DMMA
Nummer 1
Februar 2012

OBS Tillidsmands-seminar Jørlunde. 14.-15.-16. maj.
Side 17

Transportforliget
I dag søndag d. 19/2 kl 18.30 var transportforliget endnu ikke indgået, efter 30 timers uafbrudte forhandlinger.

Det forventes at transportforliget lægger sig tæt op af industriforliget, og er "lige på trapperne".
Se side 10-11

"De kristeliges a-kasse er mere end dobbelt så dyr"
.....administrationsbidrag til de kristeliges a-kasse på 1.476 kroner. Til sammenligning var bidraget til Danske Sundhedsorganisationer på 696 kroner.
Side 9

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

MAX.
DAGPENGESATS
2012
788 KR.
OM DAGEN
5 DAGE OM UGEN

DMMA

FOA
SØFART

Kontor- og foreningslokaler:

Mose Alle 13
2610 Rødovre

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

Telefon: **36 36 55 85**
Fax: **36 36 55 80**

CO-Søfart

Formand	Ole Philipsen	36365585
Sekret.ch.	John Ibsen	36365592
Fag. sekr.	Ole Strandberg	36365589
Fag. kons.	Chr. Petersen	36365586
Fag. kons.	Kirsten Østergaard	36365583
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	Ib Skoubo	40413761
Forretningsf.	Søren Frederiks.	36365595
Inform.medarb.	Hanne Hansen	36365587

E-mailadresser:
ib@skoubo.eu
sf@co-sea.dk
hh@co-sea.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)

Forside: Kopi af Den lille Havfrue på Jomfruøerne. Foto: Henrik Mikkelsen.

REDAKTIONEN

af dette nummer
sluttet den 19. februar 2012

Næste nummer:
afleveres postvæsenet ca. 13. april 2012
- på nettet (www.co-sea.dk) d. 9. april.

Stof til april-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 23/3-2012, *eller efter aftale.*

INDHOLD

Faglige sager og noter	4
Overenskomstforhandlingerne 2012	10
IMB's årsrappport - piracy and armed	12
Søfartens Bibliotek - overlever	14
Fællestillidsrepræsentant DFDS	16
DMMA dæk&maskine internt	18
Månedens foto	20
DMMA catering internt + Min A-kasse	22
Mønstringsstatistikker	24
Peter Sneistrup - 35 år i lyst og nød	26
De kommunale færger I - Tunøfærgen	30
FOA søfart styrket i CO-Søfart	33
SØLE må sejle sin egen sø	34
Jonatan Leer - jomfruhummersuppe	36
Sparede 5.000 kr. om året skift til TJM	38
Månedens citat og Albert Engström	39
Kontor og ferier	40

Fagblad

Ole Philipsen, ansvarshavende red.
Ole Strandberg, red. + opsætning
Reiner Burgwald (vedr. stof FOA-Søfart)
Produktion: Special-Trykkeriet Viborg
Oplag: 3.285 eks. kontrolleret FMK/DF
ISSN: 1901-4570

LEDER

SNORK..... SNORK

Man kunne have håbet, at de ”økonomiske realiteter”, som tilsiger 1-2% lønstigninger ved dette års overenskomstforhandlinger - når det gælder de lavestlønnede vel at mærke -, kunne inspirere arbejdsmarkedets parter til lidt nytænkning, men at sige at der er noget nyt eller ”sprælsk” i de 43 protokollater man er blevet enige om, ville være en overdrivelse af bibelske dimensioner.

Modsvarende forringelser i dagpengesystemet skal vi have mere sikkerhed i ansættelsen, og altså igen igen mindre af ”den danske model”. Vi skal ligne Tyskland, Frankrig og Sverige endnu mere, mens vi stadig mumler ”den danske model, den danske model....”.

Uddannelser understøttes selvfølgelig, og der banes veje mod flere hænder på arbejdsmarkedet, således at vi rigtig kan få understreget hvor lidt den teknologiske udvikling har hjulpet os.

Arbejdsmarkedets parters forhandlinger og resultater, har aldrig været mere todimensionelle og farveløse!

Mens 60’erne kulminerede i farver og fantasier, pænt hjulpet på vej af sjove stoffer, havde den danske fagbevægelse forskrækket trukket sig hen i et hjørne, mens de faglige ledere knurrede om uvårne børn. En enkelt socialdemokrat fra parnasset lod sig inspirere og den bredt respekterede finansminister Henry Grünbaum, fostrede en ide om økonomisk demokrati (ØD) i 1969.

Med ØD-tankerne fik LO-bevægelsen igen mælet tilbage, for en stund, og de tilbageerobrede 70’ernes talerstol, - men efter 10 års slidsomt snak om ØD-modeller, gik samtalen i tomgang. Der var ingen vej på jorden som kunne få arbejdsgiverne til at afgive hjørner af deres privilegier, som de blev grundfæstede i septemberforliget 1899.

Siden har enkelte arbejdsgivere vist vilje til udbyttedeling gennem medarbejderaktier, eller bonusordninger som omfattede alle medarbejdere i gode tider. Men kun så langt så godt på arbejdsgivernes nåde.

Det er noget af en gåde, hvorfor fagbevægelsen ikke netop i år, præcis i disse løn- og vækstfattige år, har markedsført en ide om vilje til reallønsnedgang i form af uændrede lønninger, mod en musketerordning om andel i overskud af en vis størrelse. Uden ØD-tankernes forudsætninger om indblanden i arbejdsgivernes beslutnings-privilegier. Musketertanken kunne samtidig modvirke de uinspirerende mekanismer fra ledernes 10-30% lønstigninger.

Kan vi ikke snart få fantasien tilbage - på begge sider af bordet.

AOP

v/Ole Strandberg pr. 19/2-2012

FAGLIGE SAGER OG NOTER DMMA

Pensionsregler Færøerne

Den 23. december vedtog det færøske lagting et sæt nye pensionsregler. Reglerne er efter forbundets opfattelse gennemført uigennemtænkte, og bærer præg af meget hastværk.

I bund og grund betyder reglerne, at folk der er skattepligtige på Færøerne skal betale 40% skat ved indbetalingen på en pensionsordning, og de resterende 60% bliver så sendt videre til et færøsk pensionsselskab.

Fra 1. juli vil reglerne også omfatte folk der er skattepligtige på Færøerne, men ikke bosiddende der.

Dette medfører at både færinger der sejler i DIS eller andre registre, og udlændinge der sejler i FAS, vil blive påduttet disse regler.

Sammen med PFA, SØLE og MMF vil vi forsøge at tage kontakt til de færøske myndigheder, idet vi ikke – på lige fod som organisationer, mener at lovgivningen er gennemtænkt, og at den manglende høring forud for lovens vedtagelse gør, at der er aspekter i loven som ikke er blevet ordentligt belyst.

JI

Folketinget

For at drøfte søfartspolitik med de nye ordførere på vores område, mødtes formand Ole Philipsen den 24. januar med henholdsvis Benny Engelbrecht fra Socialdemokratiet og Andreas Steengaard fra Radikale Venstre, for at få en dialog om fremtiden for erhvervet, og hvilke muligheder forbundet ser for at modernisere og sikre DIS.

Der var en god dialog med begge politikere, og det var vores indtryk, at begge fik øjnene op for, at det var på tide at man fik ordningen til et grundigt eftersyn.

Vi håber at fortsætte dialogen, og har ligeledes taget kontakt til ordførerne fra Venstre og Dansk Folkeparti, ligesom der er aftalt møde med Erhvervsministeren.

JI

Færgen catering

Sammen med 3F, har der været afholdt forhandlinger med rederiet, med det formål at få ens regler for tillidsrepræsentan-

terne på fællesoverenskomsten.

På baggrund af mødet vil vi forsøge at komme med udkast til, hvordan reglerne kan se ud fremadrettet.

Vedrørende deltidsansatte og overtid, er det mellem rederiet og forbundet aftalt, at parterne kan lave aftaler for de enkelte ansatte, sådan at de fremover kan afspadsere overtiden, frem for som nu, at få den kontanterstattet.

Hvis du ønsker en sådan aftale, da kontakt forbundet.

JI

APM Supply forsinket udmønstring

Tilbage i 2010 startede vi en sag mod APM Supply om kompensation for forlænget hjemmeperiode/forsinket udmønstring, som tidligere er omtalt i fagbladet. Vi var blevet kontaktet af to skibsassistenter, som på grund af diverse problemer med udstedelse af visum på den angolanske ambassade i Sverige, havde fået omkring 20 ekstra hjemmedage.

Praksis i rederiet var at man fortsatte afviklingen af fridage i denne periode. Dette protesterede vi imod, da vi ikke mener der er tale om fridage, da medlemmerne går og venter på besked fra rederiet om hvornår de skal ud, og således står til rådighed for rederiet. Da rederiet ikke var enige i vores fortolkning blev der herefter afholdt fællesmøde i Danmarks Rederiforening. Her lykkedes det dog ikke at nå til enighed og vi var indstillet på at føre sagen videre i det fagretlige system.

Efter samtaler med Sømændenes Forbund blev det aftalt at føre sagen videre sammen, da de øvrige søfarende har samme problem. I den forbindelse fik vi også oplysninger om at de øvrige organisationer med interesse afventede sagens udfald. Da vi aldrig fik nogen tilbagemelding fra Sømændene, besluttede vi dog til sidst at føre sagen videre alene.

Inden vi nåede så langt blev vi kontaktet af rederiet, som nu var villige til at diskutere et forlig i sagen. På et møde tilbød rederiet en aftale, hvor man indvilligede i at ændre personalepolitikken på området, således at de søfarende i tilfælde af forsinket udmønstring får neutraliseret de ekstra hjemmedage, bortset de fire første dage efter den planlagte udmønstringsdato.

Dvs. hvis man får sin hjemmeperiode forlænget med 20 dage, så vil man få de 16 dage neutraliseret. Aftalen gælder ved uforudsete hændelser som f.eks. problemer med udstedelse af visum (pga. fejl fra myndighedernes side), naturkatastrofer el. lign.

Aftalen gælder naturligvis ikke hvis forsinkelsen skyldes fejl fra den søfarendes side, og omvendt vil alle dage blive neu-

traliseret hvis fejlen ligger hos rederiet.

Aftalen er gældende pr. 1. januar 2012, men de medlemmer, som var omfattet af sagen i 2010 er naturligvis blevet kompenseret.

DMMA har fået oplysninger om at man på skibene har den opfattelse, at aftalen skulle være blevet til på grund af Maskinmestrenes indgriben, hvilket vi undrer os noget over, da det som nævnt fra starten var DMMA der kørte sagen mod APM, og som til sidst blev enige med rederiet om den beskrevne aftale, hvorefter de øvrige organisationer naturligvis også er blevet omfattet af den.

CP

Nyt vedrørende tillidsrepræsentanter m.v.

Som bekendt er der valg til ny fællestillidsrepræsentant i DFDS. Pt. er den nuværende FTR Henrik Mikkelsen eneste kandidat (se side 16).

Der har været valg til suppleant for cateringbesætningen på "Pearl", hvor Karin Bjerregaard fra hotellet blev valgt. Vi afventer fortsat endelig bekræftelse fra rederiet inden Karin Bjerregaard officielt er suppleant.

På Crown er der arrangeret valg til TR for skibsassistenterne, hvor vi afventer at eventuelle kandidater stiller op.

Der er seminar for alle tillidsfolk på Jørlunde den 15.-16. maj – yderligere information bliver snart sendt ud. For medlemmer af hhv. branchegruppe dæk/maskine og catering starter seminaret den 14. maj.

CP

Offshore

Den mobile rig "Safe Esbjerg", har efter endt operation i Nordsøen i en periode været til reparation i Esbjerg Havn. Forinden var catering-besætningen ansat på afdelingens overenskomst med cateringvirksomheden Aramark.

