

Blå Farve

OBS at blå farve i bladet fremover indikerer hyperlink i den elektroniske udgave (der kan selvfølgelig være blå i fotos og grafik som ikke er hyperlink).

Alle tilgængelige fagblade - også "Sø-Re-staurationen" årgang 1999-2005 - er konverteret og udlagt på hjemmesiden som e-paper.

Fotos

I dette nummer er fotos på side 1,2 og 7, af John Ibsen fra hans tur til Mumbai (se side 8)



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



Dansk Metals Maritime Afdeling

Gandhi

**i minde om
22. juli 2011
Oslo**

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. 36365595
Inform.medarb. Anja Poulsen 36365587

E-mailadresser:

bkp@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: 0000suj@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)



REDAKTIONEN



af dette nummer
sluttet den 7. august 2011

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 14. oktober 2011
- på nettet (www.co-sea.dk) d. 9. oktober.

Stof til oktober-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 23/9-2011, *eller efter aftale.*

INDHOLD

BMI og lægekantorets snerperi	3
Faglige sager og noter	4
Indiske fagforeninger og Mexico City	8
Mønstringsstatistikker	16
DMMA dæk&maskine - internt	18
Månedens foto	20
DMMA catering - internt	22
CO-Søfart nyt	23
DFDS kasino	24
DFDS stressundersøgelse	28
Comeback til sommerhus	32
Jonatan Lear - Matros ål	36
DMMA's sommerhus	38
Månedens citat og Albert Engström	39
Kontor og ferier	40

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



Bekendtgørelse om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere - BEK nr. 575 af 19/6-2008

Fedme i væsentlig grad:

Et Body Mass Index (BMI) > 40 skal medføre en konkret vurdering. Hvis det vurderes, at fedtfordeling og muskelfylde anses for at være svært hæmmende for bevægeligheden.....

Førstegangs-
udmønstrende

Absolut
kassation

Sejlet inden for de
sidste 5 år

Evt. begrænsning i tid,
arbejdsområde om bord
og fartsområde.

I 2003 førte Dansk Sø-Restaurations Forening en sag for Sø- og Handelsretten mod Helbredsnevnet for Søfarende og Fiskere. Sagen var anlagt på vegne af et medlem som ikke kunne få sit stempel i "Den Blå Bog", med baggrund i et BMI på 52. Efter søfartslægens afslag indbragte foreningen sagen for det daværende Helbredsnavn, med begæring om at medlemmet som erhvervssøfarende fik udstedt Den Blå Bog med en tidsbegrænsning. Helbredsnavnet indhentede en speciallægeerklæring til brug for sagsbehandlingen, hvoraf det fremgik, at medlemmet var i behandling til væggtab, og var "relativt upåvirket" f.eks. efter trappegang til 4. sal, og kunne nå gulvet med fingrene i oprejst tilstand.

Ikke desto mindre fastholdt Helbredsnavnet søfartslægens beslutning om ikke at udstede Den Blå Bog, hvorefter medlemmet mistede sin stilling som søfarende. Foreningen indbragte sagen for Sø- og Handelsretten som underkendte Helbredsnavnet og erklærede, at der var truffet en "åbenbart ulovlig afgørelse" ([se kendelsen her](#)).

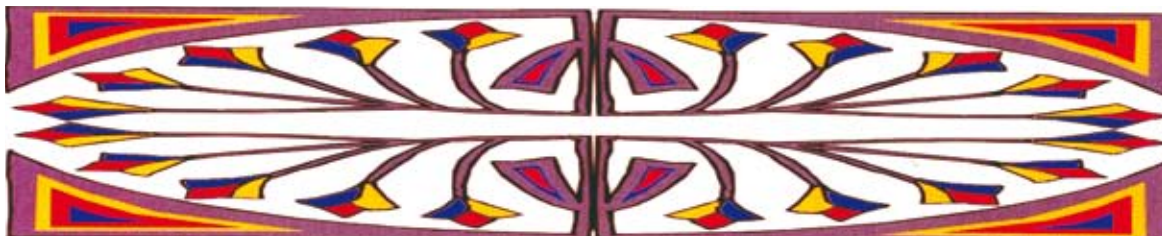
Nu er den gal igen.

I to konkrete sager her fra sommeren, hvor de involverede BMI'er har været på 39,5 og lidt over 40, har søfartslægerne fra Amaliegade indført deres helt egne fortolkninger af bekendtgørelsen. Det konkrete skøn kommer tilsyneladende ganske til at hvile på deres personlige moralske og æstetiske opfattelse af, hvordan et menneske skal se ud. De finder også deres eget sprog til at beskrive situationen. Hvor bekendtgørelsen taler om "fedme i væsentlig grad", taler den ene søfartslæge om at BMI>40 er det samme som "ekstrem fedme". "Ekstrem", det er noget der vil noget på marginalerne. Som i "ekstremsport" - eller udspring fra 8. sal uden faldskærm.

Meget kan tyde på at de læger som i dag er ansat på rederiforeningens lægekantor, har fået tidens moralske tand galt i halsen. De kan for den sags skyld have deres meninger og æstetiske holdninger som de vil, og de kan også prædike for de søfarende hvis de føler for det. Men de skal bruge deres stempel i overensstemmelse med bekendtgørelsen, og for erhvervssøfarende, som er "svært hæmmede" i bevægeligheden, eventuelt bruge hjemlen til begrænsninger og advarsler.

Det er også her på sin plads at nævne, at Søfartsstyrelsen som tilsynsmyndighed, sover i timen. Hvis de så også bare havde snorket så man kunne høre det.

I næste nummer af bladet fortæller vi om de to sager i detaljer.



v/Ole
Strandberg
pr.
7/8-2011

DFDS kasino - catering

[Tillæg til DFDS overenskomsten rederias-](#)
[sisterer.](#)

Som beskrevet andetsteds i bladet, har DFDS nu også fået kasino på "Pearl Seaways" der sejler København – Oslo. Ligesom de andre ruter hvor DFDS driver eller har drevet kasino, har vi lavet en tillægsaftale på ruten for de rederiassisterer der arbejder på kasinoet.



Der har den 7. juli været afholdt møde med en del af personalet ombord, og resten vil blive besøgt efter sommerferien. Formålet med mødet er at fortælle om overenskomsten og tillægget, samt at få valgt en tillidsrepræsentant blandt medlemmerne, idet det er forbundets opfattelse, at denne vil være den mest velegnede til at forhandle fordelingen af troncen.

J/

PS: Efter et møde med HK d. 20/7, har HK skriftligt anerkendt at overenskomstenråd det tilhører DMMA.

FAGLIGE SAGER OG NOTER DMMA

Blå Bog

En skibsassistent i DFDS blev til sin lægeundersøgelse erklæret uegnet til skibstjeneste. Dette med henvisning til at han havde for højt BMI og for højt blodtryk. Det forholder sig dog sådan at begge ovennævnte målinger lå under de grænser, der fremgår af bekendtgørelsen om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere.

Sundhedsbevis for søfarende og fiskere

Health Certificate for
Seafarers and Fishermen

Af denne fremgår det, at lægen, når BMI er over 40, skal foretage en konkret vurdering om bevægeligheden er hæmmet som resultat af vægten. Ifald han vurderer at det er tilfældet, kan han for erhvervssøfarende vælge en begrænset forlængelse af sundhedsbeviset, eller han kan – som han altså gør i dette tilfælde - vælge absolut kassation.

Men i det aktuelle tilfælde forholder det sig som nævnt sådan, at BMI ifølge lægens egen måling er under grænsen på de 40 og derfor skal lægen slet ikke foretage nogen vurdering. Han skal blot notere sig

at medlemmet på dette punkt er egnet til skibstjeneste.

Angående blodtryk siger bekendtgørelsen, at lægen skal foretage en konkret vurdering, når blodtrykket overstiger 180-200/110. I den aktuelle sag kan det af lægens egen måling konstateres, at medlemmets blodtryk ligger under grænsen. Derfor burde han også på dette punkt have erklæret medlemmet egnet til skibstjeneste.

Ikke desto mindre vælger lægen altså at erklære medlemmet for uegnet til skibstjeneste, hvormed han i realiteten fratager ham sit erhverv og gør ham arbejdsløs. Hvis man endelig mener at der skal en konkret vurdering til – selvom dette altså er uden hjemmel i loven – så kunne man have valgt den mere lempelige løsning og udstedt medlemmet med en begrænset forlængelse af sundhedsbeviset.

Men i stedet vælger lægen den absolut hårdeste foranstaltning, som ovenikøbet efter DMMAs mening er uden hjemmel i lovgivningen. Vi har derfor anket afgørelsen til Ankenævnet for Søfartsforhold, ligesom vi også har anmodet Søfartsstyrelsen om at give tilladelse til, at medlemmet får en ny lægeundersøgelse.

CP

Fiskeri i Norge catering

Et medlem har haft en uheldig ansættelse som kok på en norsk fiskekutter. Medlemmet modtog aldrig et ansættelsesbevis, lønnen kom hver måned for sent, der var rod med skattevæsenet og i det hele taget var det en rodet affære. Efterfølgende fik medlemmet på slutafregningen fratrasket udgifter til transport, hvilket ellers ikke var aftalt.



I det hele taget skyldes en del af problemet at der ikke var indgået nogen skriftlig aftale, som kunne have forhindret en del misforståelser. Det er derfor altid en god idé at få noget på skrift – specielt hvis man indgår aftaler med ukendte arbejdsgivere.

Vi er fortsat i dialog med arbejdsgiveren om slutafregningen. Medlemmet har i mellemtiden fået nyt arbejde i Norge, men her er der allerede udstedt en kontrakt.

CP

Velfærdsparagraffen

En skibsassistent har opsagt sin kontrakt i et mindre rederi med henvisning til [Sømandslovens § 10](#), da han fik tilbudt en bedre stilling i et andet rederi. Den nye stilling er både bedre lønnet og har et bedre forhold mellem ude- og hjemmeperioder.

Det tidligere rederi har efterfølgende holdt tilgodehavende løn og feriepenge tilbage, hvilket vi har protesteret imod. Rederiet har ikke svaret på vores første skriftlige henvendelse. Vi har derfor netop afsendt første rykker. Svares der heller ikke på den, overgår sagen til advokat med henblik på stævning.

CP

Land catering

Vi nævnte i sidste nummer endnu en sag om manglende løn mv. på en restauration nord for København. Restauranten er siden da gået konkurs, og vi har anmeldt medlemmets krav til [Lønmodtagernes Garantifond](#), hvorfra vi afventer svar.

CP

Søfartsstyrelsen overenskomster

Som nævnt i sidste nummer er forhandlingerne med Søfartsstyrelsen om nye overenskomster for hhv. catering og dæk/maskine gået i hårdknude. Siden sidst har vi genfremsat vores oprindelige tilbud om en sammenlægning af de to overenskomster. Vi afventer i skrivende stund Søfartsstyrelsens tilbagemelding.

