

OBS Tillidsmands-
seminar Jørlunde.
14.-15.-16. maj.
Kontakt foreningen
for nærmere oplys-
ninger.

**I NETUDGAVEN
indikerer blå farve
hyperlink**

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

hvis tilstrækkeligt
mange fravælger
fremsendelse pr. post
kan det mærkes på
både miljøet og
foreningens økonomi

Efterløn

Status over udmeldte
før påske:

Dansk Metals a-kasse:
9.500 anmodet om ud-
betaling.
51.514 mulige = 18,4%

Min A-kasse:
4.628 anmodet om ud-
betaling.
28.000 mulige = 16,5%

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



DMMA



Lidt vildere!

SE SIDE 2

BØRNEBEGRÆNSNING

PVC-arbejderes koner aborterer
dobbelt så hyppigt som andre kvinder.
Giftdampe forårsager varige skader
i sædcellerne.

PVC

Inden for vores beføjelse. allet / Foto: Torbjørn Skjær, Foto: 12 og 1997

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 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: 0000subj@danskmetal.dk

Min A-kasse

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

(adresser m.v. se hjemmeside:

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



Forside, bagside og kollage midtersider er fra plakatudstilling på Arbejdermuseet i Rømersgade, 11. februar - 28. maj 2012.

REDAKTIONEN



af dette nummer
sluttet den 9. april 2012

Næste nummer:

afleveres postvæsenet ca. 8. juni 2012
- på nettet (www.co-sea.dk) d. 3. juni.

Stof til juni-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 18/5-2012, *eller efter aftale.*

INDHOLD

Faglige sager og noter	4
Overenskomstforhandlinger 2012	8
DFDS - ny virksomhed med ny profil	10
DMMA dæk&maskine internt	19
Månedens foto	20
DMMA catering internt	22
Mønstringsstatistikker	24
Dansk EI-Forbund - nyt medlem	26
De kommunale færger 2 - Ballebro-H. ...	28
Boganmeldelser	31
FOA søfart eller/og Søfartens Ledere ...	32
Jonatan Leer - Pavlova	36
"Selandia" - 100 år	38
Månedens citat og Albert Engström	39
Kontor og ferier	40

Fagblad

Ole Philipson, 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



At regeringen i folkeopfattelsen er kommet skidt fra start er ikke nogen hemmelighed - man kan så altid diskutere om der er tale om en mediefortælling eller en realitet. Der kommer nok til at gå et par årtier inden vi kan læse en nøgtern bedømmelse om dette kapitel i historiske afhandlinger.

Men set fra en maritim faglig organisations side må det konstateres, at det har været en skuffelse at opleve den nye erhvervsminister. Sjældent har man oplevet en minister blive pålagt den "rette" tro så hurtigt, og foretage en 180 graders kovending så ubesværet.

Ikke at jeg havde forventet eller ønsket nogen kæmperevolution, eller et større opgør med søfartspolitikken i Danmark, som følge af en ny minister/regering. Men jeg havde en klippeklar forventning om at begge sider i søfarterhvervet nu blev hørt og taget med på råd, inden ministeren begyndte at komme med bastante udmeldinger om søfart. Det er ikke sket må vi konstatere.

Ministeren har nedsat et vækstteam om søfarten, med formanden for Danmarks Rederiforening som formand. Der var ikke plads til nogen som helst fra de søfarendes organisationer i vækstteamet. I sidste øjeblik og kun efter bastant pres, kom Dansk Metals næstformand dog med. Og inden vækstteamet overhovedet er påbegyndt arbejdet, melder samme minister ud, at der ikke vil ske ændringer i rammevilkårene for dansk søfart.

Modeordet pt. er maritime klynger. Nu er hele udviklingen i nærmest al industri, teknologi, eksport m.m. totalt afhængig af, at danske skibsredere har bedst mulige og ikke mindst billigst mulige vilkår til at drive deres skibe. Dette skaber, j.f. en masse cand. polit'ere og ikke mindst skibsredere, en klynge-beskæftigelse på mellem 80.000 og 120.000 personer i Danmark. I disse tal må der være talt rigtig meget med, og det er ikke svært at forestille sig at talmagien har fået sine egne vinger (var det ikke noget for "Detektor" at regne på?).

I alle diskussioner og planer, er der en gruppe man ikke fra hverken minister eller skibsredere vil diskutere, nemlig danske søfarende på danske skibe. Dem som har været med til at skabe hele erhvervet med deres arbejdsindsats, og som nu stille og roligt er ved fuldstændig at forsvinde fra skibene. Det er forbløffende at konstatere, at når 650 skibe kan initiere 80.000 arbejdspladser, så er det lige de personer som skal sejle disse skibe, man ikke har råd til mere. Der skal være totalt åbne sluser for at rederne kan bruge den billigst mulige arbejdskraft. At man så opsig danske søfarende for profi-toptimering er en naturlig ting, mener åbenbart skibsredere og ministeren.

Formanden for vækstteamet var selv ude og opsig 27 danske officerer få dage før hans rederi (D/S Norden) kunne meddele, at de ansatte nu fik aktieoptioner p.g.a. af det flotte årsresultat i rederiet. De som sejlede pengene hjem til optionerne, var der ikke råd til i vækstens navn.

Så hvad kan en "gammel" maritim fagforenings-formand se der har ændret sig siden regeringsskiftet. Ikke meget, det er stadig redernes sang der overdøver alt og er den eneste lovlige historie. Den eneste forskel jeg har oplevet er, at det er blevet meget sværere at få ministeren i tale. Af de fem erhvervsministre jeg har "tjent" under i min formandstid, er den nuværende den som er sværest at få et møde med. Jeg bildte mig ind at netop dette ville blive nemmere, men sådan misforstår man så meget.



v/Ole
Strandberg
pr.
9/4-2012

FAGLIGE SAGER OG NOTER

Erhvervsminister Ole Sohn fra SF, som det stadig ikke er lykkedes at finde en mødedato med, har siden nedsat en tænketank for det blå Danmark – en tænketank som også næstformand Claus Jensen fra Dansk Metal deltager i.

CO-Søfart har udarbejdet et lille notat om de problemstillinger vi ser i DIS og DIS-loven som den er skruet sammen i dag, og det er vores håb, at de søfartspolitiske ordførere vil tage vore argumenter med, såfremt man skal kigge loven efter i sømmene.

Jl

Folketinget



Vi har fortsat vores besøgsrunde hos de søfartspolitiske ordførere, og har siden seneste fagblad haft møder med Anette Vilhelmsen fra SF, Hans Skibby fra DF og Preben Bang Henriksen V.

Også disse møder gav os mulighed for at forklare lidt om vore synspunkter, og hvem vi var, og alle politikerne lyttede opmærksomt, men kom også med rigtig gode spørgsmål.

CO-SØFART DANSK EL-FORBUND

Endnu en gruppe af søfarende har sluttet sig til CO-Søfart, idet de sejlene elektrikere nu også, med El-Forbundets medlemskab, er blevet en del af det maritime fællesskab.

Der kan læses mere herom andet steds i bladet (side 26), men der skal lyde et stort velkommen herfra.

Vi vil naturligvis også i fremtiden aktivt undersøge, om vi har mulighed for at samle endnu flere i fællesskabet.

Jl



Færøerne igen - igen

Netop som vi gik og troede, at pensionssystemet på Færøerne ikke kunne blive mere tosset, og da vi havde lagt sidste hånd på et brev til den færøske finansminister, så dukkede der et lovforslag op, som mildest talt gør forvirringen total.

Lovforslaget går i bund og grund ud på, at fuldt skattepligtige på Færøerne – dvs. færingers der bor på Færøerne men arbejder i DIS, fremover skal tvangsindbetale til pension i et færøsk pensionselskab.

Sådan som forslaget foreligger, vil man starte med minimum en procent af lønnen, stigende til 15% i 2027.

En færøsk søfarende i DIS, som jo normalt har sin pension i PFA qua overenskomsten, vil altså fremover skulle anvende op til 15% af sin nettoløn til at indbetale pension på Færøerne.

Vi har nu ændret i vores oprindelige udkast til brevet, så der tages højde for de nye problemstillinger.

JJ

Færgen rengøring

DMMA har i forbindelse med at rederiet på Samsøoverfarten har valgt at "hjemtage" rengøringen af passagerområderne – et arbejde der tidligere udførtes af cateringassistenterne, men som i april 2010 blev virksomhedsoverdraget til Samsø RengøringsService – anmodet Bilfærgernes Rederiforening om et mæglingssmøde, hvor også 3F Sømændene deltager.



Efter at have hjemtaget arbejdsopgaven, har rederiet, trods protester fra såvel 3F Sømændene som DMMA, valgt at lade arbejdsopgaverne udføre af skibsassistenterne, til trods for, at arbejdet er dækket af overenskomsten med DMMA.

JJ

FOA OK og pladser i råd og nævn



CO-Søfart har sammen med FOA deltaget i den indledende runde af tilpasningsforhandlingerne i forbindelse med Ærøfærgernes overgang til det kommunale system. Forhandlingerne omfatter alle andre end navigatørerne.

Det er magtpåliggende for begge organisationer, at de søfarende får så meget som muligt med fra de forhold de kender i dag, men selvfølgelig tilpasset det offentlige system.

KL var rimeligt lydhøre for vore bemærkninger, og selv om der absolut er knaster, så håber alle på, at disse snarest kan være ryddet af vejen, så der ikke opstår et vakuum ved overgangen til de offentlige overenskomster i april/maj.

Pladser i råd og nævn

Skibsfører Michael Poul Songest, TR FOA Sønderborg, er blevet udpeget som bestyrelsesmedlem i [Søfartens Arbejdsmiljøråd](#), og Ole Helge Pedersen, TR FOA Midtsjælland er udpeget til at sidde i [Ankenævnet for Søfartsforhold](#).

Vi er endvidere blevet kontaktet af enkelte medlemmer af FOA, som har haft nogle arbejdsrelaterede spørgsmål, så det understreger, at beslutningen om at indgå et formelt samarbejde i CO-Søfart, virkelig er med til at styrke det maritime sammenhold.

JJ

Anerkendelse som skibsmekaniker

Så lykkedes det endnu engang at få anerkendt en skibsassistent som skibsmekaniker.

Denne sag var lidt anderledes, idet skibsassistenten først skulle meritvurderes og godkendes som faglært skibsassistent, efter mange års arbejde som bla. svejser, for derefter at blive godkendt som skibsmekaniker, hvilket man som bekendt ikke kan godkendes som, uden at være i besiddelse af et svendebrev.

KØJ

Dan-Tug A/S

Efter længere tids tovtrækkeri med Dan-Tug om udstedelse af bla. manglende feriekort til et medlem, kastede rederiet håndklædet i ringen den 1. marts 2012 og erkendte, at de ikke kunne udbetale tilgodehavende løn for februar måned til vores medlemmer.

Vi forventer at konkurs-erklæring udstedes snarest, ellers vil vi selv kræve rederiet konkurs. Rederiet skal være erklæret konkurs inden vi kan sende krav til Lønmodtagernes Garantifond, for de af vores medlemmer der er berørt.

KØJ

Scandlines A/S

Et medlem ansat i Scandlines havde ikke fået udbetalt et kollektivt aftalt tillæg under værft. Efter kontakt til rederiet er dette nu korrigeret.

KØJ



Krav om overenskomst Regina Line og P.F. Trading

Afdelingen har sendt krav til rederierne Regina Line (Esbjerg-Harwich ruten) og P. F. Trading v Povl Feddersen (Århus-Skødstrup-Samsø ruten) om indgåelse af overenskomst for vores medlems-grupper. Regina Line har bekræftet vores henvendelse, men der er ikke sket yderligere udvikling i sagen.

For P. F. Tradings vedkommende, har vi endnu intet hørt på nuværende tidspunkt.

KØJ

Arbejdsskadesag

I en arbejdsskadesag fra 2006 i Royal Arctic Line, hvor CO-Søfart har repræsenteret medlemmet som nu er på efterløn, har Arbejdsskadestyrelsen ændret den oprindelige afgørelse, hvor medlemmets erhvervsevnetab blev sat til 15 procent. Dette blev først ændret til 35 procent og nu til 65 procent.