I forbindelse med afslutningen på operationen, overtog det andet catering-firma ESS ansvaret for cateringen ombord på riggen under opholdet i Esbjerg Havn. Der var tale om ESS' skotske afdeling, som tilsyneladende ikke var klar over at vi ligeledes har overenskomst på området med ESS.

Da vi hørte at riggen lå i havnen og at catering-besætningen arbejdede til lønninger langt under vanlig dansk standard, tog vi omgående kontakt til virksomheden og forlangte at de ansatte blev aflønnet i henhold til vores overenskomst.

Dette var ESS i første omgang ikke indstillet på, da man ikke mente overenskomsten gjaldt, når riggen ikke borede efter olie. Dette er imidlertidig ikke korrekt, da overenskomsten gælder så længe riggen er på dansk område og der bliver udført catering-arbejde. Efter nogen debat og en del trusler lykkedes det til sidst at få ESS overbevist om, at de ansatte naturligvis skulle ansættes på vores overenskomst.

CP

DFDS opsigelse

I en sag vedrørende en rederiassistent i DFDS, som var blevet opsagt af rederiet, har DMMA fået rederiet til at genansætte vedkommende. Efter afdelingens mening var der tale om en uberettiget opsigelse, som sandsynligvis var begrundet i medlemmets alder, hvilket ikke er tilladt i henhold til Forskelsbehandlingsloven.

Rederiet har benægtet at alder skulle være årsag til opsigelsen, men ønsker ikke nogen sag om emnet og derfor er opsigelsen trukket tilbage.

CP

DFDS rejsegodtgørelse

Vi har fået oplysninger om at nogle af skibene tolker reglerne om rejsegodtgørelse lige lovlig frit. Efter sigende er det praksis, at man fortsætter med sin hidtidige sats for transport til og fra skibet, selvom man flytter længere væk. Mens man omvendt får den mindre sats, når man flytter tættere på skibet. På den måde vinder rederiet uanset om man flytter længere væk eller tættere på.

Dette kan dog næppe være hensigten med rejsecirkulæret og da der næppe er nogen, der ligefrem flytter for at få mere i transportgodtgørelse, har vi taget sagen op med rederiet. Beskeden herfra var at man naturligvis skal have transportgodtgørelsen beregnet efter hvor i landet man bor, således at man altså får en højere takst hvis man flytter længere væk osv. Dette er nu kommunikeret ud til skibene.

CP

Færgen og Scandlines inddragelse af TR

Nu viser det sig, at også Langelandsfærgen har fået ændret i opstartstiden. Rederiet fastholder at dette skete på samme tidspunkt som på Alsfærgen, og at de derfor har opmærksomhed rettet mod overenskomstens bestemmelse om inddragelse af tillidsrepræsentanten ved ændringer i arbejdstiden.

Også Scandlines overfarten Gedser-Rostock har ændret mødetider uden at inddrage tillidsrepræsentanten og har beklaget hændelsesforløbet.

KØJ

Bjørnøfærgen a.m.b.a. overenskomst indgået

Der er indgået overenskomst med Bjørnøfærgen a.m.b.a. for rutens skippere, og overenskomsten er lagt på foreningens hjemmeside. Overenskomsten er fra rutens start indgået med Metal Faaborg, men er nu overdraget til DMMA hvor den rettelig henhører.

KØJ

Greenland Mining Service skat

Et medlem var i 2009 ansat i Greenland Mining Services A/S som skibsassistent på DIS iflg. hans kontrakt. Imidlertid havde rederiet indberettet hans indtægt som

almindelig landindtægt. Medlemmet har derfor fået en stor restskat til indbetaling. Rederiet har på flere forskellige måder forsøgt at rette indberetningen over for SKAT, men SKAT fastholder at der skal betales skat af beløbet.

Foreningen har derfor krævet at der udfærdiges en ny årsopgørelse og rederiet forsøger nu at få dette på plads, så medlemmets årsopgørelse fra 2009 kan blive korrekt.

KØJ

NCC Roads A/S overskudsdeling

Ved overenskomstfornyelsen i 2009 indgik foreningen en aftale med rederiet om små lønstigninger mod en bonusordning. Bonusordningen lyder: " Opnår selskabet NCC ROADS A/S et resultat udover det budgetterede bruttoresultat for 2010 og 2011, udløser dette en bonus på 0,5% af hver enkelt medarbejders årsløn for hver hele 2 mio. kr., som resultatet overstiger det budgetterede beløb".

Til info havde rederiet i 2010 et underskud på 20 mio. kr. I 2011 er dette underskud vendt til et plus på 20. mio. kr. og medarbejderne får derfor del i overskuddet i 2011.

KØJ

Svitzer Faroe Islands overenskomst for skibsass.

På baggrund af, at ITF sidste efterår erklærede det Færøske Internationale Register (FAS) for Flag of convenience (Foc), har foreningen indgået overenskomst med Svitzer Faroe Islands for rederiets skibsassistenter.

Der er tale om de skibsassistenter der gør tjeneste i rederiets færøske skibe, og som netop er indflaget fra svensk flag til færøsk flag i 2011. Hermed er risikoen for social dumping forhindret. Overenskomsten lægges på foreningens hjemmeside snarest.

KØJ

Tilbagetrækningsreform udtræden af efterlønsordning

På nuværende tidspunkt skulle alle medlemmer af a-kasserne individuelt være blevet orienteret om deres situation. i forhold til den omfattende tilbagetrækningsreform (individuelt set i forhold til deres fødselsdato).

Mange ringer og spørger om rådgivning i forhold til udtræden eller ej af efterlønsordningen, og der er grund til at understrege, at en sådan rådgivning simpelthen ikke kan gives. Ikke nok med at pensionsopsparingen er en vanskelig størrelse at bringe ind i regnestykket. Helt umuligt bliver det når der tænkes på lyst, vilje, evne og mulighed for den enkelte til at arbejde i 60'erne.

Herefter kommer et uddrag af en opstilling hentet fra "min A-kasse's" hjemmeside, og efterfølgende nogle få bemærkninger og praktiske links.

Fødselsdato	Efterløns alder	Efterløn hvor længe	Folkepensions alder
Født før 1. januar 1954 berøres ikke af reformen			
1/1-54 - 30/06-54	60.5	5.0 år	65.5
1/7-54 - 31/12-54	61.0	5.0 år	66.0
1/1-55 - 30/06-55	61.5	5.0 år	66.5
1/7-55 - 31/12-55	62.0	5.0 år	67.0
1/1-56 - 30/06-56	62.5	4.5 år	67.0
1/7-56 - 31/12-58	63.0	4.0 år	67.0
1/1-59 - 30/06-59	63.5	3.5 år	67.0
1/7-59 - 31/12-62	64.0	3.0 år	67.0

Fra 2027 vil der være ændringer som konsekvens af ændringer i den gennemsnitlige levetid (født efter 1/1-1963).

Opstillingen fra "min A-kasse", indeholder også kolonner vedrørende de mere indviklede pensionsforhold og deres indflydelse på efterlønsretten.
Link til hele skemaet:
http://www.min-a-kasse.dk/tilbagetraekningsreform

Udtræden af ordningen

Der kan tidligst søges om udtræden og tilhørende udbetaling af indbetalt efterlønsbidrag fra den 2. april 2012.

Her kan du f.eks. beregne hvor meget du kan få udbetalt ved udtræden hvis du er medlem af "min A-Kasse":
http://www.min-a-kasse.dk/hvad-har-jeg-indbetalt

Medlemmer af metals a-kasse får det personlige tal oplyst i brev ultimo februar.

Der er mange ting at tage i betragtning før beslutningen træffes. Opsparing af skattefri præmie, konsekvenser for retten til forlængede dagpenge og seniorjob.....

PFA har med udgangspunkt i pensionsordning udfærdiget en særlig beregner som kan hjælpe til valget:
Er efterlønsordningen attraktiv for dig:
http://www.pfa.dk/private/Viden%20om%20din%20pension/Beregn%20din%20efterloen.aspx

OleS

De kristeliges a-kasse er mere end dobbelt så dyr

Således kunne en reklame for de faglige a-kasser meget vel have set ud i 2011, uden at være "særlig" usand.

Det er imidlertid en sandhed som de færreste vil forstå. "Sandheden" har de fleste, eller rigtig mange, aflæst af det mylder af reklamer som bringes for den kristelige fagbevægelse, på nettet og i TV og radio, hvor hele butikken sælges for fuldt fradragsberettiget slik.

Her er nogle sandheder:
* De kristeliges a-kasse er **ikke** billigere end andre a-kasser (derimod er kontingentet til "fagforeningen" et discountkontingent, svarende til næsten 100% fravær af overenskomster).

* Det eneste der adskiller a-kasse-kontingenter, er administrationsbidraget (resten af kontingentet er lovbestemt for alle a-kasser).

* I 2011 var det årlige administrationsbidrag til de kristeliges a-kasse på 1.476 kroner. Til sammenligning var bidraget til Danske Sundhedsorganisationer på 696 kroner.

* Det vejede gennemsnit for a-kasse-kontingenter var i 2011 på 1.369 kroner, og den kristelige a-kasse altså dyrere end gennemsnittet.
Sandheden er ikke altid ligetil!

OleS

OVERENSKOMSTFORH

MEDLEMSMØDER

Bornholm & Scandlines

Henholdsvis den 8. december og den 12. januar blev der afholdt medlemsmøder vedrørende de kommende overenskomstforhandlinger.

I Rønne havde rederiet venligt stillet lokaler til rådighed på "Hammer Odde", og efter et fælles oplæg om overenskomsten, fortsatte henholdsvis Catering/Dæk & Maskine hver for sig, så de enkelte overenskomster kunne gennemgås til bunds.

Der mødte rigtig mange interesserede medlemmer op, og begge grupper kom med rigtig mange gode input til overenskomstfornyelsen.

JI

DFDS - Fjord Line - Offshore

Der er i løbet af januar afholdt overenskomstmøder for de forskellige medlemsgrupper under DMMA på Oslo-bådene for DFDS-ansatte, i Hirtshals for Fjord Line og i Esbjerg Lufthavn for offshoremedlemmer.

Møderne var velbesøgte og vi fik mange nyttige input til de kommende forhandlinger, ligesom vi også kom omkring andre emner, der optager medlemmerne.

CP

REDERIFORENINGER

Danmarks Rederiforening

Den 9. februar blev der afholdt indledende møde med udveksling af krav (se hjemmesidens medlemssektion).

Næste møde er aftalt til 23. februar.

Bilfærgernes Rederiforening

Overenskomstforhandlingerne er så småt skudt i gang. Vi har indledningsvist haft et møde med BIRE, hvor også repræsentanter for Maskinmestrenes Forening og Søfartens Ledere deltog.

Formålet med dette møde, var at se på, om der fremadrettet kunne laves en anden løsning på omregningen af DAS til DIS, end den vi har i dag.

Rederierne ønskede at vi overvejede at bruge en gennemsnitskommune, i stedet for som nu, at anvende skattesatsen fra Hørsholm.

Da BIRE ikke ønskede at forhandle skatten, som en del af en samlet overenskomst-pakke, meddelte vi, at vi gerne ville kigge på en løsning som man kunne blive enige med officererne om, men at vi forbeholdt os retten til at anvende den allerede eksisterende aftale.

Vi har siden - den 10. februar, uden at drøfte skatten, afholdt et indledende overenskomstmøde med BIRE, hvor vi udvekslede krav.

JI

Rederiforeningen af 2010: udestår.

HANDLINGERNE - 2012

Overordnede forlig

Finanssektoren:
Den 4. februar var der indgået forlig i finanssektoren på vegne af 50.000 medarbejdere. Overordnet er der givet en lønstigning på 1% i år og 1% i 2013, hvilket reelt betyder en reallønstilbagegang.