CP

Tillidsrepræsentanter "Crown of Scandinavia"



På "Crown of Scandinavia" har to af vore tillidsfolk nedlagt deres tillidshverv. Begge er begrundet i nye udfordringer. Det drejer sig om tillidsrepræsentant for [skibsassistenterne](#) Jonas Juel Hansen og suppleant for [catering](#) Mark Fihl.

Jonas Juel Hansen har fået en højere stilling i et andet rederi, mens Mark Fihl

er blevet forfremmet internt i DFDS. Der er sat eller sættes snarest gang i nyvalg på begge poster. Vi takker Jonas og Mark for indsatsen og ønsker held og lykke fremover.

CP

Svendborg Navigationsskole dæk & maskine

Foreningen deltog den 2. juni 2011 i dimensionsfesten på [Svendborg Søfartsskole](#). Besøget var dels for at overrække præmier til udvalgte nyuddannede skibsassistenter, og dels for at indgå i et tættere samarbejde med skolen.

I fremtiden vil denne slags tiltag blive varetaget af Metal Ungdom som også vil besøge øvrige søfartsskoler i landet.

KØJ

NCC Roads dæk & maskine

Foreningen har indgået overenskomst for ubefarne skibsassistenter med [NCC Roads](#) pr. 29. juni 2011. Overenskomsten kan findes på [foreningens hjemmeside](#).

Det skal påpeges, at rederiet endnu mangler Søfartsstyrelsens godkendelse som praktiksted, men dette har kun betydning for rederiets mulighed for tilskud, og altså ikke betydning for ubefarne skibsassistents ansættelsesforhold og optjening af sejltid.

KØJ



Papirer som skibsassistent MARTEC

Foreningen modtog "et skrig om hjælp" fra en nu faglært ubefaren skibsassistent, som har urimelige problemer med at få papirer som befaren skibsassistent.

Tilbage i 2003/2004 havde den pågældende sejlet ca. 13 måneder som ubefaren skibsassistent i DFDS, og manglede altså ca. 5 måneders sejltid af de obligatoriske 18 måneder, da det passede med at tage det ligeledes obligatoriske afslutningskursus på MARTEC. Efterfølgende tiden på MARTEC, var det ikke muligt for den ubefarne at finde ny hyre, så de resterende 5 måneder kunne komme "i bogen".

Efter ca. to års arbejdsløshed følte vores medlem sig nødsaget til at vælge en anden uddannelse og han gik i et 4,5 års uddannelsesforløb som plade- og konstruktionsmed på [Karstensens skibsværft](#). Efter afslutning af uddannelsen kunne vores medlem stadig ikke finde arbejde, og han vendte tankerne tilbage til sine uafsluttede papirer som skibsassistent.

En person med svendebrev inden for jern- og metalområdet, kan uden sejltid opnå papirer som faglært befaren skibsassistent efter et 10 ugers kursus på en søfartsskole.

Vores medlem er i besiddelse af:

- * Papirer for 13 måneders sejltid som ubefaren.
- * Et svendebrev som plade- og konstruktionsmed.
- * Et skibsassistent-kursus som i grove træk svarer til det krævede 10 ugers kursus.

Herefter burde det være en smal sag

at opnå dispensation således at vores medlem kan sejle som befaren, og foreningen søgte Søfartsstyrelsen om dispensation. Imidlertid har Søfartsstyrelsen uddelegeret dispensationsadgangen (meritvurderingen) til MARTEC (som tilfældigvis også er den skole som har uddannet vores medlem!).

Vi rettede derfor henvendelse til skolen og oplyste at det var en hastesag, fordi medlemmet var i en situation hvor han var ved at miste dagpengeretten, at han var husejer og at det ville være muligt at skaffe ham hyre med kort varsel som befaren.

Skolen lovede at vi ville få svar før skolens sommerferie, men på trods af situationen og på trods af at sagen måtte antages at ligge "lige til højrebenet", lykkedes det ikke at indhente respons fra MARTEC før denne lukkede ned for ferie.

Det er bare slet ikke godt nok.

KØJ





Befolkningstal: 1.189.172.906 (estimeret juli 2011)
 næststørste befolkningstal i verden efter Kina med 1,3 milliarder – USA er nummer 3 med 313 millioner.
 Aldersfordeling: 0-14 år: 29,7%, 15-64 år: 64,9%, over 65 år: 5,5%.
 Arbejdsløshed: 10,8% (est. 2010).
 Under fattigdomsgrænsen: 25% (est. 2007).
 Beskæftigelse: Landbrug 52%, industri 14%, service 34%.
 Inflation: 11,7% (est. 2010).
 Vækst: >7% om året siden 1997.
 (efter [CIA The World Factbook](#))
Indien blev erklæret uafhængigt fra Storbritannien 15. august 1947.

DE INDISKE FAGFORENINGER og MEXICO-CITY POLITIKEN

**besøg i Mumbai og Goa
 tekst og fotos: John Ibsen**

ITF-politik vedr. DIS, NIS o.s.v.

Som beskrevet i [fagblad nr. 4-2010](#), side 12-15, blev "Oslo til Delhi-politikken" i august 2010 suppleret med "Mexico City-politikken". Kort fortalt indeholder sidstnævnte bestemmelser om, at overenskomstretten for 2. registre (DIS, NIS o.s.v.) tilhører de nationale fagforeninger, og at øvrige medlemmer af ITF ikke kan indgå overenskomst for disse registre, uden tilladelse fra de nationale fagforeninger.

Det sætter Dansk Metals Maritime Afdeling og de øvrige organisationer – samt rederne – i en meget sær situation, da de nationale fagforeninger i Danmark, ved lov er forbudt at overenskomstdække hvad der i loven betragtes som udenlandske søfarende, jf. [Bekendtgørelse af lov om Dansk Internationalt Skibsregister](#).

Samtidigt opfordrer Mexico City-politikken til, at der indgås et nært samarbejde mellem de nationale fagforeninger og de medlemmer af ITF, hvor de søfarende har deres hjemlande.

Eksisterende samarbejde

CO-Søfart og Dansk Metals Maritime Afdeling har allerede siden ultimo 1997, som et led i [DIS-Hovedaftalen](#), samarbejdet med rederierne og de udenlandske fagforeninger, når det drejer sig om udenlandske søfarende der er blevet udsat for en arbejdsskade. Aftalen medfører, at CO-Søfart modtager kopi af alle arbejdsskadeanmeldelser som involverer en udenlandsk søfarende, med henblik på evt. videre bistand.

I praksis vurderer CO-Søfart anmeldelserne, således at alle udenlandske søfarende som har været udsat for en mere seriøs arbejdsskade (f.eks. er afmønstreret som følge af arbejdsskaden), modtager et tilbud om at indlevere en fuldmagt til den fagforening

vedkommendes arbejdsområde henhører til (blandt de fagforeninger som er medlem af DIS-Kontaktudvalget). Herefter er det op til den søfarende om vedkommende vil vælge at have en dansk befuldmægtiget, som kan assistere, vejlede og evt. udfærdige og indsende anker m.v.

Sammen med fuldmagts-skrivelsen fremsendes en brochure, som er udfærdiget specifikt til filippinske og indiske vilkår, som orienterer grundlæggende om det danske arbejdsskadesystem og erstatningsmuligheder, samt oplyser om kontaktadresser i hjemlandet og i Danmark. Herudover orienteres den nationale fagforening.

Som led i aftalen, har CO-Søfart ved flere lejligheder besøgt de vigtigste af de udenlandske fagforeninger, hvor der dels er aftalt samarbejdsprocedurer, og dels diskuteret både dansk og national lovgivning.

National Union of Seafarers of India **NUSI**

NUSI organiserer alle de menige søfarende i Indien, og samarbejder til dagligt med Maritime Union of India – MUI (se nedenfor), som organiserer officererne.

Fagforbundet kan datere sig helt tilbage til 1896, hvor en lille håndfuld indiske søfarende, der sejlede ombord på de portugisiske skibe med anløbshavn i [Goa](#), sammen dannede en sømandsklub, hvis primære formål var at sikre efterladte og familier socialt.

I 1919 gik de indiske søfarende for første gang i strejke. Strejken foregik ombord på P&O's S.S. "Kaiser E Hind", og blev siden fuldt op af flere blodige strejker i såvel [Bombay](#) som [Calcutta](#). I 1932 lykkedes det at samle de mange små forbund spredt over Indiens havnebyer til en samlet forening, og man antog det nuværende navn.

Man anslår at de indiske søfarende i 1937 udgjorde næsten 27% af alle søfarende ansat i den britiske handelsflåde, og arbejdsforholdene var langt under det i øvrigt dårlige niveau, som kendtes fra de søfarende i Danmark på dette tidspunkt.

Efter en turbulent tid fra begyndelsen af anden verdenskrig og frem til Indiens selvstændighed i 1947, hvor rederierne led af akut mangel på europæiske søfarende, lykkedes det de indiske søfarende at få forhøjet hyren, og samtidigt få indført mere humane arbejdsforhold.

I 1960'erne indgik NUSI et samarbejde med de indiske redere, hvor man aftalte at oprette to sociale fonde i fagforeningens regi, men med en bestyrelse sammensat og ledet af rederne. Fondenes primære formål var - helt som i 1896 - at forsøge at skabe en social sikring for de søfarende og deres familier.



I dag repræsenterer NUSI mere end 56.000 søfarende fordelt på bl.a. danske, japanske, norske, græske og koreanske skibe. Der er ansat ca. 140 i NUSI - hvoraf de 56 har baggrund som søfarende. Man har oprettet eget hospital og plejehjem/rekonvalescens-center, som drives af midler fra fondene, ligesom man driver sin egen søfartsskole (se mere nedenfor).

Da der ikke eksisterer et egentligt socialt sikkerhedsnet i Indien, er mange afhængige af fondene, som bl.a. udbetaler enkepension til mere end 2000 efterladte, og som giver helt eller delvist dækning til udgifter ved behandling på et hospital i Goa.

Maritime Union of India **MUI**

Tidligere hed foreningen "Indian Merchant Navy Officers' Association", men tog i 1947 navneforandring til det der bruges i dag. For-

STATISTIK SØFARENDE

INDIEN

India is home to the second largest number of seafarers after the Philippines. It is estimated that there are over 120.000 seafarers from India including about 20,000 officers and over 100,000 seamen.

Since the tonnage of the Indian owned fleet is only about 7 million tones, a majority of these seafarers are employed on foreign flag vessels.