Medlemmet vil derfor dels få udbetalt et større beløb fremover, ligesom der vil blive udbetalt med tilbagevirkende kraft for den forløbne periode. Både CO-Søfart og medlemmet er godt tilfredse med denne afgørelse.

CP

Nyt vedr. tillidsrepræsentanter

Henrik Mikkelsen er genvalgt til fællestillidsrepræsentant for afdelingens medlemmer i DFDS' skibe. Vi ser frem til at fortsætte samarbejdet med Henrik og håber at medlemmerne fortsat vil have gavn af ordningen.

I sidste nummer nævnte vi at der manglede en bekræftelse fra DFDS vedr. valg af rederi-assistent Karin Bjerregaard, inden vi officielt kunne betragte hende som valgt suppleant for tillidsrepræsentanten på "Pearl Seaways". Den har vi nu fået, og vi ser frem til samarbejdet med den nye suppleant.

På "Crown of Scandinavia" er der valg til tillidsrepræsentant for skibsassistenterne. Tre medlemmer er stillet op og vi venter en afgørelse i nærmeste fremtid.

CP

Ole Sohn svarer ikke

I 2006 bragte vi et par interviews med søfartspolitiske ordførere (Kim Andersen fra Venstre og Ole Sohn fra SF).

Nu Ole Sohn, nok så uforudsigeligt i 2006, er blevet søfartens **minister**, var det interessant at høre om han i dag har de samme ufravigelige holdninger til DIS-loven, som han gav udtryk for i 2006.

Den 19. marts fremsendte vi pr. mail til ministerens pressesekretær et par citater fra 2006, med spørgsmålet om Ole Sohn ville bekræfte udtalelserne fra dengang, eller om opfattelsen var revideret.

På trods af rykkere, har det ikke været muligt at få nogen form for svar fra pressesekretær eller Ole Sohn. End ikke bekræftelse på modtagelse.

Her er de to fremsendte citater fra 2006:

"Jeg har den principielle opfattelse at ILO-konventionerne de er til for at skulle overholdes, og nu har vi, jeg ved ikke for gud ved hvilken gang, fået at vide at loven er i strid med ILO-konventionerne, og i øvrigt forstår jeg heller ikke hvorfor det skulle være så forargeligt for rederne at man skulle forhandle overenskomster med danske organisationer, hvorfor det er så vigtigt for dem at holde organisationerne ude."

"Vi kan nok ikke forestille os de udenlandske søfarende med bopæl på den anden side af jordkloden, organiserede i danske fagforeninger. Men omdrejningspunktet for dansk søfart er altså ikke DIS-lovens § 10 stk. 2 og 3, og der er ikke nogen der kan få mig til at sige, at man

på det mere principielle plan kan have en lov som er diskriminerende over for faglige organisationer. I praksis udvikles samarbejdsrelationer mellem danske og udenlandske organisationer, og det synes jeg i sig selv er positivt, fordi det er med til at udjævne løn- og ansættelsesforhold i en globaliseret verden, hvor vi kommer tættere på hinanden. Den lov den bryder jeg mig altså ikke om,"

Hele interviewet kan findes i CO-Søfart nr. 5-2006, side 4-11

Man kan så mene at Ole Sohn svarede CO-Søfart indirekte, da han i ShippingWatch d. 23. marts blev citeret for en udtalelse om, at der hverken skal ændres ved DIS-loven eller tonnageskatten.

Fra CO-Søfarts side tillader vi os dog at tro på, at denne udtalelse blev mere firkantet citeret end den var ment. En ting er at sende den pågældende paragraf på lossepladsen (som nogen ønsker), en anden ting er at give den et serviceeftersyn.

Vi har i brev til de søfartspolitiske ordførere d. 21/3 påpeget en række retspolitiske problemer med DIS-loven i dens nuværende skikkelse, og bemærket at når det gælder udenlandske søfarende:

- * Mangler de repræsentation i råd og nævn.
- * Retsinstans ved påstået brud på overenskomsten er Arbejdsretten, hvor de ikke vil kunne give møde.
- * Arbejdsskadesager forudsætter indgående kendskab til dansk lovgivning (et problem der i dag er løst privatretsligt)
- * Medfører urimelige problemstillinger for andre skandinaver, og foreslået at:

".....Det er en forudsætning for indgåelsen af overenskomsten, at det sikres, at der er indgået en passende bilateral aftale med relevant dansk fagforbund, således at den udenlandske organisation og dets medlemmer kan anses for repræsenteret i Danmark i nødvendigt omfang...". **OleS**

OVERENSKOMSTFORH

FORLIG

DMMA har indgået forlig vedr. **hovedaftaler** med:

- * Danmarks Rederiforening (7/3)
- * Rederiforeningen af 2010 (7/3)
- * Bilfærgernes Rederiforening (27/3)

Aftalerne omfatter:

- * Skibsmekanikere
- * Skibsassistenter
- * Skibsmekanikerlærlinge
- * Kokke
- * Ubefarne kokke
- * Kokkelærlinge
- * Menigt cateringpersonale

Aftalerne er stort set ens og følger transportforliget (omtalt i sidste nummer af bladet).

Overordnet:

- * 2-årige aftaler (1/3-2012 til 28/2-2014).

* Aftalerne indgår som del af den fremsatte mæglingsskitse. Det betyder i praksis: *Hvis mæglingsskitzen forkastes ved urafstemning, er forligene ikke gyldige. Hvis mæglingsskitzen vedtages, består forligene som de er.*

Omregning fra DAS til DIS

- * For så vidt angår Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen af 2010, omregnes en bruttokrone til en nettokrone med en faktor 0,60 (1 bruttokrone = 60 øre).
- * For så vidt angår Bilfærgernes Rederiforening omregnes en bruttokrone på vanlig vis (omregningsprotokollat).

Særoverenskomsterne

Forhandles med "hensyntagen" til resultaterne fra hovedoverenskomsterne og

med behørig hensyntagen til særoverenskomsternes grundlag. Forhandlinger om særoverenskomsterne sker uden konfliktret.

Hvis det foregående afsnit om særoverenskomsterne skal "oversættes", så betyder det at:

- 1) Alle muligheder er åbne.
- 2) Hvis der ikke er **enighed** om andet, lader resultaterne af forhandlingerne på nøjagtig det samme som gælder for hovedaftalerne.

Forligene for hovedaftalerne:

- * Pr. 1. marts 2012 forhøjes timelønnen med kr. 1,60 (brutto).
- * Pr. 1. marts 2013 forhøjes timelønnen med kr. 1,85 (brutto).
- * Pr. 1. marts 2012 forhøjes genetillæg med 1,4%.
- * Pr. 1. marts 2013 forhøjes genetillæg med 1,4%.

* Seniorordning:

Rederiansatte søfarende kan fra 5 år før den til enhver tid gældende pensionsalder vælge at indgå i en seniordning, hvor hele eller en del af pensionsbidraget konverteres til seniorfridage på lønneutralt grundlag.

* Betaling under forældreorlov forhøjes med kr. 5.00 pr. time til maksimalt 140 kr. pr. time (brutto). Satserne for det forhøjede pensionsbidrag under 14 ugers barselsorlov forhøjes.

* Afsnit om styrket uddannelse, der betyder at anciennitetskravet for ret til uddannelse i en opsigelsesperiode, sænkes fra 2 år til 1 år og antallet af uger forhøjes fra 2 uger til 4 uger.

* Aftale om styrket samarbejde som skal videreføres.

HANDLINGERNE - 2012

MÆGLINGSSKITSEN

Urafstemning slut 17. april.

Forligsmand Asbjørn Jensen udsendte den 22. marts en mæglingsskitse som netop nu er til urafstemning (gælder også alle medlemmer af DMMA).

Alle tror mæglingsskitserne klart vedtages, og at stemmedeltagelsen bliver historisk lavt. På nogle få områder er der udsigt til forkastelse, men de vil drukne i helheden.

Resultatet af urafstemningen offentliggøres d. 17. april.

Det gælder for forlig der er indgået både i forligsmandens regi, og uden for forligsinstitutionen, at de i deres helhed indgår som en del af mæglingsskitserne.

Hovedpunkter mæglingsskitse:

- * Pr. 1. marts 2012 +160 øre pr. time.
- * Pr. 1. marts 2013 +185 øre pr. time.
- * Genetillæg +1,4% 1/3 2012 og 2013.
- * Pensionsbidraget skal beregnet af den A-skattepligtige indkomst.
- * Reguleringer vedr. forældreorlov.
- * Forhøjet pensionsbidrag under barselsorlov.
- * Seniorordning.
- * Anciennitetskrav for ret til løn under sygdom nedsættes.
- * Uddannelse i opsigelsesperiode og kompetencefonde reguleres.
- * Regler vedr. social dumping bibeholdes.
- * Afsnit om elektroniske dokumenter.
- * Hurtig behandling ved bortvisning.

Hele mæglingsskitserne kan findes her:

<http://www.forligsinstitutionen.dk/>

OFFSHORE

Universal Sodexho med 3F

Der blev forhandlet om denne fællesoverenskomst med 3F, for Sodexhos mobile rigge i Esbjerg den 28. februar, hvor man ikke nåede til enighed om en fornyelse.

Derfor endte vi den 12. marts i Forligsinstitutionen, hvor vi med hjælp fra forligsmand Tine Vuust nåede til enighed om en aftale baseret på transportforliget. Udover de centrale elementer i transportforliget fik vi indført en sundhedsordning i overenskomsten.

Danbor Service A/S

Også denne offshore-overenskomst blev fornyet med udgangspunkt i transportforliget. Vi havde en del yderligere ønsker til overenskomsten med til forhandlingerne, men bortset fra forbedrede vilkår for tillidsrepræsentanterne, ønskede Danbor ikke at

honorere disse. Ændringen i vilkårene for tillidsrepræsentanterne består i forbedret opsigelsesvarsel.

Nordic Offshore

Efter et som altid behageligt og interessant møde om fornyelse af vores overenskomst med Nordic Offshore, er vi i princippet enige om fornyelsen. Pga af travlhed hos begge parter har vi dog endnu ikke underskrevet aftalen.

Når den underskrives bliver det igen med udgangspunkt i hovedoverenskomsten med Danmarks Rederiforening. Herudover er man enig om at øge pensionsindbetalingen, ligesom stillingskategorierne kok og stewardesse tilføjes overenskomsten.

SAMFUNDSANSVAR CORPORATE (social) RESPONSIBILITY (CSR)

Grundlæggende handler CSR om at en virksomhed tager universelle hensyn i relation til f.eks. miljø, samfund, menneskerettigheder, arbejdsforhold og sociale realiteter.

"The business of business is business" (Milton Friedman) er kontrasten til CSR, og betyder at virksomhedens ansvarlighed som virksomhed, eksklusivt skal måles i effektivitet og jobskabelse.

Når virksomheder i dag i stigende omfang inkluderer et afsnit om samfundsansvar i deres årsregnskaber, skal det ikke naivt oversættes til altruisme (uselviskhed). Det er stadig business (as usual), men virksomhederne erkender at de i dag offentligt bliver målt på deres etiske værdier i forhold til f.eks. miljø og arbejdskultur. Hvilket endnu ikke forhindrer store velkendte internationale koncerner i at udbytte arbejdskraft i 3. verdenslande på slavelignende vilkår.

Business eller ej, vi må hilse virksomhedernes mod til at formulere og vægte CSR i regnskaberne velkomment. Det er værd at tage i betragtning hvor beskidt Unilever opfører sig på den internationale arbejderscene, når der handles kaffe i supermarkedet. Der er bare så forbandet mange dagligvare-produkter hvor de har en eller mange fingre med i spillet!

DFDS

For første gang i DFDS-historien inkluderede rederiet et afsnit om "samfundsansvar" i [årsregnskabet for 2011](#), og det blev bemærket i pressen.