Herudover er der aftalt et nyt arbejdstidssystem, der skal gøre sektoren mere fleksibel, samt ordninger for fyrede medarbejdere.

Industriforlig:
Mindstelønsområdet, som omfatter 240.000 lønmodtagere, blev indgået søndag d. 12/2 efter 25 timers uafbrudte forhandlinger, mellem CO-Industri (hovedforhandler Thorkild E. Jensen), og Dansk Industri (Karsten Dybvad).

At det er "mindstelønsområde" betyder, at der lønmæssigt kun forhandles en mindsteløn, og at lønninger herudover forhandles lokalt. Forliget er ellers en omfattende sag der i år indeholder 43 protokollater, og forliget som helhed er toneangivende for alle efterfølgende forlig på arbejdsmarkedet.

Transportforliget:
Det mest betydningsfulde forlig på normallønsområdet, med stor betydning for søfartsområdet. Kommer vi i forligsen (uenighed), kopieres ikke afklarede forhold mere eller mindre direkte fra transportforliget. Transportforliget er muligvis indgået ved redaktionens slutning.

Begge hovedforlig lægges i deres helhed på medlemssiden når vi har dem.

INDUSTRIFORLIGET
Hovedpunkter:

* +1,35 kr/timen pr. 1/3-2012 på mindstelønnen.
* +1,35 kr/timen pr. 1/3-2013 på mindstelønnen.
* Genetillæg reguleres med 1,4% 1/3-2012 og 1,4% 1/3-2013.
* Ret til sygeløn sænkes fra 9 mndr.'s anciennitet til 6 måneder.
* +5 øre i timen til kompetenceudviklingsfonde.
* Seniorordning fra fem år før pensionsalder hvor pensionsindbetalinger kan konverteres til kortere arbejdstid.
* Større godtgørelser ved fyringer.
* Pension af tillæg for arbejde aften og weekend.
* HK får ret til at vælge talsmand (uden tillidsmandsbeskyttelse) på arbejdspladser med færre end 50% organiseret.
* HK får ret til at organisere ansatte med kortere videregående uddannelse. På det nye område omfattes HK-medlemmer af overenskomsten.
* Mulighed for uddannelse til fuld løn som del af arbejdsfordeling.
* I tilfælde af genindtræden i samme virksomhed indenfor 9 måneder bevares tidligere erhvervet anciennitet (mod tidligere 6 måneder).
* Ved individuel aftale om længere arbejdstid: Mulighed for at ekstra pensionstillæg og feriepenge for de ekstra timer udbetales kontant.
* Lærlinge- og elevsatser reguleres pr. 1/3-2012 med 2,25% og pr. 1/3-2013 med 2,25%.

SAKSET FRA IMB's ÅRSRAPPORT 2011
"piracy and armed robbery against ships

ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2011

TABLE 1: Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attacks.
January – December: 2007 – 2011

Locations		2007	2008	2009	2010	2011
S E ASIA	Indonesia	43	28	15	40	46
	Malacca Straits	7	2	2	2	1
	Malaysia	9	10	16	18	16
	Myanmar (Burma)		1	1		1
	Philippines	6	7	1	5	5
	Singapore Straits	3	6	9	3	11
	Thailand	2		2	2	
FAR EAST	China			1	1	2
	Papua New Guinea	1				
	Solomon Islands	1				
	South China Sea	3		13	31	13
	Vietnam	5	11	9	12	8
INDIAN SUB	Bangladesh	15	12	18	23	10
CONTINENT	India	11	10	12	5	6
	Sri Lanka	4	1			
SOUTH	Brazil	4	1	5	9	3
AMERICA	Colombia		1	5	3	4
	Costa Rica			3	1	3
	Ecuador		2	2	3	6
	Guyana	5			2	1
	Haiti	2	2	4	5	2
	Jamaica	1				
	Peru	6	5	13	10	2
	Suriname	2				
	Venezuela	1	3	5	7	4
AFRICA	Angola	1	2			1
	Benin			1		20
	Cameroon		2	3	5	
	Dem. Republic of Congo	4	1	2	3	4
	Egypt	2			2	3
	Equatorial Guinea		1			
	Eritrea	1				
	Ghana	1	7	3		2
	Guinea	2		5	6	5
	Guinea Bissau			1		
	Gulf of Aden *	13	92	117	53	37
	Ivory Coast		3	2	4	1
	Kenya	4	2	1		1
	Liberia	1	1		1	
	Madagascar	1				
	Morocco	1	1			
	Mozambique	3	2			
	Nigeria	42	40	29	19	10
	Red Sea**			15	25	39
	Sierra Leone	2				1
	Somalia	31	19	80	139	160
	Tanzania	11	14	5	1	
	The Congo		1		1	3
	Togo		1	2		6
REST	Arabian Sea***	4		1	2	
OF	Caspian Sea			1		
WORLD	France		1			

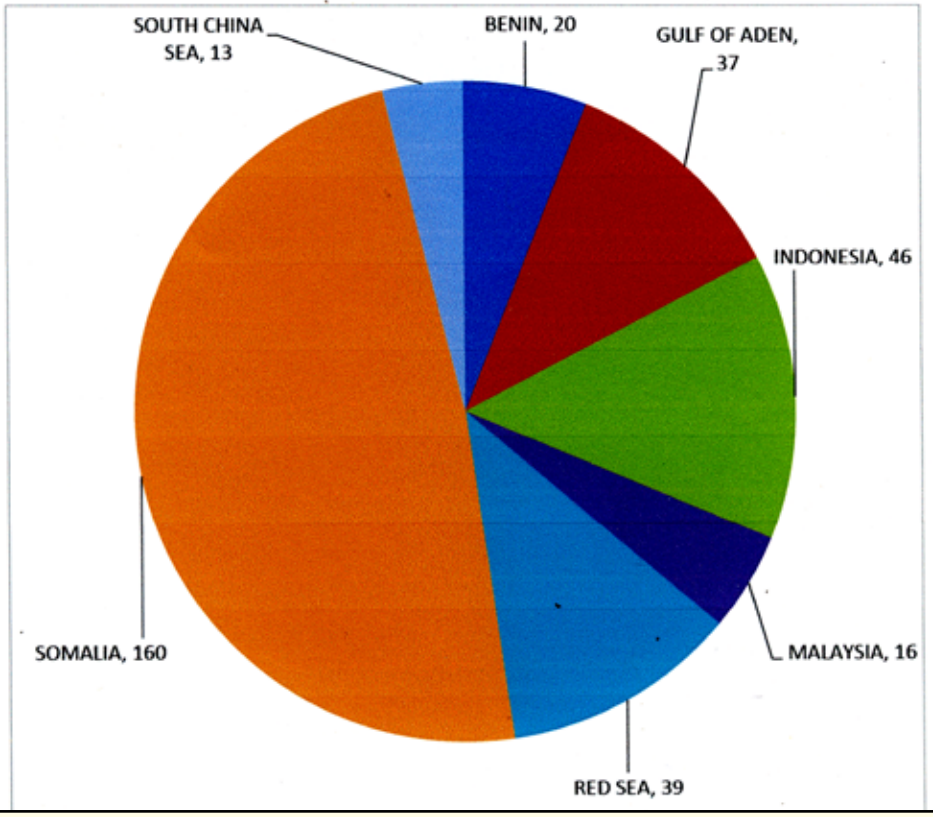
Regeringen har sendt et forslag til ny våbenlov i høring. Forslaget har til hensigt at gøre det lettere for danske handelsskibe at sejle med bevæbnede vagter. Høringsfristen er 2. marts 2012. Lovudkast med kommentarer kan findes på vores hjemmeside:
http://www.co-sea.dk/vabenloven.38727.aspx

ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2011

Gulf of Oman			1		
Indian Ocean****			1		
Iran	2				
Iraq	2			2	
Mediterranean Sea					1
Oman*****	3		4		1
Seychelles		1			
United Kingdom	1				
Total at year end	**263**	**293**	**410**	**445**	**439**

*Gulf of Aden
**Red Sea
***Arabian Sea
****Indian Ocean
*****Oman
All of the above attacks are attributed to Somali pirates

CHART A: The following seven locations recorded 75% attacks from a total of 439 reported attacks for the period.



SØFARTENS BIBLIOTEK overlever - på sin vis

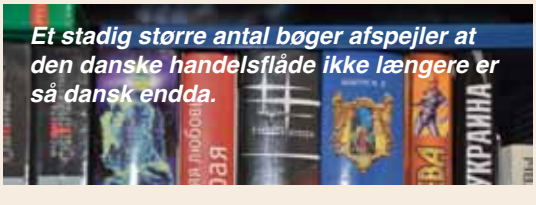
Med en politisk motiveret beslutning, forsvandt eksistensgrundlaget for Søfartens Bibliotek som vi kendte det fra Blegdamsvej, da en årlig bevilling på 1,9 millioner kroner, forsvandt ud af budgettet fra foråret 2011 at regne. Bevillingen kom fra tips- og lottomidlerne, hvorfra bl.a. forskellige fagbiblioteker fik frataget deres bevillinger.

Bestyrelsen for Søfartens Bibliotek fik ret hurtigt stablet en nødplan på benene, som i forskellige tempi medførte, at ledende bibliotekar Lars Faarup, sammen med "folkebiblioteket for søfarende", blev udlånt til Handelsflådens Velfærdsråd, og bibliotekar Irene Olsen blev udlånt til Søfartsmuseet i Helsingør, sammen med "det danske fagbibliotek for søfart".

Med henblik på at genetablere de to nu helt uafhængige sektioner af Søfartens Bibliotek, blev der udsendt en række ansøgninger til maritime fonde.

Fondsmidler

Næsten alle ansøgte fonde svarede positivt tilbage, og der er nu midler til realisering af de to projekter:



Et stadig større antal bøger afspejler at den danske handelsflåde ikke længere er så dansk endda.

Lauritzen Fonden: 500.000 kr.
Den A.P Møllerske Støttefond: 500.000 kr.
Orients Fond: 200.000 kr.
Torm Fonden: 200.000 kr.
Den Maritime Fond: 500.000 kr, som underskudsgaranti på fagbiblioteksprojektet.

Lars Faarup

Vandrebøger og folkebiblioteket er integreret med hinanden. Fremover eksisterer kun folkeblioteket hvorfra bøger udlånes til skibe, for bytning med andre skibe, eller returnering.

Lars blev ansat i Søfartens Bibliotek i 2001, og der er ingen tvivl om at arbejdet på Blegdamsvej har været et hjertebarn. Ansættelsen på Hejrevej i HFV's lokaler er foreløbig tidsbegrænset frem til 1/6-2013.

Udover skibe betjener Søfartens Bibliotek også offshore-området og Sirius-patruljen.

Irene Olsen

Irene startede projektet i Helsingør d. 15/11-2011. Hun føler sig tydeligvis godt tilpas i museets omgivelser, og har også tidligere vikarieret nogle dage om ugen for en syg bibliotekar. Savnet er den daglige kontakt med brugerne.

Det store projekt er integrering af museets eget bibliotek med fagbiblioteket fra Søfartens Bibliotek, herunder frasorteringer til opmaga-

Der arbejdes på fremtidens Handels- og Søfartsmuseum i Helsingør, hvor det første spadestik blev taget på en pløret grund af ex-kulturminister Per Stig Møller, den 17/9-2010. Arbejdet skal være færdigt til indflytning i 2013. En planskitse for museet ses forneden på siden hvor det hvide område (ex "dok 1"), skal være åbent område. I et område til venstre foroven skal der placeres et "søfartens videnscenter", hvori også biblioteket vil indgå. Hvor naboen før var gamle Kronborg, bliver naboen nu Helsingørs nye kulturhus.

sinering. Også bog-databaser skal samkøres.

Projektet skal være afsluttet før museets udflytning i 2013.