<http://www.rediff.com/money/2005/aug/11guest1.htm>

FILIPPINERNE

Efter Filippinske statistikker (POEA), var der i 2010 beskæftiget 438.705 filippinske søfarende "overseas".

http://www.poea.gov.ph/stats/2010_Stats.pdf

WORLDWIDE

ifølge BIMCO / ISF

Numbers and nationality of world's seafarers.

The worldwide population of seafarers serving on internationally trading merchant ships is estimated to be in the order of 466,000 officers and 721,000 ratings.

The OECD countries (North America, Western Europe, Japan etc.) remain an important source for officers, but growing numbers of officers are now recruited from the Far East and Eastern Europe. The majority of the shipping industry's ratings are recruited from developing countries, especially the Far East and South East Asia.

The Philippines and India are very significant maritime labour supply nations, with many seafarers from these countries enjoying employment opportunities on foreign flag ships operated by inter-

national shipping companies. China has also seen a large increase in the number of seafarers, but at the moment most of these work on the Chinese fleet, meeting domestic requirements.

Eastern Europe has recently become an increasingly large supplier of seafarers with high numbers from countries including the Ukraine, Croatia and Latvia.

Other major labour supply countries include Greece, Japan, Russia and the United Kingdom.

<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/world-seafarers.php>

eningen repræsenterer alle indiske officerer, og yder via fonde, ligesom NUSI, tilskud til hospitalsindlæggelse og medicin, uddannelse, enkepension og plejehjem. Foreningen yder også retshjælpsforsikring til officererne, samt tilbyder rådgivning og bistand indenfor økonomi og skat.

MUI har kontorer i Calcutta, Visakhapatnam, Chennai og Tuticorin, men hovedkontoret ligger nær NUSI's i Ballard Estate i Bombay.

Mumbai via Munchen

For at få revideret vores samarbejde med de indiske fagforeninger, rejste jeg den 5. maj 2011 kl. 6.45 fra København, for at ankomme til Mumbai (Bombay) samme dag kl. 23.30 om aftenen. Straks man kommer ud af flyet, rammer de fremmede dufte og den intense og fugtige varme. Selv om NUSI stod klar med en chauffør ved udgangen af ankomsthallen, så blev skjorten klam og svedig af gåturen på 500 m hen til den ventende bil med aircondition.

Da lufthavnen, Chatrapati Shivaji Intl. Airport, ligger langt udenfor det centrale Mumbai, tager køreturen igennem de stærkt trafikerede gader cirka 2½ time - og det til trods for, at man siden mit sidste besøg, har bygget en bro over bugten, som skal aflaste det hårdt prøvede vejnet.

Allerede næste dag kl. 9, troppede chauff-



føren op på hotellet, og så var det af sted til møde med formanden for NUSI - Abdulgani Y. Serang. Vi kørte direkte til NUSI's hovedkvarter, der ligger i den gamle bydel Ballard Estate, og som bærer tydeligt præg af engelsk kolonialstil.

Jeg blev ledt direkte ind til Abdulghani, som jeg kender fra tidligere besøg, samt fra flere ITF arrangementer. Han mindede mig straks om, at jeg, på mit sidste besøg i 2008 fik ham til at love at han ville stoppe med at ryge, hvilket han har holdt lige siden.



Vi gennemgår og drøfter situationen i ITF, som er præget af Mexico City-politikken og af at formanden for den store filippinske fagforening [AMOSUP](#), Greg Oca, er afgået ved døden. Efter et par timers drøftelser, ankom formanden for MUI - Shamshed Khan, og vi aftaler at tage en indisk frokost, og herefter fortsættes drøftelserne i MUI's hovedkvarter, som ligger ca. 800 meter derfra.



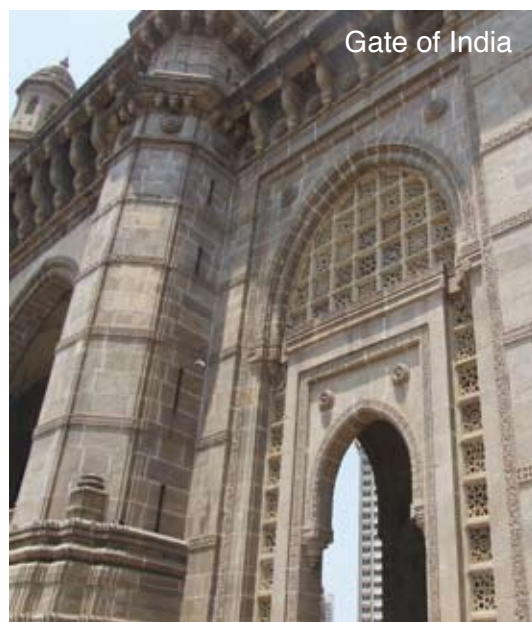
Abdulgani og Shamshed Khan

Første punkt på vores møde er situationen med Somalia og pirateri. Indien, som har sat flåden ind i kampen, har allerede fanget ca. 25 pirater, som vil blive retsforfulgt i Indien, men der er mange indiske skibe og indiske søfarende, som fortsat er i piraternes vold. Næsten som aftalt ringer Abdulgani's mobiltelefon, og de næste tyve minutter bruger han på at berolige et familiemedlem til en fanget indisk sømand.

Vi afslutter mødet med at gennemgå hvordan vi kan formalisere og udvide vores allerede eksisterende samarbejde, og jeg lover at forsøge at sætte et juridisk dokument sammen, som alle parter kan gennemgå efterfølgende.

Næste dag benyttes til at skrive et dokument byggende på vore drøftelser, og efter at have afsendt dette på e-mail, tager jeg turen ud i den 35 grader varme, larmende og lugtende storby.

Da de ca. 20 millioner indere bosat i Mumbai alle syntes at eje et køretøj, og da det er kutyme at dytte for at gøre opmærksom på overhaling eller anden vigør, så er støjniveauet massivt, og selv om jeg får set både [Gate of India](#) og [The Prince of Wales Museum](#), så glæder jeg mig til næste dag, hvor jeg skal flyve til Goa, for at se NUSI's søfartsskole og hospital.



Gate of India

Efter at have modtaget en "guard of honour", flere taler og den traditionelle overrækkelse af blomster, holder jeg en kort tale om CO-Søfart og vores samarbejde med de indiske fagforeninger - herunder særligt NUSI.



Neeraj D'aguiar, som er administrator, leder de øverste fra skolens lærestab og mig rundt på den over 13 hektar store ejendom. Der uddannes ca. 200 elever pr. halve år, og skolen uddanner således årligt ca. 10% af alle søfartselever i Indien, hvoraf der blandt skolens elever er 60% skibsassistenter og 40% catering.

Eleverne, som kommer fra alle dele af Indien, er mellem 18 og 25 år, og al undervisning

foregår på engelsk. Dagen startes kl. 5.30 med gymnastik eller sport, og efter at have indtaget morgenmad, startes undervisningen kl. 9.00 og fortsættes - afbrudt af frokost - til kl. 17.00. Man sover på 6-mands stuer, og har naturligvis fri om søndagen.

På skolen kan eleverne trænes på røgdykkerbanen, det simulerede maskinrum, navigationssimulator, værkstedet, køkkenet eller den kunstige restaurant kombineret med et helt sæt kahytter (fra kaptajnens til de meniges).

Skolen regnes som en af landets bedste, og der er en beståelsesprocent på 95.5. Man er ikke i tvivl om, at en stor del af træningen består af ren disciplin. Da jeg uforvarende stikker hovedet ind i et fyldt klasselokale, lyder der et pludseligt råb, hvorefter stole vælter på gulvet og alle elever står ret og giver honnør.

Efter endt besøg, bliver jeg kørt til det sydlige af Goa, og dermed væk fra de berygtede nordlige strande, hvor diskotekerne siges at holde døgnåben.

Afvekslingen fra Mumbai er markant. Naturen er mere jungle, og i modsætning til storbyen, hvor de hellige køer vandrer frit om på gaden og ind i butikkerne, så har portugiserne lært befolkningen i Goa, at svin og kalv er prægtige



bestanddele af et godt måltid. Husene er alle farvet i pangfarver – skrig-gul, grønne, lilla osv. – og er generelt bedre vedligeholdt end i Mumbai.

Det var egentligt aftalt med NUSI, at jeg skulle overnatte på deres rekonvalescens-center, men af uvisse årsager (men ikke ganske unormalt når man har med indere at gøre) er planen nu ændret, og jeg bliver i stedet sat af på en ressort, med direkte adgang til en stor sandstrand med palmer – ØV. Vi aftaler at jeg dagen efter skal besøge hospitalet.

NUSI Wockhardt Hospital

Hospitalet er opført og betalt af NUSI, men drives kommercielt af en amerikansk kæde med speciale i hospitalsdrift. Medlemmer af NUSI har prioritet til de 180 senge og de fem fuldt udstyrede operationsrum.

Betalingen for et hospitalsophold fratrækkes som udgangspunkt 15%, men der er en repræsentant for NUSI ansat på hospitalet, hvis primære formål er at hjælpe med ansøgninger til NUSI's fond. Direktøren oplyser mig om, at nogen får alt betalt, og andre delvist hvis de har egne midler, men at han vil vurdere, at NUSI betaler gennemsnitligt halvdelen af medlemmernes udgifter.



Hospitalet er næsten nybygget (2009), og virker faktisk overraskende veldrevet og veludstyret, og kan sagtens matche sig med flere af vores hospitaler derhjemme.

Til gengæld er hensynet til privatlivets fred noget anderledes i Indien, og efter at have fået fremvist indtil flere af patienterne, samt få deres medicinske status udbasuneret, måtte jeg meddele direktøren, at jeg ville nøjes med at se de tomme stuer, så jeg ikke igen kom i vejen for en blødende akutpatient.

TORM

Tilbage i Mumbai fik jeg mulighed via MUI for at besøge TORM's indiske hovedkvarter. Jeg blev afhentet på hotellet af Hormaz H. Bharucha, som er korchef i MUI, og - oplyste han mig - ikke indfødt inder, men tværtimod af



persisk oprindelse (Farsi), og at han dermed var en del af et mindretal på ca. 150.000 mennesker i hele Indien.

I 2007 købte TORM sammen med Teekay Shipping Corporation det børsnoterede amerikanske rederi OMI. OMI havde placeret deres tekniske organisation i Mumbai, og denne blev overtaget af TORM.

Allerede ved indgangen er man klar over, at her er tale om en moderne organisation, da en 50 tomers skærm med et billede af hele kloden, og med afmærkning af samtlige skibe ejet eller drevet af TORM, dominer forkontoret.

Efter at have fået en rundvisning på kontoret, hvor vi blandt andet møder en indisk skibsfører der var ved at læse op på den danske sømandslov, fortsatte drøftelserne, hvor arbejdsskader, vores indiske brochure og pirateri var nogle af emnerne.