Man kan næppe undgå at omtale Executive Vice President, People & Ships, Henrik Holck, som en drivende kraft for udviklingen. Han blev tidligere tituleret HR-chef og ville endnu

tidligere, nok så nemt, være kaldt persona-lechef. Holck blev ansat i DFDS i 2007 og har fra de første dage været en åben og visionær lederskikkelse.



Hvad der i de første par år kunne opfattes som ren skoletavle-snak, med passende virksomheds-modernistisk akademiker-slang, har siden vist sig at indeholde realiteter for de ansatte, som tegner en helt ny virksomhed med en ny etik - uden der bliver gået på kompromis med lønsomheden, eller udviklingen forceres i Struense-agtig jag.

Omkring år 2000 mindes vi DFDS som en virksomhed i dyb krise med sig selv og sine ansatte. I 2012 rejser aktionærene sig i ovation til resultaterne, og en tilfredshedsundersøgelse blandt medarbejderne i dag, står i skærende kontrast til den undersøgelse Dansk Sø-Restaurations Forening gennemførte i 1999.

ÅRSREGNSKABET

DFDS HAR TAGET DE FØRSTE SKRIDT TIL AT FORENE SAMFUNDSANSVAR OG DRIFT FOR AT SKABE VÆRDI FOR VORES INTERESSETER OG VORES VIRKSOMHED.

Står der indledningsvis i regnskabet afsnit om samfundsansvar.

DFDS opremser fokusområderne som værende:
* Økonomisk kraft og størrelse til at udvise samfundsansvar.
* Sundhed, sikkerhed og tryghed for medarbejdere.



bejderne.

- * Medarbejderledelse, herunder rimelige ansættelsesvilkår.
- * Emissioner, herunder drivhusgasser.
- * Samarbejde med vores kunder om CR-emner.

Det oplyses at der er 5.096 medarbejdere i 20 lande, og at et nyt HR-ledelsessystem er under udvikling, til sikring af mere målrettet ledelse.

Med administrerende direktør Niels Smedegaard for bordenden, er der nedsat et CR-udvalg bestående af fem ledende medarbejdere. Udvalget skal mødes mindst en gang i kvartalet, og på to af de årlige møder skal der inviteres eksterne interessenter (kunder, fagforeninger kunne man sikkert forestille sig).

Ud af årsregnskabet 127 sider var der afsat 5 sider til "samfundsansvar" i 2011, men det var også første gang afsnittet optrådte. Med den bogstørrelse regnskabet alligevel har fået, kunne man ønske sig lidt flere detaljer om konkrete initiativer.

Også gerne om emner som julestue for de hjemløse, brugte madrasser til bosteder, beskæftigelse af unge fra kriminalforsorgen, samarbejdsudvalg Som afsnittet er nu er det rigeligt højtravende sprogligt som en bibel hvorfra alt kan udlæses.

Alt i alt.

Tillykke med afsnittet og initiativerne. Vi vil med stor opmærksomhed og interesse følge udviklingen.

Ung ex-kriminel i arbejde

I de følgende afsnit forsøger vi at give et indblik i et enkelt af de initiativer DFDS stille og roligt har udviklet siden 2008.

Ansættelse af unge ex-kriminelle i ordinære job. En historie stjernekokken og iværksætteren Claus Meyer, desværre har fået givet en noget blakket folkelig sympati - måske bare på grund af jag og uopmærksomhed.

Først kommer to små historier efter samtaler med to af de fem unge, der for øjeblikket er ansat efter en kriminalitetshistorie.

Efterfølgende en omtale af samarbejdspartneren High:five, og sidst, men ikke mindst, uddrag fra en samtale med koordinatoren på skibene, Business Leader Accommodation Jette Foged Krog, "Crown of Scandinavia", som "virkelig vil det her".

OleS

IKRAM A. HASSAN

Født 1984 i Somalia. Til Danmark i 1999. Ansat DFDS først i 2008 og senere i 2010 som kokkeelev (nu "Pearl Seaways"). Episode i 2009 som førte til dom på 60 dages fængsel.

Ikram er 27 år, men med sine 50 kilo og en højde på 164 cm, ligner han mere en på 17 år. Charme og livlighed kan ikke bare anes i krogene, de mere end fornemmes i alle udtryk og krumspring. Det er på fuld blus.

BAGGRUND

Fødestedet er Mogadishu i Somalia, 29. november 1984. Faren kom som flygtning til Danmark under den intensive borgerkrig i 1993. Borgerkrig har der været mellem de somaliske klaner med forskellige afbrydelser siden 1977. I 1993 blev situationen særlig dramatisk og blodig, efter FN med USA i front invaderede landet med fredsbevarende styrker i en mislykket mission.

Ikram blev boende i Somalia med sin søster indtil han i 1999 blev familiesammenført med faren i Danmark, mens søsteren kom alene til USA.

Det første år gik Ikram på en specialskole i Bispebjerg, og det huskes ikke som rart. Alle sprog og nationaliteter var blandet sammen i et mismask. Søgte og fik et legat til en baptistisk efterskole i Tølløse med bordbøn og gudstjenester på meterbånd.

Det passede lidt underligt sammen med den muslimske baggrund, men skolen gav også den lærdom fra sig som hørte til 8. og 9. skoleklasse, og Ikram havde som 17-årig fået tilegnet sig det danske sprog, måske også fordi de fleste elever var danske.

Fra efterskolen kom Ikram i 2001 hjem til sin far på Vesterbro og flyttede herfra til Tingbjerg hvorfra han tog 10'ende klasse på Kapelvej på Nørrebro. Almindelig skoletræt efter 10'ende, og startede på en økologisk produktionsskole i Rantzausgade på Nørrebro med lyst til at lave mad, selvom faren mente gymnasiet havde været bedre.



Efter halvandet år på produktionsskolen starter en blandet landhandel indledt med 20 uger på restaurationsskolen i Kødbyen. Forskellige job på prøve på Dyrehavsbakken og på Strandvejen, og indledte en butiksuddannelse med handelsskole og praktik. Butikshistorien var ikke sjovt og Ikram sprang fra. Blandede jobs, herunder 2 år i Zoologisk Have.

DEN SORTE STREG I STRAFFEATTESTEN

Man kunne også kalde det ulykken eller uheldet, det som skete og siden forfulgte Ikram en sommeraften i 2009, og som de fleste af os sikkert har oplevet i en eller anden variant, på et eller andet tidspunkt - uden anden straf end forskellige tømmermænd til følge. Til et surprise party blev han beruset og kom i klammeri med en bartender. Ikram kastede nogle genstande med stearinlys mod bartenderen som fik nogle småskader (røde mærker) og blev kørt på skadestuen. Der blev indgivet en voldsanmeldelse og der var vidner.

Ikram havde ikke været i kontakt med politi eller lovgivning tidligere. Han modtog en sigtelse om at møde på nærmeste politistation, hvor han fik taget fingeraftryk og blev fotograferet i de tre positurer til forbryderalbummet. To måneder senere modtog han med en beskikket forsvarer en dom på 60 dages ubetinget fængsel.

På det tidspunkt havde Ikram en god bekendt i en tidligere leder fra High:five (Helle). Hun hjalp til at anke dommen og fik skaffet den kendte advokat Bjørn Elmkvist til at føre sagen for Ikram. Men ankedommen var en stadfæ-



stelse på de 60 dage ubetinget.

DFDS

Allerede i 2008 havde Ikram fået sit første arbejde i DFDS ved hjælp af Helle, der kendte HR-chefen Henrik Holck. Ikram startede som steward på "day to day"-basis samtidig med han havde hverdagsjob hos CBS. På grund af krav til sikkerhedskursus valgte Ikram at slippe CBS og sejle mere.

Før sommeren 2010 var der pres fra fængselsvæsenet om afsoning af de 60 dage. Helle var imidlertid klar over at det var muligt at konvertere en ubetinget dom af denne art til en såkaldt fodlænkedom, hvis vedkommende havde fast arbejde. Sammen fik de udvirket at Ikram indgik en kokkelev-aftale med DFDS fra sommeren 2010.

Ikram er nu halvvejs gennem uddannelsen og vil være færdig i 2013. Det er måske ikke den uddannelse han brænder mest for, men nu er der udsigt til at blive faglært og have et ståsted i verden. Det er fint at sejle med DFDS fordi der er mange unge, og meget forskelligartede mennesker. Arbejdet kan være hårdt, men det er mest fordi der sejles 2:1 som elev og ikke 1:1 som de andre gør. Den daglige arbejdstid er kortere på søen end i et køkken på landjorden, og "man skræller ikke 200 kartofler om dagen som man gør i land".

Der hvor Helle, Henrik Holck og DFDS fik den største betydning for Ikram, var da de etablerede elevkontrakten på et tidspunkt, hvor det

ellers var rigtig vanskeligt at finde fast arbejde på grund af finanskrisen. Uden DFDS havde det været afsoning af de 60 dages ubetingede, og ikke en fodlænkekonvertering. Så havde det ikke været til at vide, hvilken slags Ikram der var kommet ud af fængselsporten 60 dage senere.

MAD OG HUMOR

Ikram har aldrig prøvet at blive mobbet i Danmark, siger han.

- I starten var det lidt svært at være kokkelev i DFDS, fordi kokke tit har sort humor, eller dansk humor. Men jeg har lært meget her i DFDS, for hvor jeg kommer fra kan man bare ikke lige sige hvad som helst til folk man ikke kender.

- Favoritretten er en somalisk ret der minder om danske pandekager, canjeeero, men jeg er ikke selv god til at lave den. Den laves med gær i stedet for mælk og æg. Min kusine kan lave den så det minder om min mors mad.



ANDREAS J. MARKER

Født 1987 i Sydkorea.

Ansæt DFDS juni 2010 (nu "Crown of Scandinavia" som skyller).

Andreas er 24 år og har allerede set dybt i livet. Det mærkes sammen med varme og eftertænksomhed.

BAGGRUND

Andreas er adopteret til Danmark som spæd (3 måneder) og kender ikke sine biologiske forældre. Søster adopteret af samme forældre da Andreas var 4 år gammel. Opvæksten sker i Albertslund hos det man vil kalde pæne forældre i gode og trygge rammer.

De første seks skoleår er i kommuneskole og Andreas husker at han klarede sig godt i skolen. Syvende klasse blev taget i en privatskole, og fra denne skole som Andreas betegner som hippig, hvor det var vigtigere at være med på noderne end at lære noget, stammer også en indflydelse fra andre elever, som senere får betydning for et udsvævende og lovstridigt ungdomsliv.

KRIMINALITET

Efter syvende klasse vendte Andreas tilbage til kommuneskolen hvor han tog 8. og 9. klasse. Denne periode blev begyndelsen til en del drikkeri og småkriminalitet med at stjæle knallerter og den slags. I det første forsøg på at stjæle en bil med et par kammerater, blev Andreas fanget af politiet og erkendte. Det førte til en såkaldt ungdomskontrakt på formildende omstændigheder.

Herfra til efter 18. års fødselsdagen var der ingen kriminelle aktiviteter, men byture i det indre København, særlig med mange besøg på "Diskotek In" hvor Andreas blev rodet ind i stoffivet. Helt specielt var kokain et interessant stof som Andreas blev periodisk afhængig af, og efter nogen tid også begyndte at handle med. Eller ekstasi og amfetamin - de opvikkende og centrale disko-stoffer.

- Det at man pludselig kunne handle med de



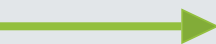
efterspurgte stoffer, gjorde noget ved en. Man blev en central person, en der blev set op til og det betød ydermere selvbekræftelse.

Efter et års tid i disko-livet blev Andreas taget for handel med stoffer og fik en dom på 3 måneders ubetinget fængsel. På det tidspunkt er fodlænkemuligheden netop trådt i kraft, men Andreas fortsætter med sin stof-handel - og brug - og bliver taget igen før den første dom er eksekveret. Det fører til isolationsfængsling i Vestre Fængsel, og en ny dom på 8 måneders ubetinget med afsoning i Horserød Statsfængsel. Andreas forbavses både i Vestre og i Horserød over så mange indsatte han kender fra skoletiden.