Museet

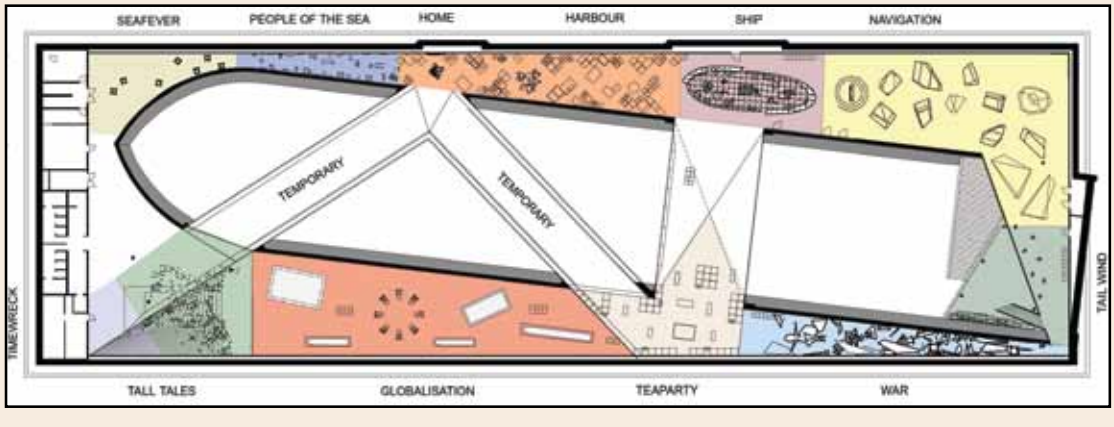
Administrationschef Thomas Bjørn Poulsen har været ansat siden 2008. Hvad mener han om situationen?

- Det er superærgerligt det der er sket med Søfartens Bibliotek, men den enes død, den andens brød. Man smiler lidt med den ene side af ansigtet, og klemmer nogle tårer med den anden.

- For museet er det et rigtig godt tidspunkt, og vi får mulighed for at skabe et excellent fagbibliotek for søfart, med gode muligheder for forskere og andre.

- Håbet og forventningen er, at vi efter flytningen vil kunne indgå i folkeblbliotekernes samarbejde, på samme vis som Søfartens Bibliotek før gjorde.

OleS



VALG TIL FÆLLESTILLIDSREPRÆSENTANT for DFDS 2012

Valget udskrives onsdag den 29. februar.
Ved redaktionens slutning er kun Henrik Mikkelsen, eksisterende fællestillidsmand, opstillet til posten.

Her skriver Henrik lidt om sig.

Mange af jer kender mig sikkert, men for de lidt nyere i rederiet vil jeg fortælle lidt om min baggrund.

Jeg er udlært bager. Sejlede første gang med DFDS i 1985,som bager på "Tor Britannia", som sejlede Esbjerg-Harwich-Göteborg.

Efter nogle år i udlandet kom jeg tilbage hos DFDS i 1991, hvor jeg fik hyre som bager på "Prince of Scandinavia" (ex "Tor Britannia"), som nu sejlede Göteborg-Harwich-Amsterdam.

Har været i DFDS lige siden, hovedsagligt på "Princess of Scandinavia", fra 1995 til hun blev solgt i 2006, hvor jeg kom på "Princess of Norway", og derfra til "Dana Sirena", hvor jeg har arbejdet i messen siden august 2008.

Min tid som tillidsmand startede i 2001 på

"Princess of Scandinavia", og jeg har været tillidsmand lige siden på de skibe jeg nu har været på.

Min baggrund for at have været tillidsmand i alle de år er, at jeg godt kan lide at arbejde med faglige ting, og at jeg syntes det er meget vigtig at man har gode og trygge arbejdsforhold på sin arbejdsplads.

Tiden i DFDS før 2001 var nok præget af en ikke så aktiv fagforening, og en noget anderledes ledelse end vi har idag. Det var min baggrund for at slå et slag for den faglige sag, ved at stille op som tillidsmand i 2001.

I 2009 fik vi via den nye overenskomst en fællestillidsmands-ordning, og jeg blev spurgt om jeg kunne tænke mig at påtage mig den opgave. Efter lidt betænkning svarede jeg ja.

Det har været 3 lærerige år, på ondt og godt. Jeg har kunnet registrere nogle sejre, men jeg også modtaget nogle tæsk. Det har jeg så forhåbentligt lært en del af.

Der har været meget at sætte sig ind i, og et stort netværk at bygge op. Det tager nogen tid at få fundet rundt i kommandostrukturen i så stort et firma. Samtidig skal man også have vundet besætningens tillid.

Rent overenskomstmæssigt har det også været 3 lidt omtumlede år. Først havde vi en nødoverenskomst, og senere en helt ny overenskomst for catering-besætningen, med mange radikale ændringer, med hvad dertil hører af spørgsmål og begynderfejl.

Som tiden går syntes jeg de fleste ting er ved at falde på plads, og nu er det snart tid til ny overenskomst igen.

Jeg genopstiller til fællestillidsmand, da jeg syntes jeg nu har fået opbygget et godt netværk,og rigtig kan bruge den viden jeg har brugt 3 år på at få, til at gøre en forskel, så vi alle kan få en god og rolig arbejdsplads.

Jeg vil ihvertfald gøre mit til det.

Henrik Mikkelsen.

ALLE TILLIDSREPRÆSENTANTER

Der er seminar for tillidsrepræsentanter på metalskolen i Jørlunde i dagene 14.15.-16. maj (man.-ons.).
Kontakt foreningen for nærmere oplysninger.

Barno Jensen - Medsejlads 2012

Rederi	Skib			
DFDS	**Pearl**	**Crown**	**Sirena**	
	Februar	Marts	September	
Dato	**25/02 til 27/02**	**09/03 til 11/03**	**?**	
Færgen Bornholm	**Leonora**	**Hammerodde**	**Leonora**	
	Maj	Juni	Juni	
Dato	**?**	**?**	**?**	
Færgen Samsø	**Kyholm**	**Kanhave**		
	April	Juli		
Dato	**?**	**?**		
Fjord Line	**BergenFjord**	**Express**	***Ny***	***Ny***
	April	August	Oktober	November
Dato	**?**	**?**	**?**	**?**

Skemaet opdateres løbende på hjemmesiden. "Stående" nyhed, forneden i nyhedssektionen.

DMMA dæk&maskine -internt

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

DMMA
dæk&maskine
Region Hovedstaden
Klub 8

Traditionen tro bliver første møde i år en beretning om året der svandt, dvs. klub 8's aktiviteter, medlemsoversigt, økonomi, mm.

Mon ikke indeværende år skulle byde på nogle udfordringer? Mød frem og lad os få gang i debatten! Mon et par sejlende medlemmer kunne dukke op? - overrask bestyrelsen.

Mødet afholdes MANDAG d. 5. marts kl. 11 i Metal-Forbundshuset, lokale 4.3, Nyropsgade 38, Kbh V.

Der vil blive lidt forplejning i forbindelse med mødet.

Vel mødt
Rossen/Helmuth

Tusind tak for den fine gave i anledning af mit 50-års-jubilæum den 1. december. Den gode fagforening i mange år. Stor hilsen til venner til søs, fra Ebeltoft-færgerne og DSB. Og fra dybvands-skibsfart og Grønland.

Henry Olsen

SENIORKLUBBEN

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

Betingelse for medlemsskab:

At man er pensioneret eller efterlønner.

NÆSTE ARRANGEMENT: **forårsfrokost**

Runde fødselsdage i perioden 08-03-2012 til 25-04-2012

Tillykke 50 år

Michael Fuglsang Christiansen –
fylder 50 år den 10. marts 2012
Hans Henrik Riise –
fylder 50 år den 28. marts 2012
Jan Febo Schneider –
fylder 50 år den 8. april 2012

Tillykke 60 år

Claus Olesen –
fylder 60 år den 17. marts 2012

Tillykke 65 år

Hans Erik Jensen –
fylder 65 år den 12. marts 2012
Niels Kofoed Nielsen –
fylder 65 år den 31. marts 2012
Karsten Birger Taubert –
fylder 65 år den 5. april 2012

Tillykke 70 år

Carl-Erik Nybo –
fylder 70 år den 19. marts 2012
Tonny Bernhard Jensen –
fylder 70 år den 7. april 2012
Olaf Kurt Richter –
fylder 70 år den 26. april 2012

Tillykke 75 år

Jose Cebrian Lopez –
fylder 75 år den 21. marts 2012
Hans Erik Jensen –
fylder 75 år den 24. marts 2012

Tillykke 85 år

Kaj Verner August Nitschke –
fylder 85 år den 22. marts 2012

Jubilæum

Jens Christian Hansen havde 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 1. januar 2012

Rolf Røberg Henriksen havde 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 1. januar 2012

Aksel Benny Andersen havde 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 1. januar 2012

John Aage Tegner har 60 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 2. marts 2012

KONTINGENTSATSER pr. 1/1-2012

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

DIS-hyre	12.429 kr. og derover	Kr. 1033,25	Det er dit eget ansvar,
DIS-hyre	12.428 kr. og derunder	Kr. 660,00	at du betaler det rigtige
DAS-hyre	18.001 kr. og derover	Kr. 1033,25	kontingent i forhold til
DAS-hyre	18.000 kr. og derunder	Kr. 660,00	hyre eller dagpenge.
Dagpengesats	646 kr. og derover	Kr. 1033,25	
Dagpengesats	645 kr. og derunder	Kr. 660,00	Husk derfor altid at give
Lærlinge		Kr. 192,25	afdelingen besked, når
Efterlønsbidrag		Kr. 460,00	din hyre ændres.

Foto: Henrik Mikkelsen
på krydstogt i Caribien
med "Freedom of the Seas"

DMMA catering -internt

Runde fødselsdage i perioden 08-03-2012 til 25-04-2012

Bent Kolding – Rolfsgade 117 A 1-6, 6700 Esbjerg – fylder **65 år d. 8. marts**

Karen Margrethe Larsen – Lyngstrædet 22, 4600 Køge – fylder **60 år d. 21. marts**

Lena Falkenberg – Stationvej 5, 6510 Gram – fylder **50 år d. 24. marts**

John Emil Hansen – Grønnegade 8, Lobbæk, 3720 Aakirkeby – fylder **65 år d. 28. marts**

Søren Flemming Jacobsen – Mariagervej 3, 6700 Esbjerg – fylder **50 år d. 11. april**

Hans Johansen – Priorensgade 57, 5600 Faaborg – fylder **65 år d. 22. april**

Jubilæer i perioden 08-03-2012 til 25-04-2012

Inger Louise Kulby har den 1/4 2012 været medlem af foreningen i 40 år.

Klare Kirstine Jensen har d. 15/4 2012 været medlem af foreningen i 25 år.

Vi mindes

Aage Peter Hansen, f. 6/2 1944, er afgået ved døden d. 29/11 2011

Karl Børge Bjerrum, f. 20/4 1937, er afgået ved døden d. 11/12 2011

Lars Uwe Krogh Petersen, f. 4/4 1960, er afgået ved døden d. 17/12 2011

Stort tak for opmærksomheden ved min 50 års fødselsdag.

Hilsen
Henrik Koch

Mange tak for gaven jeg modtog til min 75 års fødselsdag. En dejlig vin smukt ombundet med blade og blomster.

Med venlig hilsen
Poul J. Jensen

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved min fødselsdag.

Inge Holm

Tak for opmærksomheden ved min fødselsdag.

Med venlig hilsen
Helen

min A-kasse

Generalforsamlinger Min A-kasse 2012

Hermed indkaldes til generalforsamlinger i Min A-kasse i forbindelse med ordinært delegeretmøde 2012.