Afrejsens dag

Efter at have forladt hotellet kl. 8.30, kørte vi tilbage til NUSI. Vi startede dagen med at

drøfte den fremsendte tekst, og blev enige om, at grundprincippet var der, men at de lige ville have deres jurister til at kigge den igennem.

Mødet blev kortvarigt afbrudt af 20 søfartselever, der klagede over et rederi hvor de mente at de kunstigt blev dumpet, således at de unge søfarende ikke fik deres papirer, og dermed måtte fortsætte i rederiet på elevløn. Sagen blev diskuteret, og de unge mænd blev sendt hjem igen, men med besked på, at de kunne få refunderet udgifter til transport og fornødenheder.

Efter dette optrin, ankom en repræsentant for rederiforeningen og formand for fonden, Kaptajn Nand. A. Hiranandini, samt direktøren for den indiske Søfartsstyrelse dr. Satish B. Agihotri, som begge skulle overvære uddeelingen af fondsmidler. Vi fortsatte herefter op i den store sal i NUSI, hvor man havde samlet ca. 60 ansøgere fra Mumbai.

Efter mange taler – herunder også min, og den traditionelle overrækkelse af blomster, fik hver af os overrakt en bunke konvolutter indeholdende tilsagn om støtte til diverse formål. Der



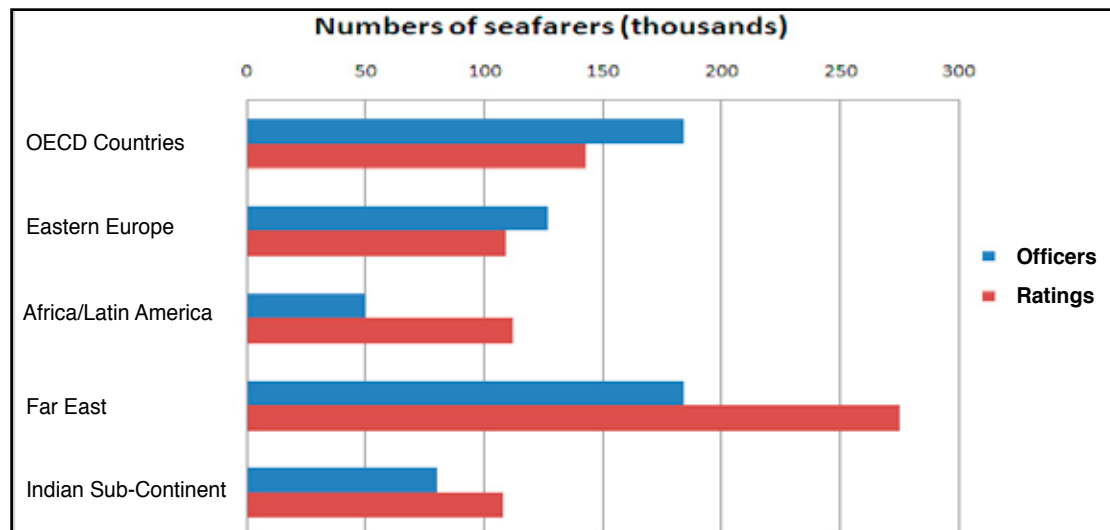


var bl.a. enker der søgte om tilskud til dagen og vejen, unge der ønskede at studere, syge der ikke havde råd til medicin, samt folk der søgte om dækning af deres hospitalsregning.

Efter navneopråb fik hver ansøger lov til at rejse sig, og afhente en kuvert med hel eller delvis tilsagn om den ønskede støtte. Efter mange håndtryk, kindkys og tårer fik vi delt den sidste konvolut ud, hvorefter vi afholdt

et pressemøde for den fremmødte indiske maritime presse.

Mit hotel lå denne gang helt ude ved lufthavnen, hvilket skyldtes, at jeg skulle flyve samme nat kl. 4.30, så jeg måtte igen kaste mig ud i den sindssyge indiske myldretidstrafik, og var derfor særdeles glad, da jeg, klokken ca. 20.00 ankom på hotellet, og kunne sige farvel og tak for denne gang til mine indiske kollegaer.



MØNSTRINGSTATISTIKKER

DIS - antal påmønstrede

Forud for udgivelsen af sidste nummer af fagbladet, forespurgte vi i Søfartsstyrelsen, hvordan det gik med opdateringen af mønstringsstatistikkerne, som ikke viser data for perioden efter september 2009.

Svaret var at de var lige rundt nogle dages hjørne, men på tryk ville styrelsen kun citeres for at de kom inden for "kortere tid", hvilket som bekendt kan betyde hvad og når som helst, - og her to måneder senere er endnu intet sket, offentligt set.

Vi vil ikke lægge skjul på at vi er stærkt utilfredse med situationen. Vi har desværre kun disse, i mange henseender noget sjuskede, statistikker, til at vurdere visse centrale politiske realiteter omkring den danske DIS-flåde, herunder beskæftigelsessituationen og den afledte forståelse for subsidiepolitikken.

SE NU FOR POKKER OG FÅ NOKKET DET FÆRDIGT SÅ VI KAN KOMME VIDERE

VAGTHUND

Som vi skrev i sidste nummer af fagbladet, har CO-Søfart tænkt sig nøje at følge beskæftigelsessituationen, efter vedtagelsen af L189, der giver rederierne tilladelse til at beskæftige udenlandske skibsførere fra "andre lande" på op til 40% af de danske skibe.

Så snart Søfartsstyrelsen igen har lagt mønstringsstatistikker på deres hjemmeside, vil vi etablere et relevant datasæt, og derefter holde dette datasæt løbende opdateret når der er nye statistikker (forventeligt en gang i kvartalet).

Vi bryder os slet slet ikke om 40%-reglen, men det skal i hvert ikke ske med vores blinde øje, at reglen brydes og misbruges uden nogen råber op.

Statistikkerne tidligere behandlet:
2004-3, 2004-4, 2006-2, 2006-3, 2011-3

SJUSK

Der skal nok være nogen der tager os det ilde op, at vi kalder Søfartsstyrelsens statistikker for "sjuskede".

Bare som eksempel kan vi så replicere med at spørge, hvad man ellers skal kalde det forhold, at færge-DIS i år 2000 blev hældt i gryden til DIS-statistikkerne, og gav et urimeligt databrud som igen og igen skal forklares og bortforklares?

Udover skattefritagelsen, som havde sin helt egne begrundelser for færge-DIS's vedkommende, har færge-DIS ikke en brik med langfarten at gøre, og de overordnede politiske forhold som gør, at der er grund til at holde særligt øje med beskæftigelsen på langfarten.

Det er æbler og pærer, og statistisk sammenblanding noget rod.

SORT = danskere

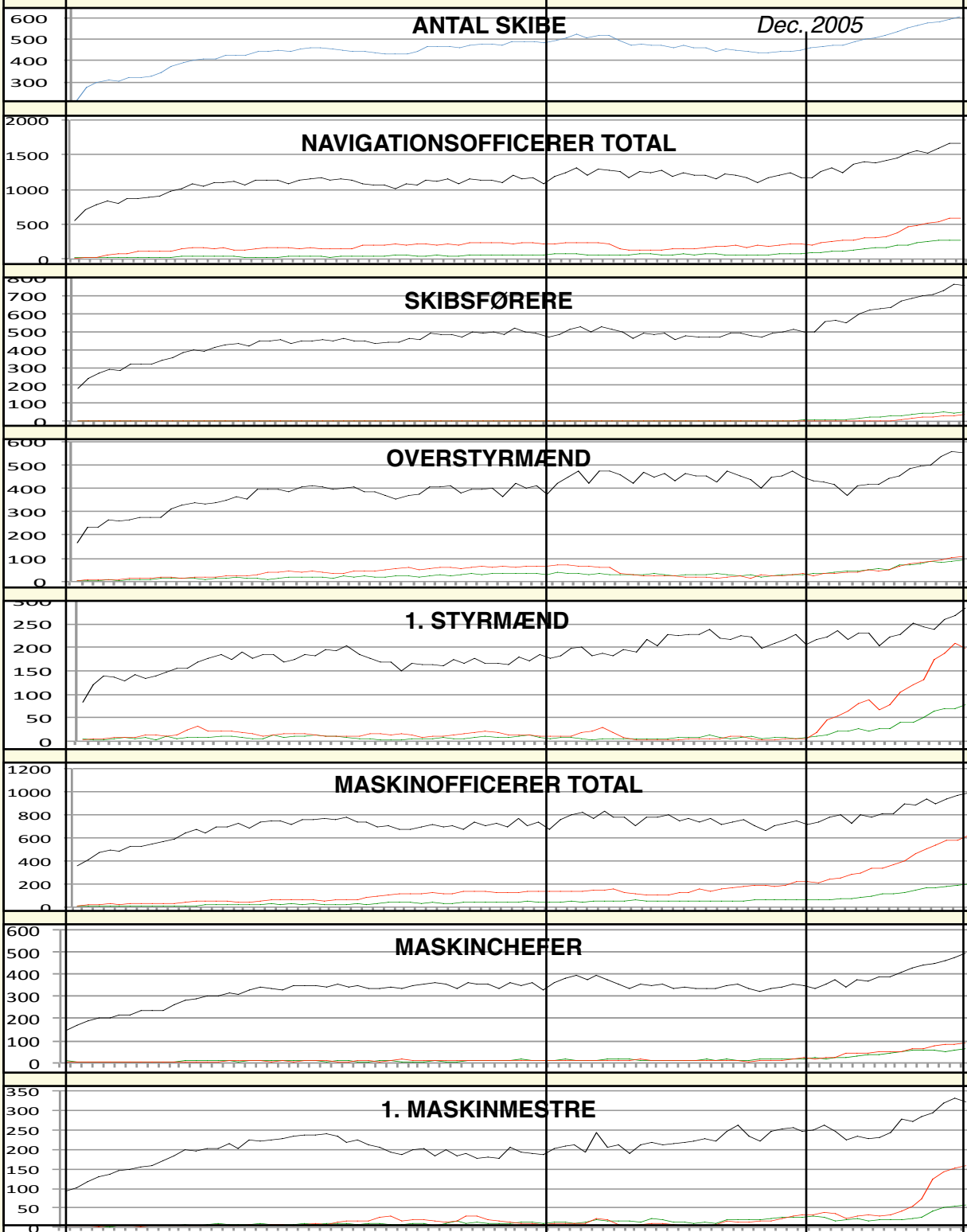
GRØN = EU/EØS-borgere

RØD = andre statsborgere

December 1988

December 1999

September 2009



DMMA dæk&maskine-internt



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



**DMMA
dæk&maskine
Region Hovedstaden
Klub 8**

31. august holder vi et eftermiddagsmøde for klub 8-medlemmer på det historiske

3-kaffen indtages et sted i nærheden.

Altså: [Orlogsmuseet](#), Overgaden Oven Vandet 58, Kbhv K (Christianshavn) -

Christianshavn.

