravet til dansk eller EU/EØS nationalitet, for skibsførere på danske skibe efter besætningsloven (Lov om skibes besætning nr. 15 af 13. januar 1997). Iht gældende lov er det muligt at give dispensation for kravet.

Revideret forslag:

Kort fortalt gives der efter det reviderede forslag tilsagn til, at halvdelen af skibene i DIS kan sejle med skibsførere som ikke

har EU/EØS-statsborgerskab. Dispensation udstedes rent administrativt af Søfartsstyrelsen.

Principielt stilles der samme krav til skibsførere fra andre lande som der i dag stilles til skibsførere fra EU/EØS.

Udover paritetsreglen åbner forslaget for særlige puljer af yderligere dispensationer.

Særlig tilladelsespraksis - indflagning:

I fem år kan skibe indflages uden nationalitetskrav til skibsføreren. Efter periodens udløb kan skibene udskiftes med nye skibe fortsat uden nationalitetskrav.

Særlige skibstyper:

Når det kan dokumenteres at der ikke kan skaffes kvalificerede skibsførere kan Søfartsstyrelsen meddele egentlig dispensation.

Reglerne som de her er beskrevet ganske kort, fremgår ikke af lovteksten, men af bemærkningerne til loven - og det hele er overladt til administrativ praksis uden ankemuligheder fra erhvervet.

Såfremt lovforslaget vedtages, vil CO-Søfart fremover nøje følge udviklingen, med relevante opdaterede statistikker, som vil blive optrykt i fagbladet hver gang nyt statistisk materiale er tilgængeligt fra Søfartsstyrelsen.

Vi har et omfattende statistisk helhedsmateriale som rækker tilbage til 1988, og det vil blive opbevaret i vores bankboks, men brugt flittigt.

Udsnit fra dobbeltside med "Winston Churchill", tæt ved færdiggørelse på det italienske skibsværft Cantieri Navali del Tirreno e Riuniti - foråret 1967. Foto: Bruce Peter collection.



DFDS

Sailing in style

BRUCE PETER

BILLEDKAVALKADE for DFDS-nostalgikere

DFDS

"Sailing in style"

Af: Bruce Peter

Udgivet af: Ferry Publications

Isle of Man

www.ferrypubs.co.uk

Forhandles i Danmark af:

Nautilus

www.forlagetnautilus.dk

Se menu: Søfart andre udgivere

Pris: Kr. 269 (på smudsomslag angivet
at være 160 kroner)

128 sider

Koncentreret om billeder fra halvtredser-
ne frem til nyere tid.

Bruce Peter er arkitekt og design historiker og arbejder for The Glasgow School of Art's Department of Historical & Critical Studies.

Bogen er en lækkerbidsken for alle med kærlighed til DFDS-skibe og historie. - og nyd lige linierne, albuerummet, roen og askebægrene på nederste foto.

1. Klasse

Foto: Erhvervsarkivet



"Kronprinsesse Ingrid",

1. Klasse rygesalon

Foto: Bruce Peter collection



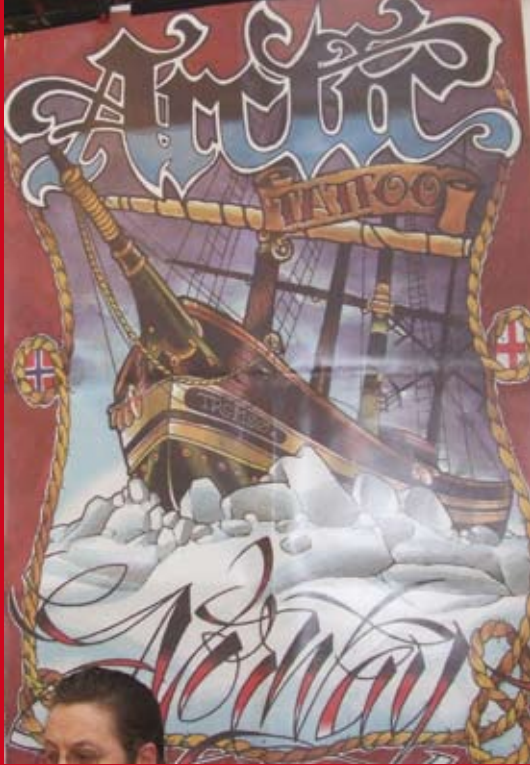


Første tatover
Danmark nog
april) demon
og udsmykn
alle livets gra
på den ande
mandstradi
mer.





ings-festival i
gensinde (1.-3.
strerede kunst
ngsglæde over
enser, og langt
en side af sø-
tionens ram-



Meat Pie

SØKOST

Af: Jonatan Leer

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

Kender du historien Sweeny Todd? Barberen fra Fleet Street? Det er en tragisk fortælling fra Dronning Victorias London, hvor en ung og meget talentfuld barber levede med sin yndige kone og datter. Desværre faldt den magtfulde dommer Turpin for barberens kone, og fik barberen forvist til Australien. Efter flere årtier på havet vender barberen hjem og prøver at finde sine elskede. Det viser sig dog, at konen er død, og datteren adopteret af den onde dommer. Denne har endda planer om at tage sin steddatter til ægte.