Andreas kommer ud fra Horserød i 2007 efter to-tredjedele af straffen er udstået på grund af god opførsel. Afholder sig fra ny kriminalitet, men fortsætter med eget stofforbrug, så meget at der også bliver tale om et egentligt misbrug.

NOK ER NOK CRIMESTOP og HIGH:FIVE

I 2009 konstaterer Andreas at han har oplevet rigeligt af skræmmende ting og beslutter sig for at stoppe med stofferne. Han kontakter behandlingsstedet "Crime Stop" i Tåstrup, som hans mor har fundet på nettet. Her går han dagligt i omkring et år og får terapibehandlinger samtidig med at en række sociale sammenhænge



Jette Foged Krog og Andreas

bringer ham ud af kokain-misbruget. På det tidspunkt bor han stadig hjemme, men kan ikke længere arbejde på grund af den skemalagte tid hos "Crime Stop".

I 2010 foreslår hans mor ham at kontakte High:five hvor han kommer til samtale med Helle Aagot (senere kontaktperson er Anne Hartmann-Madsen). Her bliver han oplyst om de forskellige firmaer hvor der kunne være en mulighed for ansættelse, herunder DFDS. Forunderligt nok har han et par år tidligere sendt en ansøgning ind til DFDS, for det er netop det han vil. Ud og sejle.

High:five kontakter DFDS og Andreas skal 3-4 gange om ugen i to måneder møde op hos "Crime Stop" og aflevere en urinprøve, der skal bekræfte han er blevet stoffri.

DFDS

I juni 2010 kommer Andreas til jobsamtale med Jette Krog og han bliver ansat som køkkenmedhjælper på "Dana Sirena", hvor han er til slutningen af året og bliver sæsonopsagt. Han bliver anbefalet til at fortsætte i DFDS på "Crown" hvor han starter 5. januar 2011 som skyller. Indimellem arbejdet som skyller har An-

dreas også vekslende været ude som tjener, steward, messefar og kælderdreng, men fra juli 2011 fastansat som skyller på "Crown".

FREMTID

Andreas flyttede hjemmefra til lejlighed i Albertslund, samtidig med han startede i DFDS. Han tænker på at skulle starte som voksenalærling på et eller andet tidspunkt, men lige nu har han det godt og roligt som det er.

- Det har helt sikkert reddet min fremtid at komme herud - ellers tør jeg slet ikke drømme om hvor jeg havde været nu, siger han afslutningsvis.



HIGH:FIVE

Samarbejdspartner for DFDS i forhold til unge ex-kriminelle.

KONSTRUKTIONEN

High:five er, som projektchef Ole Hessel udtrykker det, "en NGO der svæver over sin egen sø". Projektet blev søsat i 2006 af "Virksomhedsforum for Socialt Ansvar" (VFSA), der består af 14 danske virksomhedsledere der er udpeget af beskæftigelsesministeren.

Formålet med High:five er at skabe (formidle) job eller uddannelse til unge, der er i fare for marginalisering på grund af kriminalitet.

Projektet ledes af en styregruppe der består af syv personer, herunder tre virksomhedsledere, og repræsentanter for Direktoratet for Kriminalforsorgen, Rigspolitiet, VFSA og projektchefen fra High:five.

ØKONOMI OG ANSATTE

Økonomien baseres på årlige tildelinger fra satspuljemidlerne. I begyndelsen var den årlige bevilling på 5 millioner kroner men siden 2010 har bevillingen været på 10 millioner om året.

Der er 17 ansatte i projektet, som er geografisk spredt over landet, med kontorer hos nogle af de virksomheder der er knyttet til VFSA. Kontorer stilles til gratis rådighed, og hovedkontoret i København er således placeret hos ISS, hvis administrerende direktør også er formand for VFSA.

RESULTATER 2011

I 2011 har i alt 217 unge været visiteret af High:five og har modtaget støtte og hjælp i højere eller mindre grad. Målsætningen for 2011 var at bringe 200 i job eller uddannelse, og målsætningen blev mere end opfyldt. 186 af de 217 blev "håndbåret" i job eller uddannelse, mens 31 blev afklaret og hjulpet til selv at gå vejen.

Der opereres i flæng med det noget forvirrede

poppede begreb "match", som reelt blot betyder at noget passer sammen i en eller anden udstrækning.

Omkring en tredjedel er startet i ordinære job i 2011 (22% i 2010), en tredjedel i ulønnet virksomhedspraktik (36%), mens den sidste tredjedel er en blandet landhandel med lærepladser, fritidsjob og praktik.

I 2011 er 22 af de 217 personer faldet "negativt" ud. 3 af disse er udeblevet fra første arbejdsdag, 13 er standset selv uden forudgående aftale, og kun 6 er afskediget af virksomheden. High:fives fastholdelse ligger således i 2011 på 89%.

DFDS

Om samarbejdet med DFDS forklarer projektleder Anne Hartmann-Madsen, at DFDS er en virksomhed som rigtig gerne vil være med til det som er High-five's opgave.

Samarbejdet går begge veje, og det kan f.eks. også være DFDS som ringer op og siger, at de har en afløserstilling ledig i skylleriet og om High-five har en de kan anbefale.

Den primære kontaktperson og mentor i DFDS er Jette Foged Krog (business leader), og hun er super dedikeret. Når High:five sender et spørgsmål til Jette på mail, ligger svaret næsten i mailboxen før spørgsmålet er sendt. Der er ganske meget kontakt de to parter imellem.

Samarbejdet med DFDS blev indledt i 2008, og alle ansættes i ordinære job.





JETTE FOGED KROG

Født 04.04.1972

Karriere DFDS:

Startede i Kabyssen 4/8 2001

Supervisor i Accommodation 1. Marts 2007

Assisterende Manager Accommodation 1. marts 2008

Business Leader Accommodation 1. oktober 2008

JETTES ROLLE

Jette fungerer som den overordnede koordinator mellem DFDS, High:five, de unge og afdelingslederne på skibene hvor de unge ansættes. Denne funktion klarer hun ved siden af sit arbejde som Business Leader Accommodation på "Crown of Scandinavia".

- Der kan til tider være mange bolde i luften. Nogle af de unge kræver megen støtte og opmærksomhed i begyndelsen, andre næsten ikke, men vi bruger gerne den tid det kræver for at sikre os at de unge falder godt til ombord.

Jettes roller i forhold til de unge er mangeartede. Udviklingen bliver fulgt fra første dag, og de kan altid komme hvis de ønsker at tale med en anden end dem de har umiddelbart omkring



sig. Det gælder også på den private front med personlige udfordringer - de ved hvor jeg er, hvis de har brug for det.

- Det primære mål for DFDS er, at de unge efter kort tid ikke skal føle sig som en af dem fra High:five, de er blevet stemplet nok i deres liv.

- Min indledende opgave er at forsøge at finde nogle pladser til de unge mennesker. High:five er rigtig gode til at finde de rigtige kandidater til de afdelinger vi har ombord. Jeg har altid den første samtale med dem og introducerer dem

herefter til den enkelte afdelingsleder, som derefter tager en samtale med dem. Dette er for at sikre, at vi har det rigtige match og dermed det bedste grundlag for et godt samarbejde og en god udvikling.

HIGH:FIVE

Samarbejdet med High:five roser Jette til skyerne.

- De er der altid og de er alle utrolig dedikerede med det de foretager sig. De er professionelle og samtidig er hjertet placeret det rigtige sted. Anne Hartmann-Madsen, som jeg arbejder tæt sammen med, kommer gerne på besøg ombord i weekenderne, og hun kørte f.eks. til dimensionsfest i forbindelse med, at der var en ung mand i DFDS, der havde afsluttet 20 ugers ophold på Svendborg Navigationsskole.

High:five arrangerer kurser to gange om året, hvor kommende mentorer fra private og offentlige virksomheder kan blive klædt på til opgaven. Jette har været på et sådant kursus og hun er nu inviteret til at holde et oplæg på næste møde i maj. Her skal hun sammen med en ung mand fra DFDS, som hun er mentor for, fortælle kommende mentorer om de erfaringer de har gjort sig.

DFDS har i dag 3 mentorer incl. Jette, og fem er på vej.

FRIVILLIG FREDAG

Socialministeren har udnævnt fredag den 30. september til frivillighedsdag. High:five samarbejder med Kriminalforsorgen, Jysk Børneforsorg, Frivilligrådet og Social Innovation House om et "Corporate Volunteering" projekt. Her kan socialt ansvarlige virksomheder melde sig

Den franske filosof, forfatter og nobelprismodtager [Albert Camus](#) (1913-1960), spekulerede meget på hvorfor vi hjælper en gammel dame over gaden. Er det uegennyttigt eller ren egoisme?

Egentlig kan det vel være ligemeget, bare hun kommer over på en rar måde.

til at være "praktikplads for en dag" for udsatte unge, herunder unge der afsoner en dom. DFDS deltog for første gang i dette projekt sidste år.

- I samarbejde med High:five fik vi 3 praktikanter, 2 i DFDS House og 1 til dæk/maskine på "Crown of Scandinavia".

- Det var et rigtig spændende og givende projekt for alle involverede.

DFDS

Samarbejdet med High:five startede i 2008 og for tiden er 5 unge ex-kriminelle ansat. I de knap 2 år Jette har koordineret, er der blevet ansat ca. 10 unge og erfaringerne er gode. Set tilbage fra 2008 har fastholdelsesprocenten været på små 80%, heraf er kun en faldet tilbage i kriminalitet.

Uanset om "Social Ansvarlighed" er noget der er oppe i tiden eller ej, får man hos DFDS det indtryk, at interessen og lysten til at hjælpe andre er oprigtig.

- Det er fantastisk at se den glæde og tilfredshed besætningen og andre ansatte i rederiet føler, når de hjælper et andet menneske tilbage på arbejdsmarkedet.

- Det er jo ikke kun afdelingslederen og mentoren, der engagerer sig – det er alle. Man kan blive meget rørt når man oplever hvor hjælpsomme mange er.





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



DMMA
dæk&maskine
Region Hovedstaden
Klub 8

Årets første møde, generalforsamling, foregik i al fordragelighed og sluttede med et lettere traktement på stedet.

i Nyropsgade 25, Kbh. V, Dansk Metal, Kbh. afd., og deltagte der i festlighederne i kælderen, før afgang med blafrende faner og musik til Fælledparken ca. kl. 12.

Rossen/Helmut

Vi blev enige om at ses 1. maj om formiddagen

Runde fødselsdage i perioden

26-04-2012 til 20-06-2012

Tillykke 50 år

Hans-Ole Arendt Toftegård –
fylder 50 år den 1. maj 2012
Jess Godttfredsen –
fylder 50 år den 3. juni 2012

Tillykke 60 år

John Møller –
fylder 60 år den 24. maj 2012
Filip Peder Jensen –
fylder 60 år den 11. juni 2012
Nils-Holger Thanning –
fylder 60 år den 13. juni 2012

Tillykke 65 år

Ebbe Møller –
fylder 65 år den 21. maj 2012

Tillykke 70 år

Olaf Kurt Richter –
fylder 70 år den 26. april 2012
Børge Larsen –
fylder 70 år den 5. juni 2012
Palle Bjarne Madsen –
fylder 70 år den 7. juni 2012
Erik Vagn Nielsen –
fylder 70 år den 11. juni 2012

Tillykke 75 år

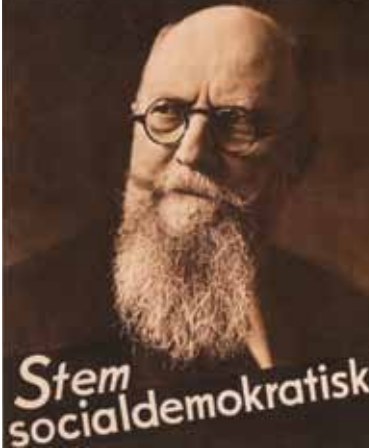
Carl J. Hansen –
fylder 75 år den 6. juni 2012

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

Staining
-eller Kaos



Stem
socialdemokratisk!