Vi mødes på Orlogsmuseet, hvis nye særudstilling om den danske flådes kamp mod pirateri gennem 500 år (Island - Nordafrika - Vestindien - op til vor egen tid og farvandet ud for Somalia / Afrikas Horn), nok er værd at se.

ONSDAG 31. AUGUST kl. 13.30.

Kommer du lidt før/senere går du bare ind (onsdag gratis adgang kl. 12-18).

**Vi ses
Rossen/Helmuth**



I PIRATERNES KØLVAND
- den danske flådes kamp med pirater i 500 år

Udstillingen kan ses indtil den 1. april 2012

DMMA

SENIORKLUBBEN

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

Forårsfrokost 27-4-2011



Betingelse
for medlems-
skab:

*At man er
pensioneret
eller efterløn-
ner.*



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

NÆSTE ARRANGEMENT: ålegilde på holmen (sep./okt.)

Runde fødselsdage i perioden 25-08-2011 til 27-10-2011

Tillykke 50 år

Kim Hold Johansen –
fylder 50 år den 29. august 2011
Ivan Byrdal Larsen –
fylder 50 år den 5. september 2011
Henrik Mortensen –
fylder 50 år den 19. september 2011

Tillykke 60 år

Lars Gravgaard Sejersén –
fylder 60 år den 2. oktober 2011
Heinrich Christian Jespersen –
fylder 60 år den 20. oktober 2011

Tillykke 65 år

Edvard Andreas Westh –
fylder 65 år den 6. september 2011

Kjeld Andersen –
fylder 65 år den 10. september 2011
Finn Christiansen –
fylder 65 år den 15. oktober 2011

Tillykke 70 år

Rejnar Lysdal Pedersen –
fylder 70 år den 20. oktober 2011

Tillykke 75 år

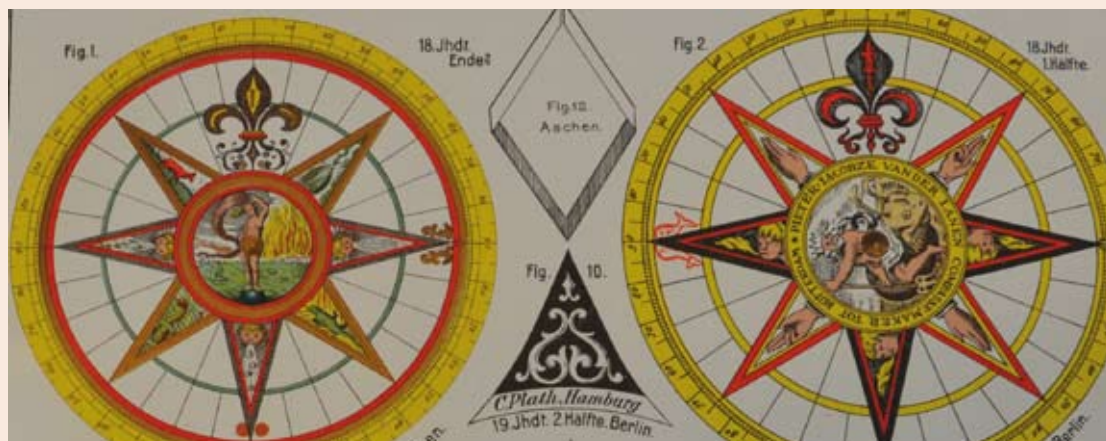
Pentti Johannes Kaven –
fylder 75 år den 26. august 2011

Tillykke 80 år

Hans Ludvig Halvorsen –
fylder 80 år den 2. oktober 2011

JUBILÆUM

Villy Friborg Jacobsen har 50 års jubi-
læum i Dansk Metal/Metal Søfart den
1. september 2011.



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	
DAS-hyre	18.000 kr. og derunder	Kr. 649,50	
Dagpengesats	628 kr. og derover	Kr. 1019,25	Husk derfor altid at give afdelingen besked, når din hyre ændres.
Dagpengesats	627 kr. og derunder	Kr. 649,50	
Lærlinge		Kr. 192,25	
Efterlønsbidrag (pr. 5/1)		Kr. 447,00	



Minoriteternes Grundlovsdag på Christiania 5. juni, har udviklet sig til en fantastisk københavnerbegivenhed.

I år var hovedtalerne **Jacob Holt** (Amerikanske Billeder) og Susanne Møller (Sexarbejdernes Interesse Organisation)

Herunder er det slukefter på cafe Operaen.





DMMAcatering -internt



Runde fødselsdage
i perioden
25-08-2011 til 27-10-2011

Conrad Bjerg Holgersen – Nr. Bjertvej
122, 6000 Kolding – fylder **75 år d. 6.
september**

Niels Esben Sørensen – Ollendorffsvej
3, 9900 Frederikshavn – fylder **85 år d.
19. september**

Ulla Møllegaard – Blåbærvej 4, 3100
Hornbæk – fylder 60 år
d. **6. oktober**

Conni Susanne Sørensen – Fruens
Løkke 12,1, 5600 Faaborg – fylder **50 år
d. 11. Oktober**

Torben Nakskov – Svendborgvej 39,
Ollerup, 5762 Vestre Skerninge – fylder
50 år d. 20. oktober

Peder Elo Pedersen – Mikkelhøj 76,
Karrebæk, 4736 Karrebæksminde – fyl-
der **70 år d. 22. oktober**

Helle Vivian Nielsen – Søndre Fasan-
vej 95, st.tv., 2500 Valby – fylder **70 år
d. 26. oktober**

Arne Villy Jakobsen – Kløvermarken
24, 6230 Rødekro – fylder **70 år d. 27.
oktober**



Tusind tak for den flotte gave jeg mod-
tog i anledning af mit jubilæum.

*Med venlig hilsen
Martin Bitsch Baarts*

Hej CO-SEA
Hermed mange tak for foreningens
opmærksomhed ved mit 50 år jubilæum
og en skøn vejrstation, ja der er sket
mange forandringer gennem årene, der
var stadig kul og oliefyrede skibe da jeg
startede i 1959.

*Med venlig hilsen og tak
Erik Larsen*

Mange tak for ostesættet da jeg blev 70
år.

Hilsen Rona Jensen

Mange tak for gaven jeg modtog i anled-
ning af mit 50 års jubilæum.

*Med venlig hilsen
Torbjørn Gerhard Fitje*

Tusind tak for at i stadig husker mig,
det glædede mig meget, og gjorde min
fødselsdag til noget særligt.

Annelise Malmkvist

Mange tak for den fine gave ved mit 25
års medlemskab af foreningen.

*Med venlig hilsen
Lars kristensen*

Tusind tak for gaven. Jeg elsker jer.

*Mange venlige hilsner
Ellinor Jeppesen*



Jubilæer i perioden 25-08-2011 til 27-10-2011

Ester Ehrenreich Andersen har den 1/9 2011 været medlem af foreningen i 25 år.

Tove Henriksen har d. 1/9 2011 været medlem af foreningen i 50 år.

Hans Christian Espersen har d. 1/10 2011 været medlem af foreningen i 50 år.

Agnethe Stange Toudahl har d. 3/10 2011 været medlem af foreningen i 25 år.

John Hartvig Kristensen har d. 21/10 2011 været medlem af foreningen i 50 år.

CO-SØFART NYT

Fagbladet

Siden sidste nummer af fagbladet udkom, har 115 tilmeldt sig ordningen med kun at modtage fagbladet pr. e-mail i e-paper-udgave.

Så langt så godt er det hverken succes eller fiasko, og vi håber det udvikler sig, så vi over en lidt længere periode kan komme op på den indledende målsætning som er omkring 500 tilmeldinger.

På noget længere sigt kan det vise sig, at denne udvikling vil danne baggrund for en egentlig overlevelsestrategi, hvor al kommunikation helt overvejende sker på nettet. Vi vil sideløbende fortsat udvikle bladet med hyperlink, således at den elektroniske udgave får sin egen særlige værdi.

Blå farve vil således alt overvejende forbeholdes hyperlink (OBS nederst).

Hjemmesiden

Op til dette nummer af fagbladet er et par af artiklerne forud lagt ud på hjemmesi-

den i en særlig tilpasset netudgave. Også denne udvikling vil fortsætte som del af en samlet mediestrategi.

Eksempel 1 (stressundersøgelse DFDS)
Eksempel 2 (comeback til sommerhus)

Inden for kort tid forventes det at hjemmesiden for Søværnets Konstabelforening integreres i CO-Søfarts hjemmeside.

Søværnets Konstabelforening

Foreningen (SK) har sit eget fagblad og har ikke været meget omtalt i CO-Søfarts fagblad.

For tiden sker der imidlertid store omvæltninger i SK, og det er på sin plads at henvise til [nyhed på hjemmesiden](#), om forandsskifte fra 1. august. Næsten samtidig er forretningsføreren, som har haft sit daglige arbejde i Rødovre siden 1/9-2009, fratrådt på grund af nyt arbejde og med virkning fra 1. august.

SK har været medlemsorganisation i CO-Søfart siden 1. september 2009.

I NETUDGAVEN

klik i denne boks og du vil blive omstillet til tilmelding af:
"KUN PR. E-MAIL TAK" formularen



SÅ RULLER DET OGSÅ I KASINOET MELLEM KØBENHAVN OG OSLO

DFDS får dansk debut med kasino til søs - med tilladelse!

Fredag den 17. juni 2011 fik Danmark sit syvende kasino, men det første til søs (se dog fakta-box side 26). Oslo-båden 'Pearl Seaways' havde "Grand Opening" på Compass Casino på ruten fra København til Oslo. Oprindeligt var debuten planlagt til den 1. juni, men forsinkelse i modtagelsen af de nødvendige godkendelser fra myndighederne havde udskudt opstarten.

Oslo-bådens kasino er indrettet i "Pearls" tidligere diskotek, og indeholder roulette,

Blackjack-bord og et væld af spilleautomater.

Kasino-tiltaget er etableret i samarbejde med det svenske [Bell Casino](#), der er en af Skandinavien største udbydere af spillevirksomhed. Bell Casino har ansvaret for 5 kasinoer i Sverige og 28 kasinoer på skibe i hele Nordeuropa. DFDS samarbejder i forvejen med svenskerne på Amsterdam-Newcastle ruten, så valget af partner på Oslo-ruten var indlysende.

Senere er det planen, at også 'Pearl's søsterskib – "Crown" skal have indrettet



Receptionist Kim Hansen og Business Leader Thomas Plough

kasino ombord. I den anledning var CO-Søfart på medsejlad, og talte med personalet ombord og fik taget lidt billeder af rederiets nye "barn" (personerne er

"figuranter", da diskretionshensyn forbyder "den ægte vare").