Generalforsamlingerne afholdes kl. 19.00 den:

27.02.2012 i Aalborg - Stenbukken 1, 1. sal.
28.02.2012 i **Aarhus** - Hasselager Centervej 13.
5.3.2012 i Middelfart - Odensevej 175
6.3.2012 i Valby - Ramsingsvej 28A

Dagsorden for generalforsamlingerne:

1) Orientering
2) Valg af delegerede og suppleanter
3) Evt.

I NETUDGAVEN

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

SIDSTE MAND
LUKKER OG SLUKKER

Nye mønstringsstatistikker
2000- - opdateret pr. 19/2-2012

Søfartsstyrelsen har oplyst at de nye statistikker vil blive opdateret for tre måneder af gangen, med et kvartals forsinkelse. F.eks. er statistikkerne for 3. kvartal 2011 (juli, august, september) offentliggjort primo januar 2012.

Erfaringer viser, skriver SFS, at der mindst kræves et kvartal til at kvalitetssikre oplysningerne.

I overensstemmelse hermed opdaterer CO-Søfart vores afledte diagrammer 4 gange årligt (4 ud af 6 fagblade).

De nominelle forskelle fra ultimo 2. kvartal til ultimo 3. kvartal i dette nummer diagrammer er som følger:

Skibe:
+ 4 (hvordan det så passer med +303 søfarende !!!)

Udmønstrede pr skib:
Danskere: +0,1
Udlændinge: 0,3

Totalt udmønstrede:
Danskere: +103
Udlændinge: +200

Navigationsofficerer:
Danskere: +22
Udlændinge: +53

Maskinofficerer:
Danskere: +28
Udlændinge: +48

Dæks- og maskinbesætning:
Danskere: +31
Udlændinge: +118

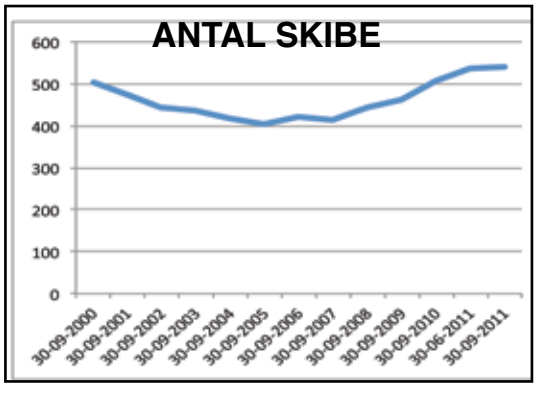
Andre tjenstgørende:
Danskere: +17
Udlændinge: -16

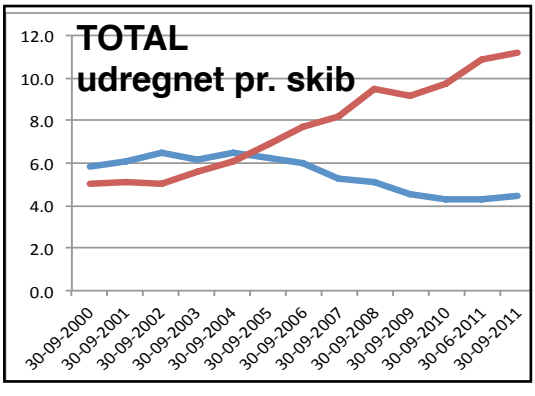
Skibsførere:
Danskere: +3
Udlændinge: +18

Kabyspersonale:
Danskere: -1
Udlændinge: -12

Servicepersonale:
Danskere: +8
Udlændinge: +55

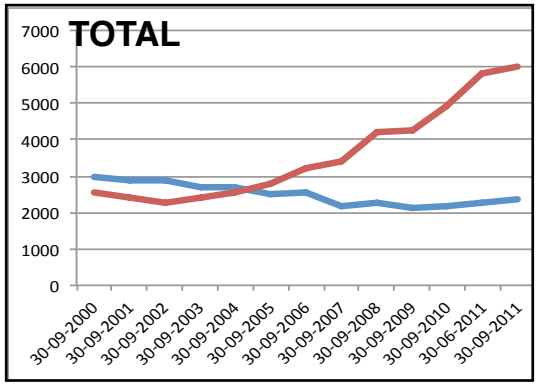
Der er ikke sket noget særlig dramatisk i kvartalet og stort set alle kategorier viser fremgang (4 skibe mere og 303 flere udmønstrede, heraf 200 udlændinge).

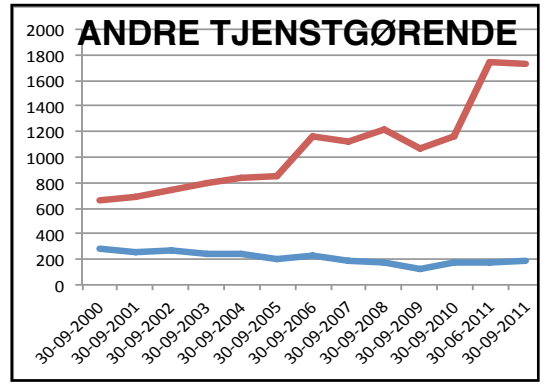


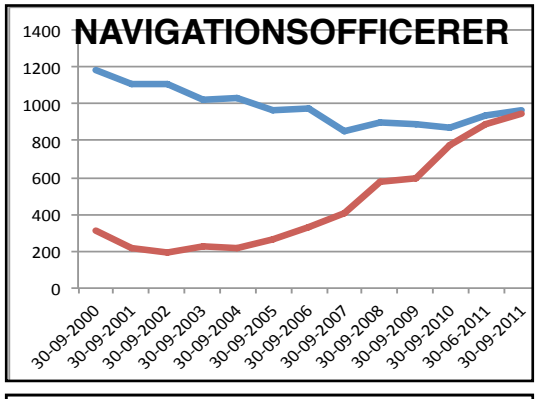


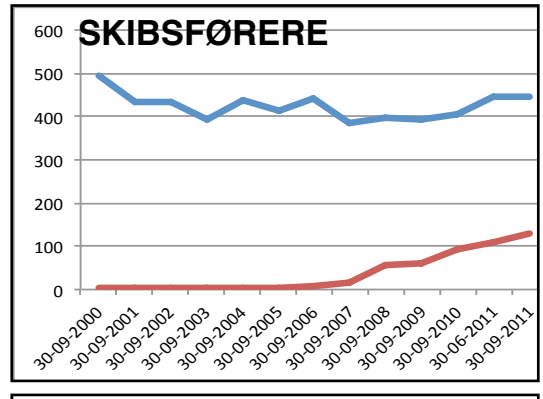
FRAGTSKIBE (populært = langfarten) I DIS PÅMØNSTREDE PÅ EN GIVEN DATO

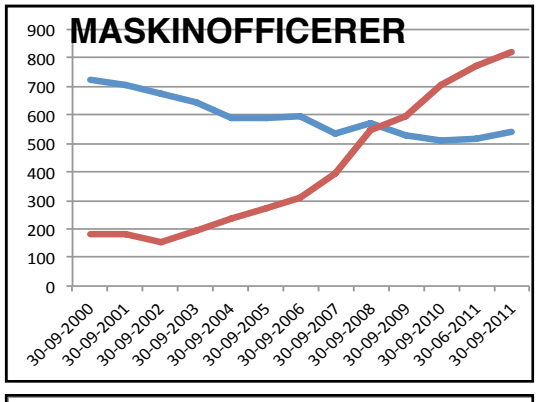
Blå = danskere
Rød = alle andre

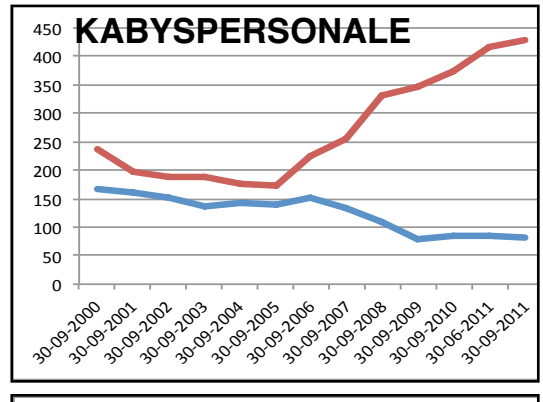


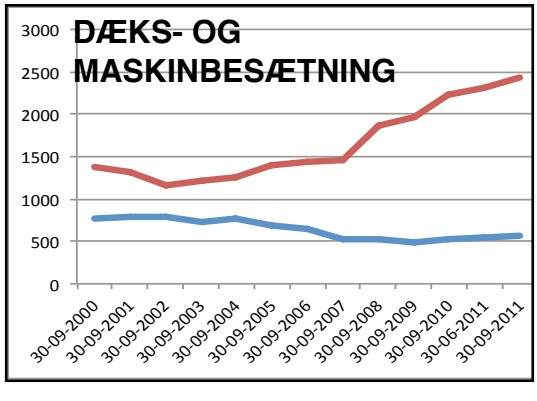


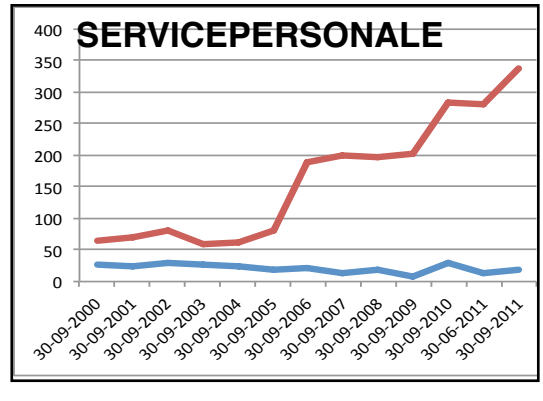












PETER SNEISTRUP
35 år i lyst og nød
med Axel (Nielsen) & Poul (Bresling)

Rederiet Nielsen & Bresling har været kendt og elsket af danske søfarende, for hæderlighed og et ufravigeligt princip om danske søfarende på danske skibe - i medgang og modgang.

I CO-Søfarts fagblad 3-2010, skrev vi om rederiet i forbindelse med 50-års jubilæet som regnes fra 12. maj 1960. I 2010 var de to stiftere Axel Nielsen og Poul Bresling henholdsvis 97 og 85 år gamle, og begge stadig aktive. Poul Bresling på kontoret i Fåborg hver dag, og Axel Nielsen fra sin gård udenfor Fåborg.

I 2010 havde tonelejet om danske søfarende som ufravigeligt princip fået visse urene klanglyde. Axel Nielsen, den gamle sømand, på sin gård, tøvede en anelse før han begyndte at erklære sin kærlighed til princippet, mens Poul Bresling, befragteren, erklærede at "når alle andre rederiet giver pokker i de danske søfolk, så er det efterhånden svært for et lille coasterrederi at holde tankerne væk fra eventuelle besparelser på den konto".

Peter Sneistrup, i dag 65 år og også gammel sømand som Nielsen, erklærede stadig at det 'bliver over mit lig' som ansat og direktør, at de danske søfarende blev udskiftet med udlændinge - "så lang tid det udmærkede forhold mellem rederiet og CO-Søfart består".

Sneistrup blev ansat 17/5-1976, og den 28/12-2010 modtog han sin opsigelse med et års varsel til fratræden d. 31/12-2011. I opsigelsen blev der givet udtryk for taknemmelighed for de mange års arbejde i rederiet, og en dør stod på klem for en eventuel ny kontrakt på andre vilkår. Senere i 2011 blev en anden ansat forfremmet til administrerende direktør, og døren var stille og roligt lukket.

Efter forskellige opgange og nedgange i historien, har rederiet i dag kun 3 skibe tilbage på hver 3.750 tdw ("Sine Bres", "Birthe Bres" og "Nina Bres").

Ultimo 2010 stod filippinske søfolk parat på danske kajer til at overtage jobbene som ubefarne skibsassistenter, ungkok og styrmand, når de tre skibe efter tur anløb danske havne. Dermed sluttede et afsnit af dansk søfartshistorie.