INGS-CIRKI



GAS

BEKENDTGØRELSE

Herved bekendtgøres, at staten d.15.776 har foræret al dansk nordsgas til DUC
(L.P.Müller, Shell, Texaco, Chevron)

Klager rettes til DF-DI-121197

HANDELSMINISTERET



Solidaritæt!



Ældre- byrde?

A Flere t
for vor
tryghe

**ER DER
OVERHOVEDET
PLADS TIL OS?**

**ER DER
OVERHOVEDET
PLADS TIL OS?**

**ER DER
OVERHOVEDET
PLADS TIL OS?**



1.maj

1.maj

1.maj

**KAJ VII IK
har kræft**



KOMMUNISTER!

UNGDOMSHUSET ÅBNER

Søndag d. 31 okt

DEMONSTRATION
KL 14⁰⁰
FRA RÅDHUSPLADSEN TIL
UNGDOMSHUSET

TALER
MUSIK
GAVE TIL
KOMMUNEN
GØGL
GANG I DEN
KARNEVAL!

INGEN TALE
TIL SYSTEMET

OPRØR!

FLERE UNGDOMSHUS



Denne MALKEKO har i en menneskealder hverken fået pasning eller foder.... kun malkningen er aldrig forsømt



Gå imod husleje-forhøjelsen

Danmarks kommunistiske Parti

ARBEJDERE · TJENESTEMÆND · HUSMÆND



**I HAR MAGTEN, HVIS I VIL!
STEM PÅ SOCIALDEMOKRATIET!**

jagtvej 69
GRATIS
FEST
MAD
BILLET
ROSE
ROCK
FAMILIEORKESTERET
TOMMY
SE NU!

DMMAcatering -internt



Runde fødselsdage i perioden 26-04-2012 til 20-06-2012

Lars Toftegaard – Hjarde-målvej 136, Hjarde-mål, 7700 Thisted – fylder **50 år d. 28. april.**

Liv Teigland – Andreas Bjørns Gade 14, 2.th., 1428 København K – fylder **65 år d. 3. maj.**

Ove Nielsen – Havnevej 135 st., 8500 Gre-naa – fylder **65 år d. 6. maj.**

Elo Borring – Hovedgaden 16, 4330 Hvalsø – fylder **80 år d. 9. maj.**

Nick Bang Sørensen – Hirsholmene 3, 9700 Brønderslev – fylder **50 år d. 10. maj.**

Henrik Lundholm Andersen – Mølle-vænget 21, 9870 Sindal – fylder **50 år d. 11. maj.**

Allan Vadmand Riise – Feggesundvej 5, 1.th., 9220 Aalborg Ø – fylder **50 år d. 13. maj.**

Jane Elisabeht Bruhn Jørgensen – Klø-vervej 24 st.mf., 4600 Koge – fylder **50 år d. 21. maj.**

Hanne Vestergaard Oakes – Skjalamark 3, Sorthat-Muleby, 3700 Rønne – fylder **50 år d. 26. maj.**

Jan Wagner – Skovbrynet 16, Sulbæk, 9300 Sæby – fylder **65 år d. 26. maj.**

Claus Clausen – Mølleparkvej 6, 11-44, 6715 Esbjerg N – fylder **65 år d. 5. juni.**

Kim Jørgensen – Mullerupvænget 35, 5230 Odense M – fylder **50 år d. 18. juni**



Jubilæer i perioden 26-04-2012 til 20-06-2012

Hardy Villy Jensen har d. 15/5 2012 været medlem af foreningen i 25 år.

Michael Vinding Jensen har den 29/5 2012 været medlem af foreningen i 25 år.

Ulla Sørensen har den 1/6 2012 været medlem af foreningen i 25 år.

Inger Marie Vang Darling har d. 16/6 2012 været medlem af foreningen i 25 år.

Mogens Bondesgaard har d. 1/6 2012 været medlem af foreningen i 40 år.

Mange tak for opmærksomheden ved mit 60 års medlemsjubilæum. Det var en flot gave.

Med venlig hilsen
John Tegner

Som annonceret i CO-Søfart nr. 6-2011, har harmoniseringen i Dansk Metals Maritime Afdeling betydet, at de gamle gaver ved mærkedage ikke længere udsendes.

Det betyder så at den mangeårige faste "Tak"-rubrik tørrer ind for denne type taksigelser.

Vi vil, som vi også skrev i december-nummeret, lade denne side stå åben endnu en stund, hvis det skulle vise sig at medlem-

merne kan finde på andet at takke for via medlemsbladet, små-noter fra medlem til medlem, eller hvad man kunne tænke sig.

Hvis rubrikken ikke vil blive brugt, indskrænker vi meget hurtigt disse to interne sider for DMMA-catering til en enkelt side, eller om-lægger på anden vis.

I NETUDGAVEN indikerer blå farve hyperlink

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

hvis tilstrækkeligt mange fravælger fremsendelse pr. post kan det mærkes på både miljøet og foreningens økonomi

SIDSTE MAND LUKKER OG SLUKKER

Nye mønstringsstatistikker opdateret pr. 9/4-2012

Statistikkerne er i dette nummer opdateret med mønstringstal fra 31/12-2011. Samtidig er tallene fra 30/9-2011 opdateret med nyeste tal fra denne dato.

Søfartsstyrelsen opdaterer vedvarende med tilbagevirkende kraft, efter nye oplysninger som tilgår statistikbanken. Det gør sammenligninger bagud lidt vanskelige, men sådan er vilkårene.

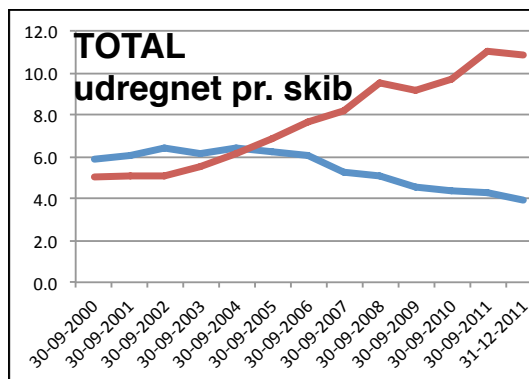
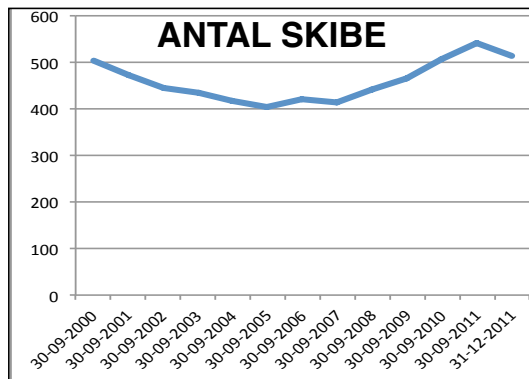
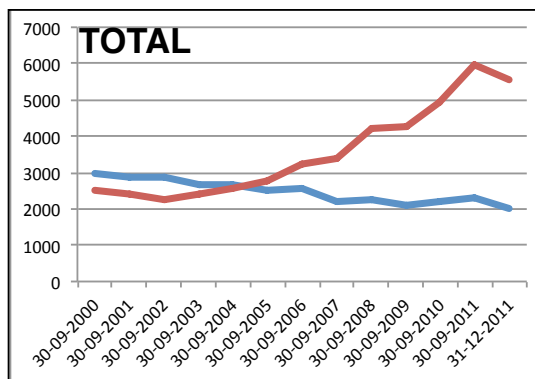
Tallene for de fire kvartaler i 2011, er denne gang "trukket" pr. 28. marts 2012.

Hvis man vil have en opfattelse af hvor stor betydning denne regulering af tallene bagud har, kan det oplyses at det **totale** antal udmønstrede pr. 30/9-2011 er sænket med godt og vel 50 for danskere og godt og vel 50 for udlændinge.

Herudover skal det bemærkes at der til sammenligning med de foregående numre, denne gang er tilføjet en statistik for "enhedsofficerer" (duale). Tallene for enhedsofficerer har i de foregående bragte statistikker været udeladt og kun medregnet i totaler.

Nogle nominelle forskelle fra ultimo 3. kvartal til ultimo 4. kvartal 2011 gengives her:

Skibe:
- 26



Totalt udmønstrede:

Danskere: - 317
Udlændinge: -392

Skibsførere:

Danskere: - 30
Udlændinge: - 1

Navigationsofficerer:

Danskere: - 90
Udlændinge: - 5

Maskinofficerer:

Danskere: - 66
Udlændinge: - 14

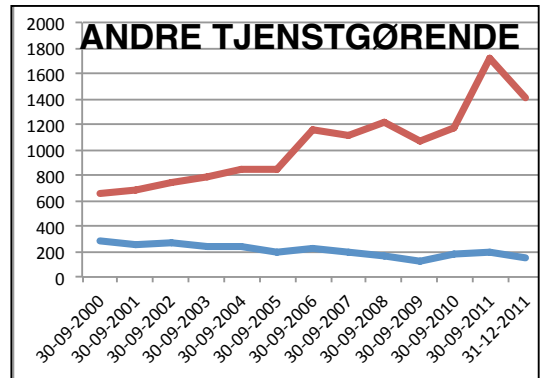
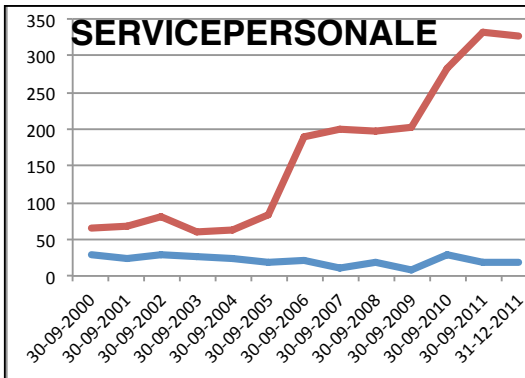
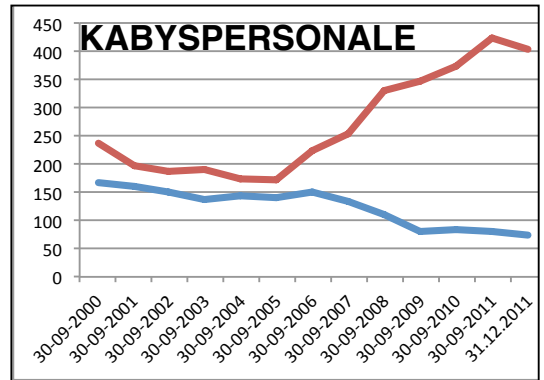
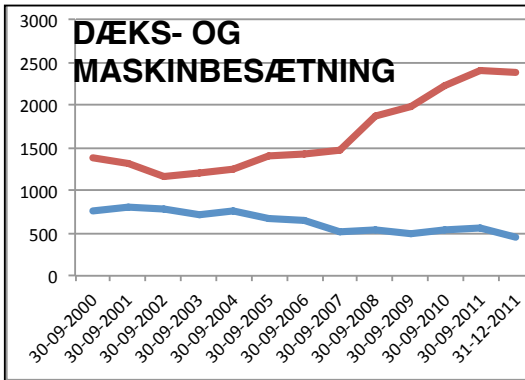
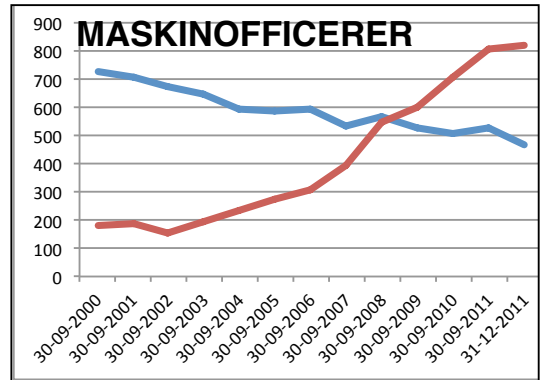
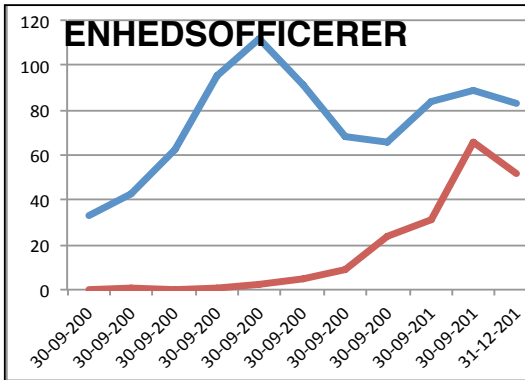
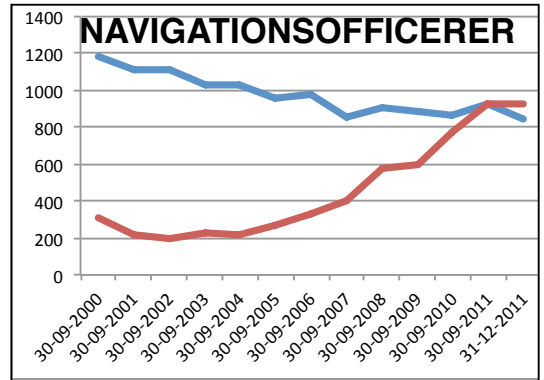
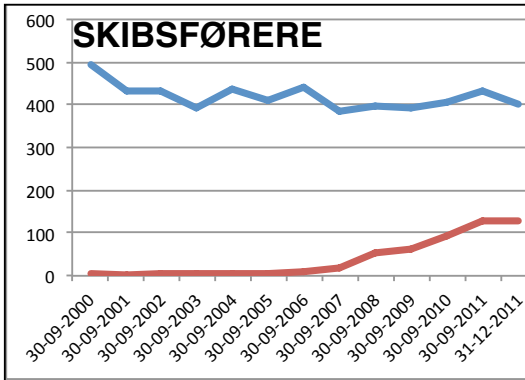
Dæks- og maskinbesætning:

Danskere: - 108
Udlændinge: - 32

Som det fremgår af kurverne på næste side, er det særlig kategorien "andre tjenstgørende", som spiller ind i relation til det samlede antal udlændinge og danskere.

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

Blå = danskere
Rød = alle andre



DANSK EL-FORBUND

NYT ASSOCIERET MEDLEM AF CO-SØFART

Den 14. marts 2012 underskrev CO-Søfart og Dansk El-Forbund (DEF) en samarbejdsaftale som betyder, at DEF indtrådte i CO-Søfart som associeret medlem fra 1. januar 2012 at regne.



De to formænd, Ole Philipsen og Jørgen Juul Rasmussen (foto HH)

Aftalen er tilsvarende den aftale som blev indgået med FOA-søfart med virkning fra 1. november 2011.

Aftalen betyder at CO-Søfart i relevante forhold for DEF's sejlede medlemmer - f.eks. lovgivning, bemandingsfastsættelse, repræsentation i råd og nævn og lignende - kan optræde på vegne af Dansk El-Forbund.

Sejlede medlemmer af DEF kan endvidere, via DEF, modtage konkret faglig hjælp i CO-Søfart,

SEJLENDE ELEKTRIKERE

"Tag ud og sejl som turist - tag ud som trigger (eller gnist)"

Trigger = elektriker
Gnist = telegrafist

På langfarten hørte man ofte det kælne mundheld om turistsejladser i forskellige varianter så sent som i 1970'erne, hvor elektrikerne stadig ofte indgik i maskinbesætningen på store langfartsskibe.

I tiden herefter forsvandt danske elektrikerne fra langfarten, og i dag er de fleste beskæftigede i passagerfart (telegrafisterne forsvandt på en gang i 1993).

Ifølge Søfartsstyrelsens mønstringsstatistikker pr. 30/9-2011, er der i dag udmønstreret 29 danske elektrikere (svarende til 60-70 sejlede danske elektrikere) og 241 udenlandske. Det tonser ikke stort i forhold til El-Forbundets 30.000 medlemmer, og det er også baggrunden for elektrikernes motivation for at indgå en samarbejdsaftale med CO-Søfart.

Forbundssekretær Allan Steenberg Andersen forklarer, at det er vanskeligt for forbundet at være repræsenteret i råd og nævn med nogen synderlig vægt, taget det lille antal sejlede medlemmer i betragtning.



- tankerne om at indgå en associeringsaftale med CO-Søfart blev første gang drøftet i tilknytning til overenskomstforhandlinger, hvor vi alligevel forhandlede i fællesskab. Vi har omkring 70 forskellige overenskomster, men de ganske særlige forhold der gælder for søfarten, har vi ikke den store ekspertise i.

På offshore-området, som nærmer sig vilkårene for sejlede elektrikere, fortæller Allan at forbundet har 3-400 elektrikere ansat.

- Søfart er et komplekst område, og vi kan forestille os mange situationer hvor vores sejlede medlemmer kan have gavn af samarbejdet. Det kan være en voldgiftssag, det kan være spørgsmål om bemandingsfastsættelse....

SØFARTS-OVERENSKOMSTER

- * Danmarks Rederiforening.
 - * Danmarks Rederiforening, lærlinge (tiltrædelse til Metal Søfarts overenskomst).
 - * Bilfærgernes Rederiforening (tiltrædelse til Metal Søfarts overenskomst for skibsmekanikere og skibsmekanikerlærlinge).
 - * Scandlines (tiltrædelse til Metal Søfarts overenskomst)
 - * Danske Færger A/S.
 - * Mols-Linien A/S. Fællesoverenskomst mellem Metal og DEF.
 - * DFDS særoverenskomst.
- <http://www.def.dk/Loen/Overenskomster.aspx> (Se "Sejlende medlemmer").

Dansk EI-Forbund nogle mærkedage

1893

Den første fagforening oprettes i København. Indre strid mellem montører og hjælpemontører, som elektrikerne dengang blev kaldt. Montørerne førte sig frem på næsten aristokratisk vis.



I **1898** indmeldt i LO (De samvirkende Fagforbund) med små 100 medlemmer.

I §3 i 1893-vedtægterne hedder det: "Ethvert medlem optages ved Ballation og fordres 2/3 af tilstedeværende Medlemmers Majoritet. Efter at Vedkommendes Navn har været opskrevet i Foreningslokalet i to paa hinanden følgende Mødeaf-tener."

1904

Landsforeningen Dansk Elektrikerforbund stiftes. Optaget i LO i april måned.

1914

Tilslutning til CO-Metal af 1912.

1937

3.908 medlemmer. Ledighedsprocent ca. 20.

1962

10.500 medlemmer.

1979

20.063 medlemmer.

1981

Grænse- og samarbejdsaftale med Dansk Metal.

1996

TEK stiftes. Centralorganisation for tele, el, energi og kommunikation (Telekommunikationsforbundet og Dansk EI-Forbund).

1999

Forhandlinger om fusion mellem DEF og Dansk Metal indledes.

2000

Fusionsforhandlinger med Dansk Metal klar til urafstemning. 6.944 stemte for men 8.750 imod.

2011

30.000 medlemmer.

(I hele perioden efter 2000 til nu har der gentagne gange været kontakter og fornyede drøftelser om fusion mellem de to forbund. Seneste forhandlinger blev afbrudt for ikke længe siden, men det sidste ord i den forbindelse er næppe sagt)

SØNDERJYSK GENVEJ PÅ TI MINUTTER

De kommunale færger 2 Ballebro - Hardeshøj Tekst og foto: Hanne Hansen

- ikke to dage er ens.
Især derfor holder jeg meget
af mit arbejde her på færgen,
siger Mike Songest,
skibsfører på 'Bitten Clausen'.



Als

Als er en frugtbar ø, i dag med intensiv svineavl. Øen er tæt befolket med 51.892 indbyggere (pr. 1. januar 2009), svarende til 161 indb. pr. km².

Største kommune er Nordborg med ca. 14.000 indbyggere som er placeret på øens nordlige del. Her ligger bl.a. [Danfoss](#) med ca. 5.500 ansatte, [Sauer-Danfoss](#) med 1.300 ansatte, [Linak](#) med knap 1.000 ansatte og [Siemens Flow](#) med ca. 400.

Wikipedia

For en udenforstående er det vanskeligt at se, at arbejdet på Ballebro-Hardeshøj overfarten ikke er det samme dag ud og dag ind. Genvejsfærgen fra Sønderjylland til Nordals er ti minutter om turen over Als Fjord, og der sejles uafbrudt fra kl. fem om morgenen til 20-22 tiden om aftenen med afgang fra havn hvert kvarter. 32 ankomster og 32 afgangene bliver det rundt regnet til i løbet af en arbejdsdag.

Men det er ifølge Mike Songest langt fra ensbetydende med at arbejdsdagen er monoton og forudsigelig for ham og hans otte kolleger på overfarten.

- Vejret er altid forskelligt, og selv om kunderne for en stor dels vedkommende er pendlere og dermed stamkunder, så sker her hver dag noget nyt. Og der er hele tiden et eller andet, man lige skal tage stilling til. Vi klarer selv det hele om bord, og jeg kan godt lide også at få skidt på fingrene, som når vi for eksempel skal gøre et eller andet i maskinrummet, siger han.

- Og intet er så smukt som en solopgang her på Als Fjord, tilføjer Mike Songest om tillægsoplevelserne for de, der har morgentørnen, mens han fra sin plads i førerstolen på broen vipper kontakten, der lukker bovporten for femte gang på denne vagt om bord på 'Bitten Clausen'.

Skræddersyet til opgaven

Fra stolen centralt placeret i styrehuset har han alt inden for rækkevidde. Og når turen om et kvarter går den anden vej, så drejer han bare stolen.

Jo, færgen der i 2001 blev leveret til ruten af Assens Skibsværft, fungerer optimalt og er skræddersyet til overfarten.

På vogndækket klarer kollegaen lastning og losning og billettering. Taksten for en personbil er 50 kr., mens lastbilerne betaler godt det dobbelte - fra 105 kr. alt efter størrelse og vægt. Hver anden time bytter de, så kollegaen indtager stolen og Mike Songest ifører sig den varme jakke og billetteringsudstyret.

Bilisterne bliver i bilerne, mens det kun er cyklister og fodgængere, der gør brug af passagerfaciliteterne med siddepladser og opholdsareal indendørs. Uden direkte forbindelse til offentlig transport på hverken Jyl-



'Bitten Clausen' har denne forårsdag Als Fjord for sig selv. Anderledes ser det ud om sommeren, når lystsejlerne indtager farvandet.

lands- eller Alssiden, er antallet af fodgængere og cyklister i absolut mindretal på overfarten. Færgen er først og fremmest for biler, både person- og lastbiler.

For dem er der til gengæld også både tid og penge at spare ved at tage færgen, alt efter hvor målet er naturligvis. For en trafikant der fra Aabenraa skal til Nordborg på Nordals, er der knap 50 km kørsel at spare ved at kringles sig ned ad den snoede vej til Ballebro, og her tage færgen over på den anden side.

Pendlere til Danfoss og Danish Crown

På Alssiden i Nordborg er først og fremmest Danfoss den store arbejdsplads, som pendlere fra Jyllandssiden kører til og fra. Mens Danish Crowns slagteri i Blans et par kilometer fra fæргеlejet på Jyllandssiden, er mål for pendlere fra Alssiden.

Dertil kommer en række skoler og AMU-centre i området, som også giver trafik til færgen. Trafiktallene for færgen bevægede sig frem mod 2008 kun i én retning - opad. På alle områder. Turister, pendlere og lastbiler.

Så godt gik det, at en forlængelse af færgen var på tale for at stå mål med trafikken. I myldretiden blev køerne, som færgen måtte efterlade på opmarcharealet, længere og længere. Men parallelt med at verdensøkonomien i 2008

fik åndedrætsproblemer, knækkede kurven for overførte biler på overfarten også - nedad. I dag er en evt. forlængelse af færgen ikke umiddelbart aktuel. Og hvordan billedet ser ud, når den nye 25 kilometer lange motorvejsstrækning fra Kliplev til Sønderborg, her i foråret sætter Als i direkte motorvejsforbindelse med hovedåren E45, afventes med spænding på 'Bitten Clausen'.