Business Leader Thomas Plough Nielsen og Deputy Commercial Head Mikael Milling var informative og velforberejdede guider på turen gennem casinolivets snirkelgange. Når man træder ind i 'Compass Casino' bliver man mødt med det første af myndighedernes krav: Registrering med foto, i en database hvorfra man ikke efterfølgende bliver slettet.



Mikael Milling

Skat sejler med

Når vi taler om myndigheder i denne forbindelse, er det SKAT der er den udøvende instans. SKAT har da også fast en kontrollant med ombord, til at holde opsyn med at alt går rigtigt for sig.

Overvågning

Alle spilleborde og automater er koblet op på en database, der forsyner myndighederne med de relevante facts og

DFDS OG KASINO-DRIFT

Nå der i forbindelse med lanceringen af kasino-driften på "Pearl" her i 2011, i pressen er skrevet om "første gang på dansk skib til dansk havn", er det en sandhed med modifikationer.

Helt korrekt skulle det lyde: "Første gang Skandinavisk rutesejlads på dansk skib til dansk havn **med tilladelse**".

På andre ruter har DFDS haft kasino-drift helt tilbage fra slutningen af 1800-tallet, og på Oslo-ruten var der i 1990-91 kasino-drift uden tilladelse fra SKAT.

Her er en kort oversigt over DFDS og kasino-driften:

- * Fra 1896 var der spil på mange DFDS-udlandsruter, primært ruter til USA og Sydamerika.
- * 1945-1962: Oversøiske ruter til USA og England.
- * 1974-1979: "Dana Corona" og "Dana Sirena" på ruter i Middelhavet.
- * 1977-2005: "Hamborg" mellem Hamborg og Newcastle.
- * 1988-2005: Ruter ud af Göteborg (b.a. "Prince of Scandinavia" og "Princess of Scandinavia").
- * 1990-1991: På Oslo-ruten. Driften blev stoppet fordi SKAT besluttede der skulle indhentes tilladelse.
- * 2007- : "King Seaways", "Princess of Norway" på Amsterdam-Newcastle ruten.

Så DFDS har både lysten og erfaringen.

oplysninger. Det er kun fra dansk side der stilles krav, Nordmændene blander sig ikke i driften, så længe kasinoet holder lukket mens skibet ligger til kaj. Kasinoets åbningstider er således fra kl. 17:30 til 04:00.

Gæste-conduct

I starten forlangte man en entré på 35 DKK og stillede krav om nobel påklædning. Begge disse krav er senere blevet lempet, for at kunne tiltrække og afspejle virkelighedens gæster, som i sommerperioden hovedsageligt er familier, som skal besøge Oslo og København. Kravet om at man ikke må medbringe kameraer, computere, mobiltelefoner og andre former for elektronisk udstyr i kasinoet, er fortsat bibeholdt.

Ingen norsk reklamehalløj

Der var - i øvrigt - ingen norske journalister ombord til åbningen, da promovering af spil ikke er tilladt i Norge. Så forsøget på at lokke pengestærke nordmænd ud at





sejle, kan kun foregå med ”mund til øre” metoden. Hvilket - i andre henseender, såsom kendskabet til priser på øl, vin og spiritus - har virket ganske udmærket.

Max indsats

Rederiet har selv valgt at sætte en såkaldt indsatsgrænse på 5.000 DKK i kasinoet, for at minimere tabsrisikoen og gøre spillene mere folkelige. Til sammenligning er grænsen på land 50.000 DKK.

Krav for ansættelse

Alle ansatte i kasinoet skal godkendes af spilmyndighederne og denne opgave varetages af Bell Casino, som også rekrutterer og uddanner personalet inden DFDS tager over.

Spilmuligheder

Kortspillet [Blackjack](#), roulette og spilleautomater er de muligheder der foreligger og foreløbigt præger indretningen i Compass Casino.

Det ellers så populære og trendy kortspil Poker er bevidst valgt fra, da man mente at dækningsbidraget på denne type spil simpelthen er for lille. Dog ligger det - kan man sige - i kortene, at poker dukker op på menuen i en eller anden form på et givet tidspunkt. Erfaringer fra land viser, at poker kan være det helt store trækplaster for ”kendisser” og ”wannabe’s”, og dermed kan være katalysator for megen omtale.

Crown følger efter

Da kasinoet, i skrivende stund, kun har været søsat i godt en måned, er det for tidligt at udtale sig om effekten og succesen med det nye tiltag.

Men DFDS har pt. ingen planer om at ændre beslutningen om også at udnytte rederiets anden bevilling til at åbne kasino på ”Crown of Scandinavia” - som efter næste dokning får navneforandring tilsvarende øvrige skibe til ”Crown Seaways”.

Barno Jensen (tekst og fotos)

STRESS-UNDERSØGELSE I DFDS MED BLANDEDE SVAR

Som vore medlemmer på DFDS passager-skibene "Dana Sirena", "Pearl Seaways" og "Crown of Scandinavia" vil vide, har Dansk Metals Maritime Afdeling i forsommeren lavet en spørgeskemaundersøgelse med stress som hovedemne ombord på skibene.

Hvorfor en stress-undersøgelse?

Ideen til undersøgelsen kom efter et par med-sejladser, hvor flere medlemmer fortalte os at stressniveauet ude på skibene efterhånden var blevet for meget. Vi henvendte os derefter til rederiet for at høre om de var klar over, at en del af deres medarbejdere følte sig stressede. Det var ikke umiddelbart noget man havde hørt om på kontoret, som dog havde noteret sig en del sygdomsmeldinger på grund af stress på et enkelt skib.

Vi besluttede derfor – efter aftale med DFDS - at lave en stress-undersøgelse, for på den måde at få noget dokumentation for hvordan de ansatte har det mht. stress mv. ude ombord. På den måde kan vi vurdere om det blot er nogle enkelte som er hårdt ramt, eller om de ansatte helt generelt lider af stress. Vi kan også ud fra svarene se om det er et bestemt skib, der er ramt af problemet, eller om det er en bestemt afdeling på skibet osv. Alt efter resultatet kan vi så – i samarbejde med rederiet og medlemmer – forsøge at løse de eventuelle problemer, der hvor de findes.

Har vi stress eller hva'?

Vi har modtaget i alt 148 godkendte besvarelser på skemaerne. Det vil sige at rundt regnet halvdelen af de ansatte inden for DMMAs fag-områder har taget sig tid til at deltage i undersøgelsen. Dette må siges at være et ganske pænt antal, og statistisk set er det rigeligt til at undersøgelsen giver et realistisk billede af besætningens holdning til emnet.

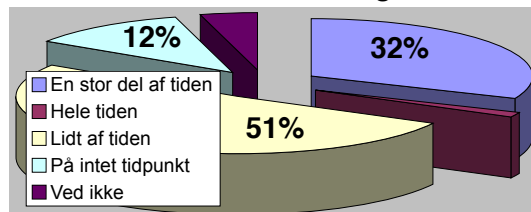
Hvad siger undersøgelsen så om stressni-

veauet i DFDS' passagerskibe? Overordnet tegner undersøgelsen et billede af at der bestemt er problemer med arbejdsmiljøet generelt, og mere specifikt medarbejdere, der føler sig stressede i det daglige arbejde. Men det skal dog siges, at undersøgelsen ikke giver helt entydige svar, og heller ikke viser at et stort flertal af medarbejderne i DFDS generelt er stressede. Men et stort antal medarbejdere påpeger problemer med arbejdsmiljøet og har symptomer på stress, og derfor bør man tage det alvorligt og gøre noget ved problemet.

En del af svarene er som I kan se illustreret på disse sider med lagkagediagrammer, så alle kan drage deres egne konklusioner. Derudover vil jeg dog også komme med mine betragtninger til svarene herunder. Det skal siges at ikke alle spørgsmål fra undersøgelsen nævnes i denne artikel, ligesom vi her kun ser på det generelle billede for alle skibe samlet set. Det planlægges, at vi efter sommeren kommer rundt på skibene og gennemgår resultaterne på de enkelte skibe, sammen med resultaterne for de enkelte afdelinger. Her vil resultaterne for de polske medarbejdere også blive præsenteret.

Spørgsmål og svar

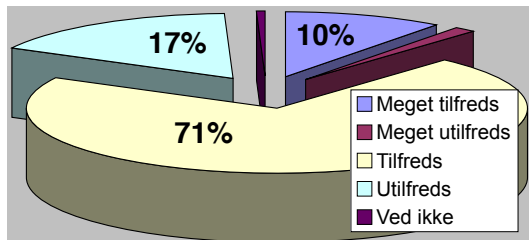
Hvor ofte har du været/følt dig stresset?



Måske undersøgelsens mest centrale spørgsmål og det eneste, som direkte nævner ordet stress. Til dette svarede 51% at de føler sig stresset lidt af tiden og 32% svarede at de føler sig stresset en stor del af tiden. Kun 1% svarer at de føler sig stresset hele tiden og 12 % føler sig ikke stresset på noget tidspunkt. En meget stor del af de ansatte i DFDS under

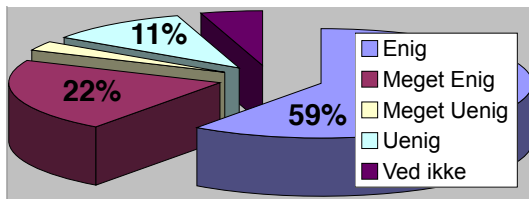
DMMA's område kender altså til at føle sig stresset i arbejdstiden. Halvdelen er det dog kun lidt af tiden, men næsten 1/3 føler sig altså stresset en stor del af tiden. At næsten en tredjedel føler sig stresset en stor del af tiden må siges at være for mange, og er noget vi bør se nærmere på.

Hvor tilfreds er du med arbejdsmiljøet?



Et mere overordnet spørgsmål, hvor svaret også er noget mere positivt. Her svarer et stort flertal på 71% at de er tilfredse, mens 10% er meget tilfredse. Det tyder altså på at de ansatte – trods problemer med stress – alligevel er godt tilfredse med at arbejde i DFDS' passagerskibe. 17% af de ansatte, som deltog i undersøgelsen, er dog utilfredse med arbejdsmiljøet, så også her er der plads til forbedringer.

Jeg bliver generelt behandlet retfærdigt.

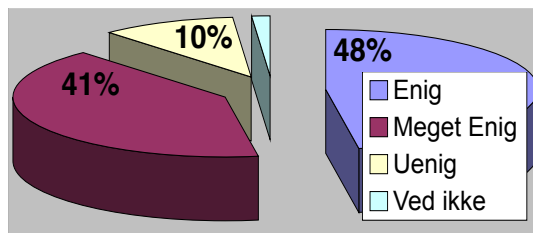


Et forhold der kan have betydning for ansattes stressniveau er spørgsmålet, om de føler sig retfærdigt behandlet. Til det spørgsmål erklærede over 80% sig enten enige eller meget enige. Der er altså en klar følelse af at man i det store hele bliver retfærdigt behandlet ombord, hvilket naturligvis også bør være tilfældet. Men der er dog stadig et pænt mindretal på 11% som ikke føler sig retfærdigt behandlet.