Nielsen & Bresling var det sidste rederi med world wide trampfart, hvor unge uden studentereksamen og guldskeer i konfirmationsgave, kunne starte en klassisk søfartskarriere.

Bemanding og teknisk drift af rederiet er udliciteret til Nordane Shipping A/S!

Nordane Shipping: Hovedaktionær Niels Højlund, eneaktionær i Stevns Shipping, som for tiden igen er i pressens søgelys for at sejle med illegal udenlandsk arbejdskraft, på skibe som bryder is i danske farvande. I 2010 fik Stevns Shipping en bøde på 300.000 kroner for den samme forseelse. Det er Sømændenes Forbund som igen indklager rederiet.

PETER SNEISTRUP

Fra interview i Fåborg, 7/2-2012

Undertegnede har kendt Peter Sneistrup siden 1997. Rederiet var det eneste coasterrederi, medlem af Rederiforeningen af 1895, som havde overenskomst med Dansk Sø-Restaurationsforening for "ungkokke" (ikke besætningsfastsatte kokke), og herudover særoverenskomst for ubefarne skibsassistenter. Begge aftaler på basis af skibsansættelse.

Overenskomsterne var ikke særlig forgyldte. Der blev kun betalt det strengt nødvendige for et dansk coasterrederi med danske ansatte. Det som imidlertid kendetegnede indgåelse af aftaler og overholdelse af samme, har været

Fra sejlads på Götaelven, vinteren 2006. Foto: styrmand Hans.

hæderlighed og troværdighed. Der blev ikke fiflet med gafler eller knive. En aftale var en aftale, og de ganske få gange der er sket fejl i afregningerne - af den ene eller den anden grund, er de straks blevet rettet. Vi har aldrig haft anledning til at føre sag mod rederiet.

På sådanne betingelser så vi altid frem til overenskomstmøderne, selvom pengene var små. Derfor er det også i dag et åbent spørgsmål for Peter, hvor meget rederiet egentlig vil kunne spare på udskiftningen til udlændinge. Der kommer andre og nye poster på regnskaberne som kan udligne forskellen. Peter er minoritetsaktionær i rederiet og modtager årsregnskaberne, så han vil se frem til at sammenligne.

Arbejde og familie

Når Peter snakker om sit arbejdsliv for Nielsen og Bresling, snakker han om mange timer hvert år. Uhyggeligt mange timer hvert år. Heriblandt et utal af weekend-timer som blev tilbragt med diskussioner om rederiet på Axel

* 14/9-1946: Født Sønderho, Fanø.

* 1955: Flyttede til København efter faren som sejlede med JL, fik inspektørjob i rederiet. Moren hjemmegående. Forhold til dominerende far anstrengt.

* 1964: Ud af skolen med realeksamen og startede på søfartsskole i Esbjerg. Skoleskibet Danmark, Nielsen & Bresling som jungmand og letmatros, Tholstrup som letmatros, ØK som letmatros og matros og JL som matros.

* 1968-70: Københavns Navigationsskole (i ferien ud med Nielsen & Bresling), styrmand og skibsførereksamen (1,5 år til styrmand og et halvt år til skibsfører).

* Nielsen & Bresling som styrmand, 12 måneder på Esbjerg Værkstedsskole og samtidig aftenskole til maskinisteksamen.

* 17,5 måneder udmønstret i stræk med Olau Line's "Cap Colville". Først 12 måneder som maskinassistent, derefter ommønstret til styrmand, efter anden styrmand som måtte rejse hjem.

* 1974: Afsluttede maskinmestereksamen og derefter JL som 3. og 2. mester.

* 1976: Blev kontaktet af Axel Nielsen under afvikling af ferie, og tilbudt job som skibsinspektør.

Nielsen & Bresling ved Nielsens gård, maj 2010

Nielsens gård. Man kunne såmænd også mistænke de to gamle søfolk, for at bruge tiden på at diskutere landkrabben og befragteren Poul Breslings syn på rederiets fremtid og udsigter.

Arbejdet inkluderede det hele som Sneistrup udtrykker det, undtagen befragtningen. Teknisk vedligehold af skibe, værftsophold, personaleadministration ....

Og det havde selvfølgelig en pris. Familien kom i anden række, rederiet i første. Peter er gift med Birthe siden 1975, og de har to børn som er født i 1977 og 1980.
- Dengang havde man en fantastisk tro på, at sådan skulle det være, og det var bare fuld fart fremad.

Arbejde og papir

- Da jeg kom havde vi 13 skibe og med al kontakt til forsikringsselskaber, klasse osv., men noget af det som har givet mest hovedbrud har været bemandingen når vi var nede på et lille antal skibe. Når der var mange, var det lettere at flytte rundt på brikkerne ved sygdom, ferie og lignende.

Det mere bureaukratiske papirarbejde som det har udviklet sig gennem de seneste årtier har nok heller ikke huet Sneistrup.

- Da jeg startede havde vi et motto om så lidt papir som overhovedet muligt - og så skal jeg love for at tiden den ændrede sig. Hold da kæft, rent ud sagt.

- ISM-systemet f.eks. fra slutningen af halvfemserne, er som sådan ikke noget dårligt system, men der er et enormt arbejde i det.

35 år!

- Det har været meget arbejde. Der har fandme været meget arbejde. Men jeg har haft lysten til det, og har haft forståelse fra hjemmefronten. Set i bakspejlet er jeg nok gået lidt for højt op i arbejdet. Og takken til sidst, var så ti kolde tæer.

- Da Nielsen stadig var på kontoret, ... ham havde jeg det faktisk godt med. Bresling og jeg derimod, vi var ikke altid lige enige.

- Bresling har i meget lang tid været en varm fortaler for udenlandsk besætning, mens min holdning er, at hvis det kan vælte det, så holder det ikke alligevel. Og hele tiden havde man fornemmelsen af at han ikke rigtig troede på det vi lavede på 1. sal, og det blev jeg sådan set træt af.

Vilkår for udenlandske søfarende

- Ja det kunne jeg godt tænke mig at vide, men det skulle jeg ikke blandes ind over. Det er ordnet alt sammen henne fra Nordane. Jeg tror ikke det betyder den store forskel på bundlinjen. Det koster trods alt også penge at rejse frem og tilbage fra Filippinerne.

- Jeg er stadig af den overbevisning, at hvis forskellen på en danskerhyre og en filippinerhyre kan redde et rederi, så tror jeg alligevel ikke på fremtiden.

- Uanset om alle andre rederier har truffet den samme beslutning eller ej, så hænger det #%€&% også sammen med at der heller ikke er nogen søfolk tilbage på kontorerne mere. Vi har ikke længere de folk der har været ude og prøve det på krop og sjæl og rodet og regeret i skibene. Vi ser tal og tal og atter tal. Hvordan virkeligheden så er ombord, op et vist sted med det, rent ud sagt.

- Dannebrog i røven - men ingen danskere ombord. Hvad skal unge mennesker idag? Der bliver ingen tilbage i vores erhverv.

Slutningsvis

- Vi har da sådan set haft et ganske udmærket liv i Nielsen & Bresling, men slutningen den er trist. At det skulle ende sådan, det havde jeg ikke drømt om.

Men er der ikke en vis logik i det?
- Det er der givet, men så er det heldigvis uden mig, og så skulle man aldrig have brugt alle de tusindvis af timer i skoven med Nielsen om rederiets fremtid.

Sneistrups sidste arbejdsdag var den 30/12-2011. Den dag afleverede han mastercard og nøgler og sagde fåmælt farvel.

OleS

Aftenbillede. Indsejling til Götaelven ved Göteborg, rederiets vigtigste anløb for losning af forarbejdet træ til Sydeuropa og Nordafrika.

DET AT SEJLE FÆRGEN ER DET MINDSTE

De kommunale færger 1
TUNØFÆRGEN

Tekst og fotos: Hanne Hansen

Serviceringen af de godt 100 beboere på Tunø er førsteprioriteten for besætningen på Tunøfærgen. -Vi arbejder som et team. Her laver vi alle sammen al ting, og målet er at yde den bedste service, siger navigatør og overfartsleder Bjarne Møllgaard.

I Kattegat, mellem Jylland og Samsø, ligger øen Tunø. Skønt geografien på øen omfatter stednavne som Mosen, Nørreklint, Revet, Stenkalven, Sønderklint, Tunø by og Bjerget så er det hele samlet på kun 3,5 kvadratkilometer. I rask trav klares en rundtur langs øens kyst snildt på en halv formiddag.

Øens godt 100 fastboende har valgt at holde øen "bilfri" og derfor er tunboernes foretrukne transportmidler traktorer og knallerter.

Til og fra øen sørger Tunøfærgen for den faste forbindelse. Færgen drives af Odder Kommune og har fast liggeplads i havnebyen Hou, 55 minutters sejlads fra Tunø. Her tæt på færgens faste leje, har tunboerne deres egne biler parkeret, i skyggen af den store P-bruger, Samsøfærgen.

Tunøfærgens bil-overførsler til og fra Tunø er begrænset til groft sagt håndværker- og invalidebiler, der alene kan få køretilladelse på øen. En ordning, som administreres af Tunøfærgen på vegne af Tunø Beboerforening.

Alt til og fra øen fragtes på færgen

Mens godset om bord altså ikke fortrinsvis udgøres af biler, er det til gengæld alt andet. Alt, der forbruges på øen, fragtes over med færgen. Og affaldet er med retur - sammen med det, der produceres på øen i form af afgrøder og grøntsager.

En lastmængde der over årene er aftaget i takt med, at landmænd og grønsagsdyrkerne på øen går på pension. Men den næste generation er på vej retur til øen, og fra færgen følges den udvikling med interesse. De unge vender hjem med nye kreative ideer til også at kunne have et levebrød på øen. Seneste initiativ er dyrkning af citroner. Endnu er det projekt i sin meget tidlige vorden - men det er helt sikkert, at Tunøfærgen og dens personale står klar til at sørge for transporten, når citrushøsten skal fragtes i land.

Fragt er også omsætning i færgens driftsregnskab, som overfartslederen skal sørge for hænger sammen. Det ændrer dog ikke ved, at fleksibilitet og service er første prioritet.

Nødstrøm og hvidkålshoveder

Da tunboerne for nyligt drog til Christiansborg i samlet flok for at gøre opmærksom på statens skæve fordeling af den økonomiske støtte til øen, krævede det, at Tunøfærgen rettede sejlplanen til, så øboerne kunne komme til fastlandet meget tidligt om morgenen. Og hjemturen blev til natsejlads.

- Det fandt vi nemt ud af. Tilstrækkeligt med besætningsmedlemmer meldte sig frivilligt til at tage de skæve tørner, påpeger Bjarne Møllgård.

Det var også både service og fleksibilitet, der var øverste prioritet, da Tunø en søndag morgen midt januar pludselig var uden strøm, på grund af en fejl på søkablet fra Samsø.

Ansatte på Tunøfærgen kommer - og bliver. Tillidsmand Per Floris (tv.) og overfartsleder Bjarne Møllgaard har hver især været på overfarten i omegnen af tyve år.

I løbet af fire timer havde Tunøfærgens personale arrangeret to nødgeneratorer, fået dem om bord, sejlet dem til øen - og koordineret med teknikere, så Tunø igen havde strøm i ledningerne. Også selv om færgen ifølge sejlplanen kun havde en tur til øen - om eftermiddagen.

Et punkt i Tunøfærgens "servicebog" omhandler også en opringning fra kromanden på Tunø. Et uforudset rykind betød, at han sporenstregs havde brug for otte hvidkålshoveder. Det fiksede færgepersonalet naturligvis også. En hurtig indkøbstur til Brugsen i Hou, og hovederne nåede at komme med om bord inden afgang.