- Vore faste kunder siger, at de bliver ved med at bruge færgen. Motorvejen vil for dem kun give en minimal tidsbesparelse, siger Mike Songest og fortsætter:

- Men der er ingen tvivl om, at vi umiddelbart vil opleve en nedgang her om bord, når vejen åbner og den har nyhedens interesse.

Vejforbindelsen forbedret

Vejforbindelsen til og fra færgen fik i december et tiltrængt løft med en omfartsvej ved Mjels på Als, så om bord på færgen er forventningen, at genvejen over Als Fjord trækker det længste strå i konkurrencen med motorvejen.

Pendlere udgør i vinterhalvåret omkring 75 pct. af kunderne, vurderer han. I sommerhalvåret er procent-delen mindre, når turisterne indtager området. Fæргеoverfarten indgår i langt de fleste turisternes oplevelses-planer for ferien. Og på færgen har man for længst luret, at turister tager færgen den ene vej,



Skibsfører Mike Songest har alt inden for rækkevidde fra stolen på broen. I løbet af en arbejdsdag på otte timer bliver det til rundt regnet 32 ankomster og 32 afgange.

vil være uoverkommeligt. Så er der virkelig noget at se til, siger Mike Songest, der som eneste medlem af FOA Søfart om bord også er tillidsmand.

- Jeg ville egentlig have holdt som tillidsmand, da jeg nu er fyldt 60 og godt ville have haft lidt mere tid til golfbanen. Men da flere kolleger opfordrede mig til at fortsætte som tillidsmand, valgte jeg at blive, bemærker han og tilføjer:

- Jeg kan godt lide at have indflydelse, og med opbakning fra kollegerne, selv om de ikke er organiseret hos FOA, syntes jeg godt, jeg kunne tage en tørn mere.

mens den sorte asfalt bruges den anden vej. For de ni skibsførere, der har fast arbejde på 'Bitten Clausen', er turisterne et frisk pust, mens pendlerne er som gode bekendte - næsten.

- Jamen vi kender dem jo alle sammen. Det er tæt på, at vi ved, hvornår de skifter vagter, har ferie og fødselsdag, smiler Mike Songest, der har været på overfarten i 26 år. Gennem tiden har driften af overfarten været varetaget af skiftende ejere og organiseret i skiftende driftsselskaber, de seneste mange år med offentlig mellemkomst i form af kommuner og amt. Og med den seneste kommunalreform forestår Sønderborg Kommune driften.

Kun skibsførere ansat

De ansatte på færgen er alle skibsførere - minimum kræves sætteskipperpapirer for at kunne varetage opgaven. Langt de fleste bliver i både 10 - 15 og 20 år, når de først er ansat. Således havde den fhv. overfartsleder 31 år bag sig på genvejsoverfarten, inden han gik på pension.

- Der ansættes kun folk, der også kan være skibsførere for at vi kan bytte opgaver i løbet af vagten. At sidde ni timer i stolen her en sommerdag med fjorden fyldt med lystsejlere

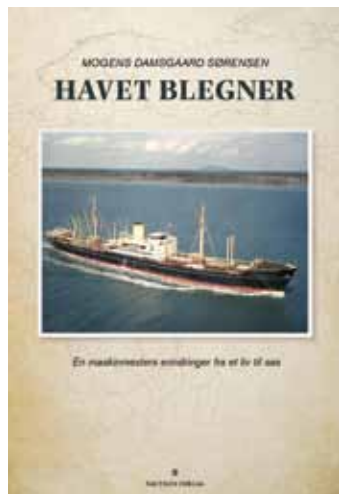
Efter FOA-Søfarts indmeldelse i CO-Søfart har Mike Songest også fået plads i Søfartens Arbejdsmiljøråd. Endnu er det så nyt, at han har sit første møde i rådet til gode.

- Men jeg glæder mig meget til det. Arbejdsmiljø har altid optaget mig meget, og jeg synes i høj grad, at netop det, at vi fra FOA Søfart nu også har en plads dér viser, at vi med medlemskabet af CO-Søfart får større indflydelse. - Det betyder også, at vi fra FOA Søfart bliver mere synlige i hele den maritime del. Og det vil igen betyde, at vi får øget indflydelse, noterer han.



NYE BØGER

v/oleS



Havet blegner

Af Mogens Damsgaard Sørensen

En maskinmesters erindringer fra et liv til søs

Nautilus forlag

572 sider, A4, stift bind, kr. 399

Mogens Sørensen har sejlet som maskinmester og maskinchef fra 1960'erne og frem til 2007 i en række danske rederier. Bogen er netop ved at udkomme her i påsken, men anmelderen har haft fornøjelsen af at sejle sammen med Mogens engang i 80'erne i Torm, og fået lov at smugkigge i et tidligt udkast af manuskriptet.

Egentlig anmeldelse forventes i næste nummer af bladet. Vi kan med det samme love et bramfrit sprog om både møtrikker og mennesker, særlig mennesker.



Dagpengeland

Af Lau Aaen

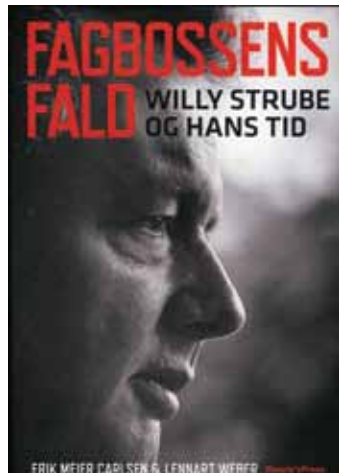
En sand historie om aktivering

Gyldendal

199 sider, kr. 200 (saxo.com)

Lau Aaen fik som nyuddannet akademiker et intimt kendskab til det danske aktiveringssystem, gennem et månedlangt kursus i kunsten at søge arbejde. Siden skrev han flittigt en blog om systemet, og det er denne historie som nu er omsat i bogen Dagpengeland.

Bogen anmeldes forventeligt sammen med historien om "verdens største bog" (Min A-kasse), i næste nummer af bladet. Se også historien om Lau på Københavns Hovedbibliotek i DAGGEN 22/2: <http://www.co-sea.dk/dagen-222.38286.aspx>



Fagbossens fald

Af Erik Meier Carlsen & Lennart Weber

Willy Strube og hans tid

People'sPress

242 sider, kr. 279 (saxo.com)

Udkommet for nogle måneder siden. Meier Carlsen er ex-chef-redaktør for BT, og Lennart Weber var informationschef i SiD i den sidste periode af Willy Strube's "regime".

Indledningen om Willy Strube's baggrund er ualmindelig lang, og uanset hvor væsentligt Meier Carlsen har ment den psykologiske forståelse af en psykopat måtte være, er den for lang. MEN BOGEN BØR GØRES TIL PLIGTLÆSNING I FAGBEVÆGELSEN, og ligge på kongresbordene. Så er det sagt!

STRIDEN VEDRØRENDE FOA-søfart ELLER/OG SØFARTENS LEDERE

Der er sagt og skrevet meget i det sidste år om denne strid, særlig på Søfartens Lederes hjemmeside og i deres fagblad. Nedenfor bringer vi et læserbrev fra skibsfører Olav Østergaard, og på efterfølgende to sider et svar fra sekretariatsleder John Ibsen, CO-Søfart.

Vi fortsætter vores serie om de kommunale overfarter, men denne debat fortsætter kun i CO-Søfart, hvis der bringes nye synspunkter på bane.

”FORMELT SAMARBEJDE”

Læserbrev af: Olav Østergaard

CO-Søfart og FOA indledte iflg. FOA-sektorformand Reiner Burgwald, ved udgangen af 2011, et formelt samarbejde.

Dette opleves af mange kommunalt ansatte navigatører, også uden for overenskomstområdet, som et fejlslagent forsøg på at imødekomme navigatørerne, der ønsker forhandlingsretten flyttet fra FOA til Søfartens Ledere. (Se navigatørernes fagblad, www.søfartens-ledere.dk/archive/FOA)

Min personlige holdning er naturligvis at man bør være organiseret, der hvor forhandlingsretten ligger.

En forudsætning herfor må nødvendigvis være, at den faglige organisation, der påberåber sig forhandlingsretten for en specifik faggruppe, i dette tilfælde kommunalt ansatte navigatører, har erhvervet nogle relevante kompetencer og er i besiddelse af faglig indsigt og forståelse for hele faget.

Kun herved opnås en, for fagområdets lønmodtagere og studerende, hævdvundet organisationsret.

Denne faglige kompetence og organisationsberettigelse oppebærer Søfartens Ledere,

der gennem løbende kontakt med samtlige af navigatørstandens fagområder, præges af en innovativ udvikling.

En udvikling man i generationer har fastholdt v.h.a. en kontinuerlig medlemstilgang og opbakning, resulterende i udveksling af relevant faglig viden og ”feedback”, fra såvel erhvervsaktive som studerende navigatører.

Denne altafgørende udvikling har jeg, til trods for engagerede og dygtige tillidsrepræsentanter, ikke oplevet hos FOA's Teknik og Servicesektor. M.h.t. overenskomstforhandlinger, fylder knap 150 fæргеansatte blandt FOA's 7000 lønmodtagere i Teknik & Service, tydeligvis ikke meget. Samtlige lønløft og tillæg er forhandlet hjem lokalt, IKKE fra centralt hold. Resultaterne er på færgerne kun opnået v.h.a. godt tillidsmandsarbejde, samt en vis del ”arbejdsgiverforståelse”, foranlediget af OK-områdets fastholdelses- og rekrutteringsproblemer.

I CO-søfart december 2011, kræver sektorformand i FOA, Reiner Burgwald, p.g.a. kommunal driftsovertagelse, forhandlingsretten for Søfartens Lederes medlemmer på Ærø-færgerne!

Ærø-færgernes navigatører, der naturligvis er organiseret i Danmarks navigatørforening, ønsker med al tydelighed at forhandlingsretten og overenskomst forbliver ved Søfartens Ledere. At kræve forhandlingsretten for navigatører, der intet fagligt fællesskab finder i FOA og på ingen måde ønsker at forlade Søfartens Ledere, kan roligt siges at være uønsket indblanding i et velfungerende overenskomstområde, eller netop den form for ”strandhugst” Hr. Reiner Burgwald anklager Søfartens Ledere for at udøve.

CO-søfart's fagorganisationer dækker, som Søfartens Ledere dækker navigatørerne, samtlige faglærte maritime områder, herunder maskinarbejdere, smede, skibsassistenter,

kokke m.fl. og har, som Søfartens Ledere gør for navigatørerne, varetaget forhandlingsområderne i årevis.

CO-Søfart og Søfartens Ledere har som respektive faglige organisationer herved oparbejdet en væsentlig kompetence og indflydelse på overenskomstområderne, gennem en historisk betinget og "hævdvundet" forhandlingsret, for det "blå Danmark".

Kommunalt ansatte navigatører finder, som CO-Søfarts' øvrige faglærte grupper, hverken fagligt eller uddannelsesmæssigt fællesskab hos FOA's Teknik og Servicesektors rådhusbetjente, biblioteksbetjente, plejehjemspedeler, baderumsassistenter m.fl.

Dette ændres der naturligvis ikke på, ved at social- og sundhedsassistenter "pilles ud" af gruppens pensions og forsikringsdel, eller ved indgåelsen af et formelt samarbejde med CO-Søfart.

Kendsgerningen er den, at FOA nu søger "goodwill" under CO-Søfart organisationernes paraply, uden hverken at besidde, eller for den sags skyld, herved at erhverve de for navigatørerne, eller søfartserhvervet generelt, nødvendige kompetencer og medlemstilbud. Kendsgerningen er også, at flertallet af samtlige kommunalt ansatte navigatører stadigvæk ønsker forhandlingsretten flyttet til Søfartens Ledere, hvor godt 3000 erhvervsaktive navigatører, fra såvel det kommunale som det private søfartserhverv i forvejen er organiseret.

Reiner Burgvald, samt andre med FOA/Pensam / økonomiske -interesser at pleje, bør se bort fra de gamle kommunalarbejderaftaler, indgået med KL, og hurtigst muligt lade Søfartens Ledere få og fastholde forhandlingsretten for deres mange medlemmer på forhandlingsområdet. Tvang fremmer med sikkerhed ikke FOA's manglende medlemstilgang på det maritime område, tværtimod, Stavnsbåndet bør ophæves.