Der er en god stemning blandt mig og mine kolleger.

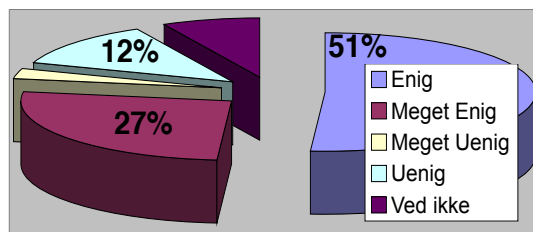
Forholdet kolleger imellem kan også have indflydelse på følelsen af stress, og på spørgsmålet om hvorvidt der er en god stemning kollegerne i blandt, svarer et stort flertal at

de enten er enige eller meget enige, mens 10% er uenige. Det er altså næppe kollegernes skyld hvis man føler sig stresset.



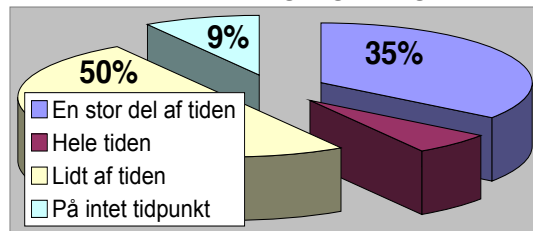
Til dette kan tilføjes, at det er mit klare indtryk, at der er et særligt og tæt forhold blandt vore medlemmer i DFDS, og det nævnes ofte som en hovedårsag til at man arbejder der.

Jeg føler mig motiveret og engageret i mit arbejde.



Vi har også spurgt til de ansattes motivation og engagement i arbejdet, da stress nemmere undgås hvis man føler sig motiveret og engageret. Til dette svarer mere end 75% at de er enige eller meget enige. Det må være et svar, som man er godt tilfredse med hos DFDS.

Hvor ofte sov du dårligt og uroligt?

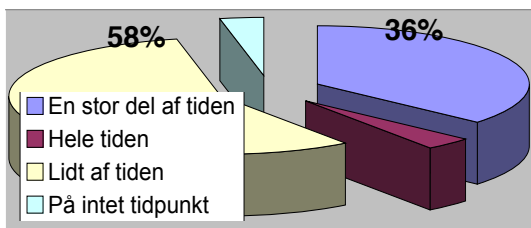


De fleste kender til at man efter en dårlig nattesøvn har sværere ved at koncentrere sig den følgende arbejdsdag. Mange vil også vide at man nemmere bliver stresset, hvis man ikke har fået sin kvalitetssøvn. Derfor må det være bekymrende for en arbejdsgiver, når mere end en tredjedel af de ansatte melder, at de en stor del af tiden sov dårligt og uroligt, som svarene i vores undersøgelse viser. Derudover har halvdelen sovet dårligt lidt af tiden. Blot 9% har på intet tidspunkt sovet dårligt og uroligt.

Det er bestemt ikke optimalt at flertallet jævnligt eller ofte møder op til dagens opgaver med en dårlig nattesøvn bag sig.

Der kan naturligvis være mange årsager til dårlig søvn, som ikke nødvendigvis kan relateres til ens arbejde, men stress og andre problemer med arbejdsmiljøet kan bestemt være en årsag. Og er det årsagen, så bliver det hurtigt en ond cirkel, hvor et arbejdsrelateret problem giver dårlig søvn, og så fører den dårlige søvn muligvis til at problemet eskaleres, eller der opstår måske andre stress-relaterede problemer. Derfor er det bestemt et af de områder man skal se nærmere på hvis forholdene skal forbedres.

Hvor ofte følte du dig udkørt?

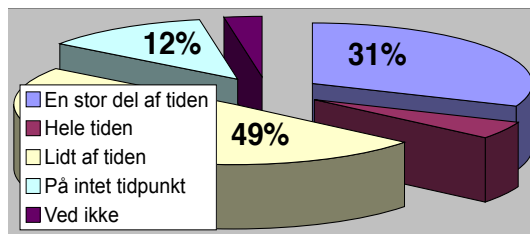


Et spørgsmål som delvist hænger sammen med spørgsmålet om søvn, da man naturligvis hurtigere føler sig udkørt hvis søvnen ikke har været optimal. Også her har mere end en tredjedel følt sig udkørt en stor del af tiden, mens et godt stykke mere end halvdelen har følt det lidt af tiden. Man kan selvfølgelig påstå at de fleste føler sig udkørte efter en lang arbejdsdag, men det er dog næppe ligefrem positivt at så stor en del af de ansatte på passagerskibene i DFDS jævnligt føler sig udkørte.

Hvor ofte har du været/følt dig irriteret?

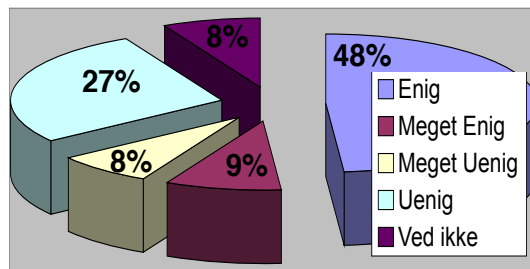
Et pænt stykke over halvdelen har følt sig irriteret lidt af tiden, mens mere end en fjerdedel har været det en stor del af tiden, og 12% melder at de ikke har været irriteret på noget tidspunkt. Hvis flere i en afdeling går rundt og er irriteret, kan det utvivlsomt være med til at øge stressniveauet og omvendt kan stress være med til at gøre folk endnu mere irriteret. Også her har vi en indikation af at der er nogle ting der skal tages fat på, hvis man vil de stress-relaterede problemer til livs i passagerflåden i DFDS.

Hvor ofte har du været/følt dig anspændt?



Igen ser vi på svarene at mere end $\frac{3}{4}$ af de ansatte, som har deltaget i undersøgelsen, svarer at de enten lidt af tiden eller en stor del af tiden har følt sig anspændt. 5% har følt sig anspændt hele tiden, mens 12% på intet tidspunkt har følt sig anspændt. Igen må det anses som problematisk, at så mange føler sig anspændte – det er svært at medvirke til et positivt arbejdsmiljø, når man føler sig anspændt. Og igen kan der være tale om en slags ond cirkel, hvor et problem avler flere problemer. Derfor er det vigtigt at have fokus på emnet og tage problemet alvorligt.

Mit arbejde er jævnt fordelt, så det ikke hober sig op.



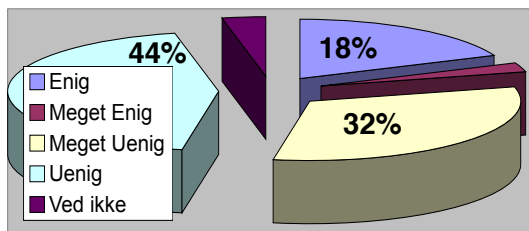
Hvordan arbejdet er tilrettelagt kan også påvirke følelsen af stress. Næsten halvdelen erklærer sig enig i at deres arbejde er jævnt fordelt, mens 9% er meget enig. De fleste føler altså at der er en fin fordeling af arbejdet, som gør at opgaverne ikke hober sig op. Det er naturligvis en fordel, når vi taler stress, at tingene ikke hober sig op. Det skal dog nævnes, at mere end en tredjedel er enten uenige eller meget uenige, så også her er der plads til forbedringer.

Jeg har stor indflydelse på mit arbejde.

Følelsen af at have indflydelse på sit arbejde er også anerkendt som en vigtig faktor til at undgå stress. Her er mere end halvdelen enig og

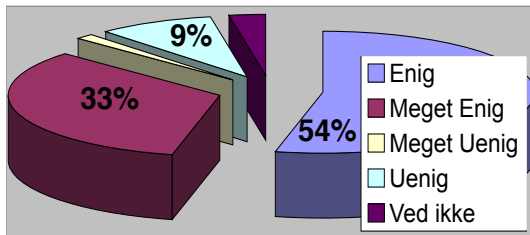
en fjerdedel erklærer sig meget enig. Et stort flertal peger altså på at de har indflydelse på deres arbejde, så på dette område har rederiet fat i den rigtige ende.

Det er ikke nødvendigt at arbejde meget hurtigt.



Svarene på denne påstand giver umiddelbart et andet billede end det man får af svarene på de foregående påstande. Her er lige over $\frac{3}{4}$ af den opfattelse at det er nødvendigt at arbejde meget hurtigt, mens lidt over 20% har den modsatte opfattelse. Men at det store flertal finder det nødvendigt at arbejde endog meget hurtigt, hænger ikke helt sammen med at et stort flertal samtidigt peger på, at deres arbejde er jævnt fordelt og at de har stor indflydelse på deres arbejde.

Jeg har en følelse af at have overblik over mit arbejde.

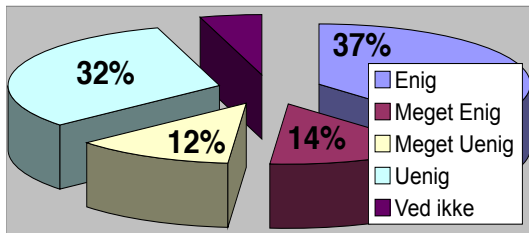


Et stort flertal mener at have overblik over deres arbejde, hvilket klart er en positiv faktor for at undgå stress. Også her kan man måske vurdere hvordan svaret skal tolkes i sammenhæng med det ovenfor. For hvis man har overblik over sit arbejde, så burde det vel ikke være nødvendigt at arbejde meget hurtigt.

Jeg får al den information jeg behøver for at klare mit arbejde godt.

51% er enige i at de får den nødvendige information, mens 44% er uenige. De sidste 5% ved det ikke. Man har her to store grupper, som har hver deres holdning, hvor flertallet dog er

tilfredse med informationsniveauet. Men med et stort mindretal, som mener det modsatte, kan man sige at der her er plads til forbedring i informationsniveauet, da følelsen af at man ikke får de informationer man har brug for, kan medvirke til stress.



Dette er et godt eksempel på et spørgsmål, hvor det vil være interessant at gå ind og se på hvordan de to modpoler fordeler sig på de forskellige skibe, og på de enkelte afdelinger ombord. Dette vil vi som nævnt komme nærmere ind på, når vi kommer rundt på skibene.

Hvad gør vi så nu?

Som nævnt giver undersøgelsen ikke et helt entydigt billede af om der er udtalte stressrelaterede problemer på "Sirena", "Pearl" og "Crown". Men den giver bestemt en indikation af at mange ansatte jævnligt oplever symptomer på stress, og i det hele taget påpeger undersøgelsen en del problemer med arbejdsmiljøet ombord på skibene.