Syge transporteres fra øen til fastlandet på færgen i øens ambulance, og på kajen er færgepersonalet behjælpelig med omladningen til ambulancen fra udrykningstjenesten. Og det er en naturlig del af arbejdet at yde den syge omsorg og nærvær, hvis det er nødvendigt, inden transporten går videre til sygehuset i land.

Polerer ikke på striberne

Med overfartsleder Bjarne Møllgårds egne ord, så beskæftiger personalet på Tunøfærgen sig ikke med at gå og polere striberne.
- Vi er et lille team og prioriterer højt, at vi også fungerer som team. Den eneste, der på hver overfart har en klar rolle, er den, der på den tur fører skibet, uddyber Bjarne Møllgård, og suppleres af tillidsmand og maskinmester Per Floris:

- Vi fordeler opgaverne, og opstår der undervejs et eller andet, der kræver aktion, jamen så gør den, der lige har tid, det. Det er en fælles opgave at få det hele til at fungere, uddyber han.

Med andre ord, hvis et toilet om bord er stoppet, ja så kan det lige så godt være maskinmesteren som billettøren, der tager sig af det - ligeså vel som billettøren måske på næste tur er fører af skibet.

- Jeg er efter at have været her i mange år efterhånden overbevist om, at det med teamarbejdet er overfartens særkende. Ligger der en palle på kajen, så skræver vi ikke bare hen over den i den tro, at der nok kommer en anden og flytter den. Nej, så tager vi den selv. Og vi fornemmer ret hurtigt, om en ny kollega trives med den form for uformelt teamarbejde, forklarer Bjarne Møllgård.

45.000 personoverførsler

Tunøfærgen, der er bygget i 1993, kan om sommeren medtage 196 passagerer og om vinteren 103. Det fastansatte personale udgøres af syv, hvoraf to er på deltid. I perioden fra maj til september er der yderligere én fastansat.

Sommerhalvåret er færgens travleste tid. Langt den overvejende del af de nuværende 45.000 personoverførsler årligt ligger i sommerhalvåret. Og helt specifikt er Tunøfestivalen først i juli uden sammenligning spidsbelastningsperioden for færgen. Alt gear (festivaludstyr) fragtes til og fra øen - alt lige fra pølsetænger til stortrommer - musikerne og deres udstyr ikke at forglemme. Den omfattende logistikoperation styres i samarbejde med festivalen fra færgen.

Tunø er i al sin lidenhed en turistmagnet. Derfor er passagertallene også meget afhængige af vejret. En god sommer spejler sig hurtigt i billetsalget. Og en god sommer, som i 2003, satte færgen rekord med 55.000 enkeltrejsende, da året var omme.

Ansatte kommer - og bliver

Ancienniteten blandt medarbejderne er høj. Overfartsleder Bjarne Møllgård har været tilknyttet overfarten i 19 år, mens maskinmester Per Floris har været der i 20.
- Og de fleste når at have været her i både 12, 15 og 20 år inden pensionen, bemærker Bjarne Møllgård og tilføjer, at én af de to deltidsansatte i øvrigt har rundet de 70.

Andre besætningsmedlemmer pendler langt til arbejdet. To timers kørsel er ikke unormalt for nogle af de fast ansatte. Enkelte har præsteret at pendle fra den anden ende af landet. Derfor omfatter færgens havnefaciliteter også en kontorbygning med overnatningsfaciliteter.
- Vi har ikke nogen høj løn. Men vi har så meget andet. Det bliver en livsstil. Det at sejle færgen er det mindste af det hele. Nej, det er alt det andet, der er det vigtige, siger Bjarne Møllgård og Per Floris fortsætter:

- Vi kender kunderne, familierne på øen, deres fødselsdage, deres sorger og deres glæder. De betror sig til os, og de skælder ud på os. Men det er det, der er det helt fantastiske. Det er nærheden til øboerne. Det er jeg slet ikke i tvivl om. Den nærhed og de oplevelser giver så meget, som man ikke oplever på nogen anden arbejdsplads.

Det gode samarbejde er også retningslinjen for Tunøfærgens forhold til myndighederne som for eksempel Søfartsstyrelsen.
- Hvis Søfartsstyrelsen har den holdning, at noget er i udu, så laver vi det. Og er der formuleret retningslinjer til, hvordan noget skal være, så forstyrrer vi ikke med at ansøge om dispensation. Vi efterlever reglerne, siger Bjarne Møllgård og tilføjer, at det ifølge hans opfattelse gør tingene nemmere for alle parter.

Rekruttering en udfordring

På sigt er Bjarne Møllgård ikke i tvivl om, at Tunøfærgen deler den samme udfordring som mange andre ø-færger: tiltrækning og rekruttering af nye medarbejdere.

Færgerne har ikke uddannelsespladser og udviklingen med færre danske officerer i handelsflåden vil betyde, at færgerne står uden fødelinjer. Flere af de nuværende ansatte på overfarten har en baggrund i handelsflåden, ligesom Bjarne Møllgård selv.
- Umiddelbart er der ingen løsning på det problem, så vidt jeg kan se, noterer Bjarne Møllgård.

I det stille pusler besætningen på Tunøfærgen med en omstrukturering, der i løbet af foråret kan føre til, at der bliver plads til en ubefaren om bord.
-Det er et skridt på vejen, men batter jo meget lidt. Driftsmæssigt vil vi dog nå mange fordele ved omlægningen, hvor vi nedlægger kiosken, der med tiden er blevet en underskudsforretning. Automater med kolde og varme drikke kan erstatte kiosken, og i stedet for betjeningspersonale kan vi så have en ubefaren, overvejer Bjarne Møllgård.

FOA Søfart styrket i CO-Søfart

- Den maritime identitet er styrket og medlemmerne i FOA Søfart har fået større vægt ved at være med i CO-Søfart, påpeger tillidsmand på Tunøfærgen Per Floris.

- FOA Søfarts indtræden i kartellet CO-Søfart er for mig som tillidsmand det bedste, der er sket, siger Per Floris, maskinmester og tillidsmand på Tunøfærgen.
- Nu er vi en del af et større hele inden for det maritime, og det betyder, at vores identitet som søfolk styrkes, tilføjer han.

Selv var han inden sin tiltræden på Tunøfærgen for tyve år siden medlem af Dansk Metal, men valgte at skifte til FOA, som det alene hed den gang. For Per Floris var baggrunden for den beslutning den samme som for overfartsleder Bjarne Møllgård, da han meldte sig ind i FOA.
- Man skal organisere sig i det forbund, der har forhandlingsretten, lyder deres enstemmige argument.

Et argument, som også en anden navigatør om bord har valgt at gøre til sit og følge.

Splittelse gavner kun arbejdsgiveren

- Det giver som sådan ingen mening at stå uden for, siger Bjarne Møllgård og tilføjer:
- Splittelse kommer alene arbejdsgiveren til gode. Vi har gennem lang tid haft en del ævl og bævl på de interne linjer i FOA Søfart, og de eneste, der har noget ud af det er som sagt arbejdsgiverne.

Bjarne Møllgård varetog tilllidsmandshvervet på overfarten indtil han blev overfartsleder for ni år siden og Per Floris overtog opgaven. Og med Bjarne Møllgårds ord har organiseringsspørgsmålet været årsag til megen frustration. En frustration, som Per Floris deler - eller rettere har delt.
- Nu synes jeg, der er så mange pile, der peger fremad. Vi har i sektoren skabt rammen for, at

vi kan få en hel klar identitet som FOA Søfart, bemærker han.

For ham har identitets- og dermed kulturspørgsmålet været årsag til mange spekulationer. Og det var da også Per Floris, der på et møde i sektoren i FOA foreslog navnet FOA Søfart for at skærpe profilen.

- Og som en del nu af kartellet i CO-Søfart har vi også fået ekstra tyngde. I en forhandlingssituation vejer 230 medlemmer af FOA ikke meget. Ud ad til står vi nu meget stærkere, og det bliver meget nemmere at tiltrække nye medlemmer. Det er jeg helt overbevist om, siger Per Floris.

Bjarne Møllgård tilføjer, at solidariteten det maritime personale imellem vejer tungt for ham.
- Jeg kunne fint være medlem af en anden organisation. Men hvor ville det så efterlade mine kolleger, som ikke lige står med den mulighed.

- Vi er maritime. Vi er i et erhverv med maritime rødder og traditioner. Og det udbygger og bekræfter vi nu ved at være en del af kartellet CO-Søfart - vel at mærke som en samlet gruppe og ikke spredt på mange forskellige foreninger, konkluderer Per Floris.

SØLE må sejle i egen sø

Sektorformand i FOA, Reiner Burgwald, svarer her på angreb fra Søfartens Ledere, som er offentliggjort såvel på nettet som i SØLE's seneste fagblad.

SØLE's hjemmeside 30/1

SØLE må sejle i egen sø

I Søfartens Ledere fortsætter man med at rette bager for smed. Man kritiserer FOA at vi forsvarer vores overenskomst med KL i stedet for at erkende, at sådan er spillets regler. Og SØLE kritiserer FOA med argumenter der ikke holder vand – undskyld udtrykket.

Det er rigtigt at KL har forsøgt at bilde os ind, at det er SØLE der har forhandlingsretten nu da Ærøfærgerne er overgået til at være en almindelig kommunal driftsopgave. Men nu er det altså sådan, at vi i FOA ikke bare falder på halen fordi arbejdsgiverne fremsætter en løsagtig påstand. Og når repræsentanter fra SØLE, på et møde med navigatørerne på færgerne, bruger Den Danske Model som forsvar for at gå på strandhugst, så bliver jeg nødt til at reagere.

Den Danske Model er det modsatte af det SØLE påstår. Den Danske Model handler om, at de faglige organisationer – på nær dem vi kalder de gule – laver overenskomster for arbejde og ikke for medlemmer. Det er faktisk bl.a. her, vi adskiller os fra landene syd for alperne. FOA, og alle andre fagforeninger under de tre hovedorganisationer, laver overenskomster med de forskellige arbejdsgivere og så er det op til os som fagforeninger, at overbevise de mennesker der er beskæftiget på området om, at de bør være medlem hos os og i fællesskab kæmpe for gode løn- og ansættelsesvilkår.

Det er Den Danske Model plus en del andet, som pladsen ikke tillader mig at komme ind på her.

Det SØLE taler om er en lov vedtaget i Folketinget som handler om den enkeltes ret til at være medlem af en forening eller lade være – Foreningsfrihedsloven i daglig tale. Denne lov giver os alle retten til at vælge eller lade være med at vælge.

Noget andet, som SØLE turnerer rundt med – og som er præcis samme argumenter vi hører fra Kristelig Fagbevægelse og Det Faglige Hus – er, at I som navigatører bare kan være medlem hvor I har lyst. Det betyder altså ifølge SØLE ikke noget, hvem der har retten til at forhandle jeres overenskomster. Tillad mig et lille citat fra SØLE's blad: "Lad mig sige det på den måde, at forhandlingsretten handler om det, der foregår hvert tredje eller hvert fjerde år, når overenskomsten bliver underskrevet" og videre "Det kan være at forhandle individuel Ny Løn…".

Her får vi altså lige slået fast, at den enkeltes indflydelse på overenskomsternes udvikling er ligegyldig – ifølge SØLE. Samtidig med at vi får slået fast, at SØLE ikke kender forskellen på forhandlingsret og aftaleret. Alle, omfattet af en kommunal overenskomst – altså også alle på Ærøfærgerne – er, i kraft af overenskomsten,

Saglig og usaglig kritik

omfattet af Funktionærloven. Denne lov giver bl.a. ret til at vi alle kan tage hvem som helst med til en forhandling med arbejdsgiveren. Din bror, søster eller mor. Det bestemmer vi selv. Men retten til at indgå en aftale – f.eks. omkring din løn, den har alene den fagforening som har overenskomsten.