Nedenstående mit fagforenings CV:

1974: Sømændenes Forbund/langfart/nærfart.
1979: Søværnets Konstabel/korporalforening, konstabel/sejlende samt landtjeneste.
1988: Dansk Navigatørforening (Søfartens Ledere), langfart/styrmænd.
1989: DKA/FOA, færgefart/styrmænd/skipper.
2008: Dobbelt medlemsskab hos Søfartens Ledere og FOA.
2009: HAFO (Havnefogedforeningen), Søfartens Ledere.
2011: Dobbelt medlemskab Søfartens Ledere/FOA, tillidsrepræsentant/skipper.

Olav Østergaard

*Tillidsrepræsentant
Skipper M/F Aarø*



MARITIMT FÆLLESSKAB

En kommentar til læserbrev fra Olav Østergaard af CO-Søfarts sekretariatschef John Ibsen

Først og fremmest skal jeg takke meget for de mange rosende ord om CO-Søfart fra Olav Østergaard – ikke kun i dette læserbrev, men også i de læserbreve han har skrevet i andre medier.

Jeg er meget enig i mange af betragtningerne i læserbrevet, men føler også at der er behov for at kommentere på enkelte af de konklusioner der drages.

CO-Søfart blev oprindeligt dannet i 2005, ved at daværende Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening gik sammen i et maritimt fællesskab.

Forsøgene på at samle de maritime kræfter igennem Danmarks-historien har været mange. Hvis man bare kigger fra navigatørsiden, så har man sammenlægningen af blandt andre Styrmandsforeningen og Danmarks Skibsførerforening til DANA, og senere forsøgene med Fællessekretariatet, som havde sin blomstringstid ved DIS-lovens indførelse i 1988-89.

Fra vores egen baghave har vi 100 års forsøg på at få fusioneret Søfyrbødernes Forbund (senere Metal Søfart) med Sømændenes Forbund.

I dag – mere end nogen sinde – er der behov for, at de tilbageværende danske søfarende samler kræfterne, hvis vi skal gøre os noget håb om en fremtid.

I CO-Søfart har vi netop dette for øje, og ud over at vi har samlet officersgrupperne (fx navigatør, maskinchef, hovmester, hotelmaneger og businessleader), er også alle de menige grupper nu samlet i en organisation.

Jeg vil derfor tillade mig at påstå, at vi i CO-Søfart – og dermed også i FOA – om nogen besidder den "...faglige indsigt og forståelse



for hele erhvervet..." som der efterlyses, og det gælder også for specifikt officererne.

Overenskomstretten

Så er der hele diskussionen om overenskomstretten. Til dette vil jeg blot knytte et par enkelte kommentarer.

For det første er en overenskomstpart forpligtiget som aftalepart, man kan derfor ikke bare overlevere overenskomsten til en anden organisation.

FOA har, ligesom CO-Søfart, fået samlet alle de søfarende på det offentlige område i en overenskomst.

Da I ikke er så mange, giver det, særligt her, rigtigt meget mening at stå sammen, og ikke kigge på uddannelsesbaggrund eller striber på ærmet. I kan kun gøre jer håb om at få indflydelse på udviklingen indenfor det offentlige område, hvis I står sammen.

Dernæst er det væsentligt at erindre, at ligesom de menige i handelsflåden er bundet op på landsresultatet i hele Danmark – dvs. samme som bageren, lastvognschaufføren og

lagerarbejderen, så er I bundet op på KTO-forliget – og ja, det er så det samme som sygeplejersken, sagsbehandleren på kommunen og skolelæreren.

Derfor vil I, uanset om det er FOA eller det er SØLE der har overenskomstretten, være i samme situation.

Med FOA er der bare de fordele, at man for det første er den største spiller på det kommunale område, og for det andet er medlem af en hovedorganisation, hvorfor man har maksimal indflydelse på resultatet af KTO-forliget.

Da SØLE jo ikke er medlem af en hovedorganisation, vil man blot stå på sidelinjen og med bøjet hoved kunne modtage resultatet.

Så at sige at et forbund er dødsdømt, fordi man ikke giver slip på et isoleret overenskomstområde eller en lille faggruppe, giver ingen mening hverken juridisk eller politisk. Man varetager jo netop de af overenskomsten dækkede personalegruppers tarv, ved at fastholde det maritime fællesskab og derved sikre medlemmerne maksimal indflydelse på overenskomstresultatet.

FOA's valg

Nu har FOA så valgt at gå ind i CO-Søfart.

Det er ikke min personlige opfattelse, at medlemskabet af CO-Søfart er et forsøg på at opnå "goodwill". Det er min opfattelse, at baggrunden snarere er, at man ved medlemskabet søger at styrke det maritime fællesskab på tværs af faggrupperne og overenskomstområderne, så vi derigennem opnår maksimal indflydelse politisk og i råd og nævn.

Samtidig giver det også et naturligt bindeled mellem de ansatte i det offentlige og de ansatte i handelsflåden.

En af de synergieffekter vi håber på snarligt falder på plads er for eksempel, at vi finder effektiv sejltid i handelsflåden til de officerer ansat i det offentlige, som skal have fornyet deres papirer.

Dernæst skal det også nævnes at alene det, at vi står så mange organisationer samlet i CO-Søfart – senest nu også med Dansk Elforbund, har været medvirkende årsag til, at vi allerede har mødt med stort set alle søfartspolitiske ordførere på Christiansborg.

Så i min verden er et maritimt fællesskab langt at foretrække, frem for at stå isoleret som en enkelt faggruppe uden overenskomst.

JJ



"Bitten Clausen"

Foto: Thomas Jensen

PAVLOVA

Kagen bag konflikten i det sydlige Stillehav.

SØKOST

Af: Jonatan Leer

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

I små 100 år har der været en kold krig mellem Australien og New Zealand. Det er der måske ikke mange der ved på vore breddegrader, men siden 1920'erne har de to fjerne øer haft en kontinuerlig konflikt pga. en kage og en balletdanser. Vi må hellere tage det helt fra begyndelsen.

Fra slutningen af 1800-tallet og i årtierne frem, var Anna Pavlova en af verdens mest elskede balletstjerner. Hun var uddannet i den hårde russiske ballettradition og blev første ballerina ved Mariinskij-balletten i Skt. Petersborg, hvor den unge dames benarbejde blev en stor attraktion. En gruppe af de mest dedikerede fans kaldte sig for "pavlovatzi". Hendes glansnummer var "Svanens død", en soloperformance til Saint-Saëns berømte cellostykke dedikeret til svanen.

Hun flyttede dog væk fra sit hjemland og lavede sit eget balletkompagni, med hvem hun turnerede verden rundt, hvilket var noget af en bedrift som krævede lange og besværlige sørejser. Det var på en af disse turnéer hun i midten af 1920'erne kom så langt væk som Australien og New Zealand. Begge steder blev hun hyldet og omtalt som årets begivenhed.

For at mindes hendes besøg lavede man kagen 'en Pavlova'. Denne elegante kage findes i forskellige versioner, men består altid af en marengsbund, der skal være sprød uden på, og sej indeni (som en balletdanser), toppet med flødeskum og frugt eller bær.

Hvem der først fandt på dette, findes der forskellige teorier om, og dette aspekt er netop stridspunktet for konflikten mellem Australien og New Zealand. Begge nationer påstår, at

kagen er deres opfindelse og den er stadig meget populær i begge lande og spises fx til nationaldag.

For at afgøre tvisten har flere forskere været aktiveret i kampen, bl.a. den New Zealandske professor Helen Leach, der har skrevet en bog om pavlovaens kulturhistorie med ikke mindre end 667 forskellige opskrifter. Hun konkluderer, at den første version af kagen er fra et New Zealandsk magasin i 1929, mens hun ikke har kunnet finde en australsk version fra før 1935.

Mange australiere vil nok sige, at den gode professor ikke har ledt godt nok, og at hendes nationalitet spiller ind i afgørelsen! Alle australiere jeg har mødt, er i hvert fald ikke overbevist og argumenterer voldsomt for det modsatte. Så krigen i det sydlige Stillehav fortsætter!

Det er tankevækkende, at en afdød russisk danserinde kan skabe så meget konflikt så langt fra sit hjemland. Hun var dog også en bemærkelsesværdig dame, der overskred datidens rammer for en kvindes udfoldelsesmuligheder. Hun var på lige til det sidste, da hun på dødslejet beordrede: "Hent mit svanekostume"!

Pavlova - marengskage med fløde og sukker
3 æggehvinder
1 nip salt
250 gram sukker
1 spsk. maizena
1 spsk. hvidvinseddike eller evt. citronsaft.
1/2 l fløde.
Saften af en halv citron.
400 gram frosne hindbær.
Evt. en kiwi.

Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: jonatanleer@hotmail.com



- Tænd ovnen på 180 grader.
- Pisk æggehvinderne med saltet og kom sukkeret i lidt efter lidt til massen er helt stiv.
- Nu har vi en marengs, som laves om til en Pavlova ved at tilsætte maizena + hvidvinseddike og piske kort igennem.
- Beklæd en bageplade med bagepapir. Fordel massen over en cirkel med ca. 20 centimeter i diameter og cirka 5 centimeter i højden.
- Så kommer den i ovnen og der skrues ned til 150 grader. Her bages kagen i en time, og den afkøles. Den skal være hård uden på og som en skumfidus indeni.

■ Imens kommer hindbærrene i en skål med citronsaft og 100 gram sukker. Rør lidt fra tid til anden for at blande, men uden at mose bærrene for meget. De må godt være halvfrosne ved servering.

■ Arrangér kagen på et fad. Så kommer der pisket flødeskum på og til sidst hindbær + evt. et par skiver kiwi. Det ser flot ud, men pas på, hvis der er australske gæster tilstede, for "kiwi" betegner også en newzealænder på engelsk!

I glasset – nyd denne kage til dessert en forårsaften med et glas tysk Auslese eller anden frugtig desserverhvidvin. Kaffe er et glimrende, mere ædrueligt men knap så morsomt alternativ.



SELANDIA 100 ÅR



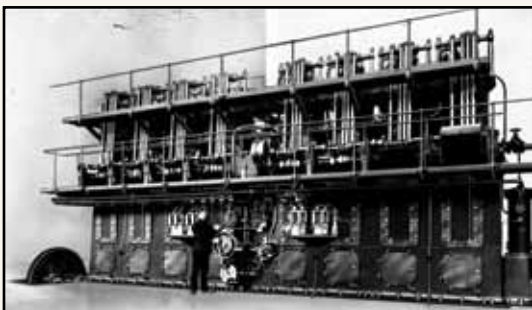
Verdens første store dieseldrevne skib blev bygget på B&W til ren passagerluxus for 22 pax i 1912, og har nu 100 års jubilæum.

16. februar udkom [Anders Riis'](#) bog om [Selandia](#) på forlaget Nautilus, og 19. februar åbnede MAN Diesel & Turbo i Diesel House (Elværksvej 50, København SV), en særudstilling om skibet som vil være åbent resten af året 2012.

Udstillingen planlægges anmeldt i næste nummer af bladet. Billeder her på siden venligt stillet til rådighed af [MAN Diesel & Turbo](#).



Trappe til rygesalon



Rygesalon

Nogle mennesker fanges i en ond nyhedscirkel, hvor de ikke konsumerer andet end junkfood-information, så de til sidst ikke aner, at der findes en anden og mere intelligent verden derude.

Evgeny Worosov, Information 24/3-2012

Albert Engström



- Hvad skal Gud sige på dommedag – sådan som De lever!
- Nåh, han hitter vel på no'et!

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



Lukkedage

Kontoret holder lukket d. 1. maj 2012, d. 18. maj 2012 (dagen efter Kristi Himmelfartsdag) og Grundlovsdag d. 5. juni 2012.

Ferie

Mohni Bambara	10/04 - 12/04
Ole Strandberg	13/04 - 20/04
Jens Fage-Ped.	13/04 - 20/04