Som fagforening er der grænser for, hvor meget vi direkte kan gå ind og blande os i forholdene hos en arbejdsgiver, men vi kan i hvert fald opfordre rederiet til at have mere fokus på området, og tage problemerne alvorligt. Ikke at rederiet hidtil har ignoreret området, men med denne undersøgelse har man mulighed for bedre at kunne finde frem til problemområderne.

Det vil vi gerne bidrage til og vi går også gerne mere aktivt ind og ser på hvad der kan gøres – dette naturligvis i samarbejde med rederiet og medlemmerne. I første omgang vil vi som nævnt besøge skibene og præsentere resultaterne, og efterfølgende tage dialogen om mulige løsninger.

Christian Petersen

Comeback til Sommerhus

som alle medlemmer af CO-Søfart kan leje

Afmatningen og den generelle økonomiske tilbageholdenhed, har også ramt udlejningen af foreningens sommerhus ved Kalundborg. På bare én sæson er antallet af bookinger halveret. Derfor ændres udlejningsstrukturen, allerede med udgangen af højsæsonen 2011.

Det betyder, at der nu åbnes op for weekend-udlejning i skuldersæsonen fra september til juni. Mere om det senere.....

Det er vist på sin plads, at ridse op hvad der er at byde på i [Kalundborgs](#) omegn og i særdeleshed i nærområdet ved selve sommerhuset. For der er ikke så lidt endda, man kan bruge tiden på.

Hvis vi starter på Mosestien 16 (ved sommerhuset) – så er der en lille gåtur til en god badestrand med adskillige badebroer, jævnt fordelt på den langstrakte [Vollerup Strand](#). Det er også her sommerhusets jolle har sin faste plads, tæt på vandet. Således skulle der være rig mulighed for en ro/sejl/fisketur i den smukke [Sejerøbugt](#).



Har man mod på det, står der et par cykler til fri afbenyttelse ved huset. Der ligger bl.a. en hyggelig campingplads tæt ved [Saltbæk](#) – som er det andet store sommerhusområde på [Vollerup Overdrev](#).



'[Dagli' Brugsen](#) i [landsbyen Raklev](#) ligger 4 km fra sommerhuset, og der er 6 km ind til selve Kalundborg. Så der er ret gode indkøbsmuligheder i umiddelbar nærhed.

Kalundborgs "strøg" byder på spændende specialbutikker (Ostehandler – Vin & Øl – Slagter), hyggelige fortovscaféer, [TuristInfo](#) og et væld af tøj/brugstings-forretninger.





Nær bådeshavnen findes der også en lille fiskebutik og ikke engang [biograf](#) eller adskillige supermarkeder (Føtex/Kvickly/Rema1000/Aldi/Fakta/Netto), behøver man at snyde sig selv for.



Fra stationen ved havnen er der bus og togforbindelser til det øvrige Sjælland. Der er også mulighed for en tur til Kattegat-øen [Samsø](#) fra færgelejet ved banegården.





Er man interesseret i lidt mere dansk småø's-kultur, er [Sejere](#) og [Nekselo](#) absolut oplagte valg. Denne tur kræver en lille køretur til [Havnsø](#), hvorfra færgerne til begge ø'erne afgår. På vejen mod Havnsø kommer man – i øvrigt – forbi Landbomuseet "[Birkendegaard](#)".

Golf-folket kan såmænd også få deres lyst stillet i området, da [Kalundborg Golfklub](#) har et særdeles velbeliggende baneanlæg på vejen mod det naturskønne [Røsnæs](#).



REKLAME - MEN FAKTA

I lavsæsonen kan man leje sommerhuset for 1.150 kr. for en weekend, 1.350 kr. for en uge - hvis man er dagpengemodtager eller pensionist – eller 1.850 kr. for en uge, hvis man er i arbejde.

I højsæsonen kan man leje sommerhuset for 1.750 kr. for en uge - hvis man er dagpengemodtager eller pensionist – eller 2.850 kr. for en uge, hvis man er i arbejde.

Weekend er fra fredag kl. 12:00 til søndag kl. 16:00. Hele uger starter og slutter søndag kl. 16:00.

Booking skal foregå ved henvendelse på kontoret i Rødovre på 36 36 55 85.
<http://www.co-sea.dk/beskrivelse.19249.aspx>

***Tekst og foto
Barno Jensen***

MATROS ÅL

SØKOST

Af: Jonatan Leer

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

Matrosål – og en anekdote om ungkarlenes forsvinden på Fur

I sommers havde jeg fornøjelsen af at besøge Fur, den lille ø lidt nord for Skive. Det faldt så heldigt, at det var en af de få rigtig gode sommerdage. Det gode vejr inviterede til både badning og en tur på det lokale bryghus, der har ekspanderet voldsomt i de seneste år. Deres udmærkede produkter forhandles i de fleste supermarkeder landet over.

Under mit besøg blev der også tid til at besøge en farverig veninde, som har boet på øen i 15 år. Da talen faldt på indkøbsmulighederne på den 22 km² store ø, fortalte hun en ganske tankevækkende anekdote, der viser, hvor meget man kan få ud af at studere et supermarkeds varesortiment.

Min veninde berettede, at i de femten år hun havde boet på øen var indkøbsmulighederne blevet forbedret ganske betragteligt. Særligt havde den lokale dagligvareforretning forbedret sit udvalg. På det seneste kunne man endda finde mere eksotiske produkter som frisk ingefær og citrongræs, hvilket havde været en umulighed for bare få år siden. Det særligt interessante var, at disse eksotiske produkter afspejlede en ganske særlig udvikling på øen.

Da min veninde flyttede til Fur stødte man nemlig ofte på en af øens ubarberede og småalkoholiserede ungkarle. Det er et alment kendt fænomen, at der i løbet af

de sidste årtier er kommet underskud af kvinder i udkantsområderne. Fur var ingen undtagelse.

En dag så hun en af ungkarlene barberet, sober og med en nydelig thailandsk kvinde ved sin side. Der har i en årrække været en stor tilflytning af thailandske kvinder til naboområdet Thy, og denne udvikling fortsatte altså til Fur. Inden længe var der ikke en eneste ungkarl at finde på øen.

Da disse kvinder har taget deres egen madkultur med til den lille Limfjorsø, har den lokale købmand efterlevet den stigende efterspørgsel på eksotiske produkter, hvilket min gastronomisk interesserede veninde satte stor pris på. Hun var nu også glad for, at gadebilledet ikke længere var fyldt med usoinerede ungkarle! Hvad man end måtte mene om denne form for



Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: jonatanleer@hotmail.com



ægteskab, så har thaikvindernes ankomst altså sat sit tydelige præg på den lille ø's offentlige rum.

Rent gastronomisk forbinder jeg personligt Fur med hverken citrongræs eller ingefær, men derimod med ål. Det var nemlig på Fur Fægekro, at jeg som barn fik stegt ål for første gang. En oplevelse, der har stadfæstet sig i min erindring. Derfor fik jeg ved mit besøg lyst til at viderebringe en åleopskrift. Jeg skal ikke belære jer om, hvordan man steger en ål, men derimod skal I få en lidt anderledes ret med denne havets slange. Ålen er en fast fisk, der egner sig godt til sammenkogte retter, som her, hvor den svømmer i vin og Cognac!

I glasset: Man skal ikke altid servere hvidvin til fisk. Lette rødvine som Bourgogne, Beaujolais, alsacisk hvidvin el. andre varianter af pinot noir-druen passer til karakterfyldte og fede fisk som ål. Servér den let afkølet og helst den samme vin i sovsen

Matrosål

(4 personer)

1 kilo ål

Lidt mel, salt og peber

Rigeligt smør

3-4 fed hvidløg

Et lille glas cognac el. rom

½ liter let rødvin (fx Bourgogne el. anden form for pinot noir)

500 gram champignoner el. anden type svampe

Masser af persille

■ Skær ålen i stykker på 10 centimeter og vend dem i mel, salt og peber.

■ Brun stykkerne for god varme i en gryde med rigeligt smør.

Hak hvidløgsfeddene fint, og steg dem med et minut.

■ Så i med cognac og flamber. Husk at slukke for evt. luftudsugning, det kan gå galt!!!

■ Når flammerne er fortaget, kommes vinen i og lad det hele koge igennem for god varme.

■ Så på med et låg og lad retten simre for svag varme i 20 minutter.

■ Rens svampe og halvér dem. Så steges de i generøse mængder smør på en pande for høj varme et par minutter og kommes op i fiskegryden de sidste 10 minutter.

■ Før servering smages sovsen til. Kom masser af hakket persille i, og server retten i gryden med kogte el. ovnstegte kartofler til.



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

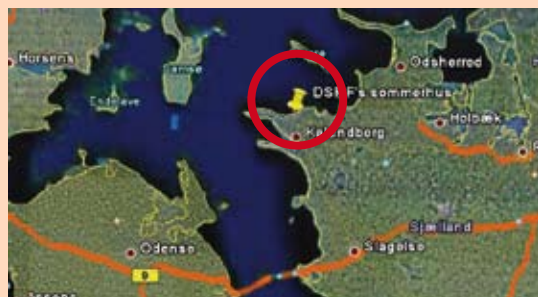
Pensionister: 1.150 kr./uge

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



"[Per Schultz Jørgensen](#) tvivler dog på, at en rød regering ville have afstedkommet en markant anderledes situation i 00'erne. Udvikling med workfare frem for wellfare er gået relativt stærkt. Det er et paradigmeskifte, som hele tiden finder sted løbende som en stille revolution bag om ryggen på os."

"Vi var måske sluppet for de deciderede fattiggørende forslag, som dem vi har set på beskæftigelsesområdet, men udviklingen havde nok ikke været så meget anderledes med en socialdemokratisk regering. Det kan man se i Norge og i Sverige, hvor udviklingen har været lignende til trods for deres røde regeringer. Det er en bølge der har ramt hele Europa."

Årtiet der udsultede socialministeriet, Information, 24/7-2011

Albert Engström



Stud. jur. Apeltam, der er kendt for alt andet end Orden i sine Penge-sager, kommer ind i en Herreekviperingsforretning for at købe nogle Skjor-ter. Da han har valgt nogle og faaet dem pakket ind, gaar han hen mod Døren, idet han vender sig om mod Ekspedienten og siger i en let Tone: — De kan skrive det paa mit Navn!

Ekspedienten bukker høfligt og siger i en let Tone: — Ja, men vi skri-ver ikke saa gerne!

Apeltam: — Ja, hvis De ka' huske det alligevel, saa for mig gerne!

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



*Karneval 11/6-2011
København*

Kontor og ferier

Barno Jensen	17/10 - 23/10
John Ibsen	31/8