I FOA har vi en overenskomst med KL, hvor der i områdebestemmelsen, overenskomstens § 1, står "Hvem er omfattet. Stk. 1 personale ved kommunale færgeoverfarter…"
Det er meget svært at komme og påstå at alle jer der er navigatører på Ærøfærgerne fra 1. april 2011 ikke er "personale ved en kommunal færgeoverfart". Derfor tillader vi os at være uenige med KL.

Hvem der har sovet i timen må I selv afgøre, vi i FOA har i hvert fald ikke.

Om vi så igennem et godt og solidt fagligt stykke håndværk, samtidig kan overbevise jer om at I alle er bedst tjent med at være i den fagforening der forhandler og indgår aftaler på jeres vegne, må tiden jo vise.

Vores ageren i sagen kan der ikke sættes en finger på. Vi forfølger vores ret til at forsvare vores overenskomst og vi er sikre på, at det tjener alle kommunale søfolk bedst at være samlet i en stærk faglig organisation, som kender arbejdsgiverne og har et fintmasket net af kompetente jurister og socialrådgivere, men mest af alt, folk der kender kommunen og forvaltningerne.

Saglig og usaglig kritik

SØLE langer igen ud efter FOA's legitime ret til at forsvare vore overenskomster og vore medlemmers interesser. Det meste af kritikken er fuldstændig usaglig. For eksempel fik både skibsassistenterne på Læsøfærgen og navigatørerne på Agersø-færgen forbedret deres løn- og ansættelsesforhold, da de kom på en FOA overenskomst. Agersøfærgen var så sent som i 2010 og så vidt jeg har forstået, var de vældig glade for både en bedre løn og bedre arbejdstider.

Der hvor kritikken er saglig, og den kommer ikke fra SØLE, men fra de medlemmer vi har i FOA Søfart, det er kritikken af vores arbejdsmarkedspensionsordning i PenSam.

Den kritik, såvel som anden saglig kritik, tager vi selvfølgelig alvorlig. Vi er netop nu i gang med en større organisatorisk ændring i PenSam, der bl.a. indebærer at ansatte, der er på en overenskomst under Teknik og Servicesektoren i FOA, får deres egen pensionsordning. Dermed får vi også mulighed for at gennemføre de ændringer der efterspørges af medlemmerne. Samtidig er det besluttet, at det skal være muligt at vælge en ekstern formueforvalter, hvis man er utilfreds med den måde PenSam investerer sine penge på.

Der har alt for længe været alt for megen fokus på en god dækning ved invaliditet. Vi kalder det PenSam Førtidspension. Det er gået ud over den del af vores opsparing der går til alderspensionen.

Det har længe været muligt at ændre på sammensætningen af ens pension i PenSam. Hvis man er blevet optaget i PenSam efter 1999 har man faktisk selv kunnet vælge, at en meget større del af ens indbetalinger skal gå til alderspension.

Der er bare alt for få der har gjort brug af denne valgmulighed og det gør ondt den dag man skal til at se frem mod pensionisttilværelsen.
Vi tager al saglig kritik alvorlig og gør vores bedste for at rette op på tingene. Vi er sat i verden for at skaffe medlemmerne gode løn- og ansættelsesforhold. Vi kan kun appellere til navigatørerne om at blive en del af vores fællesskab. Som medlem af FOA får man indflydelse på sine løn- og arbejdsforhold og derigennem mulighed for at være solidarisk med sig selv og sine andre kommunalt ansatte kolleger til søs.

JOMFRUHUMMERSUPPE

Med vinterurter og en historie fra dengang, der var isvintre til!

SØKOST
Af: Jonatan Leer

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

Min farfar har gået på vandet. Det er så sandt som noget! Endda hele vejen fra Frederikshavn til Læsø. Selvom han var en troende mand, var der ikke tale om et mirakel. Det var d. 3. februar for 70 år siden. I 1942 oplevede Danmark nemlig en af de koldeste vintre til dato. December var nu ikke så slem, men i starten af januar kom kulden, og den blev til slutningen af marts.

Vinteren kulminerede det år d. 25. Januar. Den dag oplyses det af officielle målinger, at temperaturen i hovedstaden ikke kom over -20,3 grader. Næste dags morgen blev det til en decideret frostrekord, da man på Silkeborgegnen målte 31,0 minusgrader. Besættelsen var altså ikke det eneste problem i 1942.

Men tilbage til min farfar. Han var manufakturhandler på Læsø og havde rejst til fastlandet efter varer til butikken i januar 1942. Da han kom tilbage til Frederikshavn, hvorfra færgen til den nordjyske ø gik, stod det klart, at al færgetrafik var indstillet, da de indre farvande var frosset til. Min farfar var dog ikke den eneste læsøbo, som var strandet i Frederikshavn.

Den lille flok besluttede sig for at prøve at gå over isen. Det kan virke som en lidt vovet færd, men en lignende ekspedition skulle have været foretaget under isvinteren 1940. De begav sig af sted fra den korteste distance mellem fastlandet og øen et sted mellem Frederikshavn og Sæby. I tilfælde af at de skulle støde på en våge, havde de medbragt en båd, som de trak på en hesteslæde.

Min farbror, som på det tidspunkt blot var seks, husker tydeligt, hvordan hele familien var taget til Vesterø Havn på Læsø for at tage imod. Telefonerne virkede trods vejret, så de vidste cirka, hvornår isvandrerne ville være fremme. Det var naturligvis spændende, om de kunne nå frem inden mørkets frembrud, så lykken var stor, da man skimtede dem i horisonten. Min farmor havde sørget for varm kakao og boller på Sømandshjemmet. Det kunne nok også være tiltrængt efter sådan en farefuld og udmattende tur.

Min farbror var meget stolt over sin fars bedrift og har stadigvæk den vandrestok, som min farfar brugte til turen. På stokken fik han senere indgraveret sit navn og datoen: d. 3. februar 1942.

Her kommer en anden opskrift, som både er styrkende og god at varme sig på efter en vandretur i vintervejret. Den er lavet med en af Læsøs signaturingredienser: jomfruhummeren.

Jomfruhummersuppe med vinterurter.
(4. personer)
½ kilo rå, upillede jomfruhummerhaler eller et kilo hele jomfruhummere
1 stort løg
2 fed hvidløg
2 persillerødder
2 gulerødder
2 porrer
1 usprøjtet citron
2 spiseskefulde tomatpuré
et stort bundt persille
½ dl cognac/rom
½ flaske hvidvin
¼ liter piske
Olivenolie, smør, salt og peber

Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: jonatanleer@hotmail.com

- Pil jomfruhummer: Hvis du bruger hele jomfruhummere, så riv først hovedet af halen. Giv dem et tryk hen over maven, så ribbenene knækker, og pil dem ligesom en reje ved at fjerne et led af gangen. Gem skallerne og evt. hovedet. Fjern også den sorte snor i midten. Det er tarmen, og den bidrager ikke til den gode smag,

- Pil grøntsagerne og hak dem alle fint til små tern. Gem halvdelen af de hakkede persillerødder, porrer og gulerødder. Vask persillen, hak den groft og gem et par blade til dekoration. Riv skallen af citronen.

- Varm en gryde godt op med olivenolie. Kom løg, hvidløg og halvdelen af hakkede persillerødder, porrer og gulerødder ved.

- Efter et par minutter kommes jomfruhummerskallerne ved. Brun dem godt af. Kom så persille, tomatpuré og citronskal ved.

- Når det hele har fået fuld knald et øjeblik kommes cognac eller rom i, og der flamberes. HUSK at slukke for emhætten.

- Kom så hvidvin, piskefløde og vand ved til det dækker plus ca. en centimeter over. Kog suppen 20 minutter.

- Imens sautér resten af persillerods/gulerodsternene i en lille kasserolle med lidt smør i tre minutter. Kom den finthakkede porre, lidt citronsaft og lidt salt i. Rør rundt og tag gryden af varmen.

- Varm en pande for fuld knald, kom olivenolie i. Når det er rygende varmt kommes hummerhalerne ved. De skal kun stege i 45 sekunder. Når der er ti sekunder tilbage, kommes en lille klat smør ved og panden tages af.

- Når suppen har kogt tyve minutter blendes den og passerer gennem en sigte.

- Smag til med citronsaft, salt + peber, og anret rygende varm i en suppetallerken med nogle stegte hummerhaler og grøntsagstern ved. Husk også et godt brød.

I glasset: en kraftig hvidvin af Chardonnaydrue med god syre og solid alkoholprocent - fransk eller oversøisk.

SPAREDE 5.000 KRONER OM ÅRET VED AT SKIFTE TIL TJENESTEMÆNDENES FORSIKRING

Stig Clausen fortryder ikke, at han fulgte op på omtalen af medlemstilbuddet i CO Søfarts fagblad. Det kostede et telefonopkald, så fik jeg aftale med min forsikringstillidsmand Arne, der gav mig et tilbud, forklarer han.

Færdig med at tjekke forsikringspriser hvert 2.-3. år

Stig Clausen bruger gerne tid på at betale mindst muligt for sine forsikringer. Før tjekkede jeg priser på mine forsikringer hvert 2. - 3. år, det gør jeg ikke mere, fortæller han. Tjenestemændenes Forsikring er sammen med Politiets Forsikring kendt for at være de billigste på markedet og have de bedste dækninger. Jeg er bare glad for at være kommet ind. Når jeg hører, hvad min familie og venner betaler, bekræfter det, at jeg har konkurrencedygtige forsikringer.

Skaderne klares nemt og hurtigt

Selv om Stig ikke har haft store skader, har han erfaring med skadeafdelingen. Et par bilskader, en utæt faldstamme og en kortslutning. Hver gang er det gået nemt og hurtigt. Jeg ringer ind til skadeafdelingen og så kører det bare, forklarer han. Bilen er enten blevet hentet eller jeg har kørt den på værksted, det fungerer upåklageligt.

Når krisen kradser, få dog et tilbud

I disse krisetider forstår jeg ikke, hvorfor folk ikke prøver at få et tilbud, siger Stig. Det er jo gratis og i bedste fald, bliver du godt forsikret og sparer penge. Han er meget overrasket over, at antallet af medlemmer, der er kunder hos Tjenestemændenes Forsikring er så lavt. Kun 2% af CO Søfarts medlemmer er kunder.

Hans opfordring til andre medlemmer er enkel: Prøv det, måske sparer du også penge.

Fakta

Stig Clausen, 39 år, medlem af CO Søfart/ Metal Søfart siden 1993. Arbejder som montør, tidligere job hos bl.a. Scandlines/ Storebælt og København-Malmø. 39 år, gift og har en datter på 13. Familien har hele forsikringspakken: Bil, Villa, Familie/ indbo, Ulykkesforsikring, Årsrejse og Hundeansvar.

Maria Ewald, TJM

http://www.tjm-forsikring.dk/

Hvad der burde have været en velsignelse - mere fritid - er blevet en forbandelse. At blive 'udbyttet' i en fast fuldtidsstilling er i dag blevet et stadig mere eftertragtet privilegium.

Slavoj Zizek, Information 29/1-2012

Albert Engström

Korporalen: – Er der no'en a' jer, drenge, der har ta'et studentereksamen?
Nr. 18: – Ja, korporal.
Korporalen: – Så ka' han følge me' mig over te' køkkenet og tælle sukkerstykkerne!

MASKINEL MAGASINPOST
POST
PP DANMARK
IDnr. 42857

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

Foto: Henrik Mikkelsen
Fra Florida

Kontorferier:

Susanne Holmb.	30/03 - 16/04
Christian Peters.	02/04 - 04/04
Barno Jensen	02/04 - 04/04
Corlis Hansen	02/04 - 04/04
Kirsten Østerg.	02/04 - 04/04
Mohni Bambara	10/04 - 12/04
Jens Fage-Ped.	13/04 - 20/04