Sweeny genåbner sin gamle babersalon ovenover en pub, der er kendt for at have Londons værste kødtærter eller meat pies, som de hedder. Pubben er drevet af den gæve Fru Lovett, der dog har det svært i det hårde kvarter. Salonen får hurtigt et godt ry, og en dag indfinder selveste dommer Turpin sig. Sweeny forsøger at hævne sig på dommeren, men det mislykkes. Herefter går den bitre barber fra forstanden. I sit vanvid begynder han at slå tilfældige kunder ihjel. Ligene overtager Lovett til sin kødtærteproduktion, hvilket gør pubben til en stor succes, og hendes tærter berømmes i hele London. Dette makabre samarbejde afsløres dog, og det hele ender tragisk med at Lovett ryger i bageovnen, og Sweeny selv får sin kniv at mærke.

Historien findes i adskillige versioner, men er især kendt fra den herligt skræmmende musical af Stephen Sondheim. Det var

ham, der lavede West Side Story sammen med Leonard Bernstein. I musicaludgaven af den frygtelige historie får vi bl.a. den bizzarre sang "Prøv et stykke præst", som Sweeny og Lovett synger duet og diskuterer, hvordan de forskellige mennesketyper gør sig som kødfyld. Sweeny må indrømme, at præst smager himmelsk!

Det hele er jo naturligvis opspind fra enden til anden, men om ikke andet en fængende historie om menneskets mørkeste sider. Det er dog ganske vist, at Storbritannien har en lang tradition for at lave kødtærter, og de smager faktisk himmelsk. Derfor kommer her en lille opskrift på tærte med svinekød og Guinness. Den laves med butterdej, som man kan købe på ruller og er ganske ligetil at lave. Tærten kan spises som hovedret med salat eller bønner til, eller tages med på skovtur eller på havet. Man kan også servere den i små stykker som snack til en gin og tonic.



Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: jonatanleer@hotmail.com



Tærte med svin og Guinness

(Hovedret til 6 personer)

- * 500 gram hakket svinekød
- * 500 gram nakkekotelet
- * Smør, salt og peber
- * 2 store løg
- * 2 fed hvidløg
- * En dåse Guinness
- * En dåse tomatpuré
- * 500 gram persillerødder
- * To stjerneanis
- * To ruller butterdej
- * Et æg

- Skær nakkekoteletterne i mindre tern, og hak løgene groft.

- Brun løgene langsomt i en god klat smør i en sautepande. Tag dem op.

- Skru op for varmen, og brun kødet i lidt nyt smør med rigelige mængder salt og peber.

- Kom løg og hvidløg ved, når det er brunet godt. Så kommes tomatpuré ved.

- Så hældes øl ved sammen med stjerneanis. Kan man godt lide en kraftig ølsmag, kan man bruge porter i stedet for Guinness.

- Lad det simre roligt i en times tid. Kom evt. ekstra øl eller vand ved, hvis det koger tørt.

- Persillerødder skrælles og skæres i skiver. De kommes ved det sidste kvarter.

- Mens kødet snurrer, kommes den ene rulle dej i en passende form. Husk at fugte papiret lidt, det gør at dejen ikke falder ned af kanterne.

- Bag bunden 12 minutter ved 200 grader.

- Put så fyldet i og kom den anden rulle over. Overskydende dej kan bruges til at lave en lille dekoration og her er frit valg på alle hylder. Pensl med æg og bag videre i ca. 20 minutter.

- Servér med salat eller let dampede grønsager og et velskænket glas Guinness!



DMMA's SOMMERHUS VED KALUNDBORG KAN LEJES

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

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

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

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

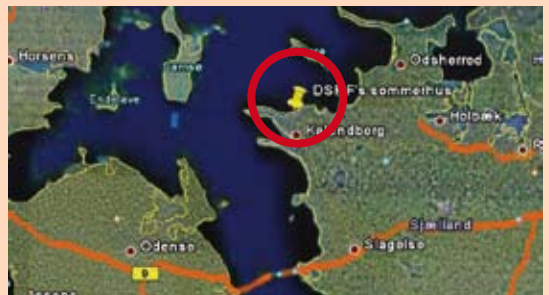
Priser lavsæson (incl. el):
Alle øvrige uger

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

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

Alle medlemmer af CO-Søfarts medlemsorganisationer kan leje sommerhuset.

Se:
www.co-sea.dk



Dømt til at være lykkelig

"Hensynet til sundhedsforskrifter dominerer over hensynet til velsmag. Middagsbordet bliver en slags apotekerskranke, hvor fedt og kalorier vejes, og hvor man samvittighedsfuldt tygger de fødevarer, der næppe er spor andet end medicin. Vin skal ikke drikkes for dens smag, men fordi det styrker arterierne, fuldkornsbrød skal spises for fordøjelsen; hvidløg skal bides rå.....

Pascal Bruchner, Information 2/4-2011

Albert Engström



— Kom ikke og sig, a' de umælendes Dyr ikke har Forstand li'saa godt som vi Mennesker. Forleden Nat fandt jeg en Væggelus paa Pudlen, men i Stedet for a' gøre Kaal paa'en, sa' jeg: — Rub nu hjem me' dig igen, din lille Stygrian. — Og min Sjæl og Salighed, om ikke Lusen gjorde helt omkring og krøv op paa Konen igen.

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

