ISSN 2245-3903

# CO SEA

DMMA
Nummer 4
August 2012

| LO's medlemstal | |
|---|---|
| 1899 | 50.959 |
| 1901 | 77.096 |
| 1903 | 64.310 |
| 1905 | 65.439 |
| 1907 | 77.651 |
| 1909 | 96.651 |
| 1911 | 101.563 |
| 1919 | 255.150 |
| 1922 | 224.372 |
| 1931 | 259.095 |
| 1934 | 301.806 |
| 1937 | 407.465 |
| 1940 | 500.337 |
| 1943 | 545.226 |
| 1949 | 623.080 |
| 1955 | 693.204 |
| 1959 | 719.063 |
| 1963 | 802.637 |
| 1967 | 835.052 |
| 1971 | 895.995 |
| 1975 | 953.318 |
| 1979 | 1.212.048 |
| 1983 | 1.339.208 |
| 1987 | 1.429.357 |
| 1991 | 1.440.186 |
| 1995 | 1.502.465 |
| 1997 | 1.483.828 |
| 1999 | 1.458.742 |
| 2005 | 1.340.111 |
| 2007 | 1.251.367 |
| 2009 | 1.201.272 |
| 2011 | 1.122.795 |

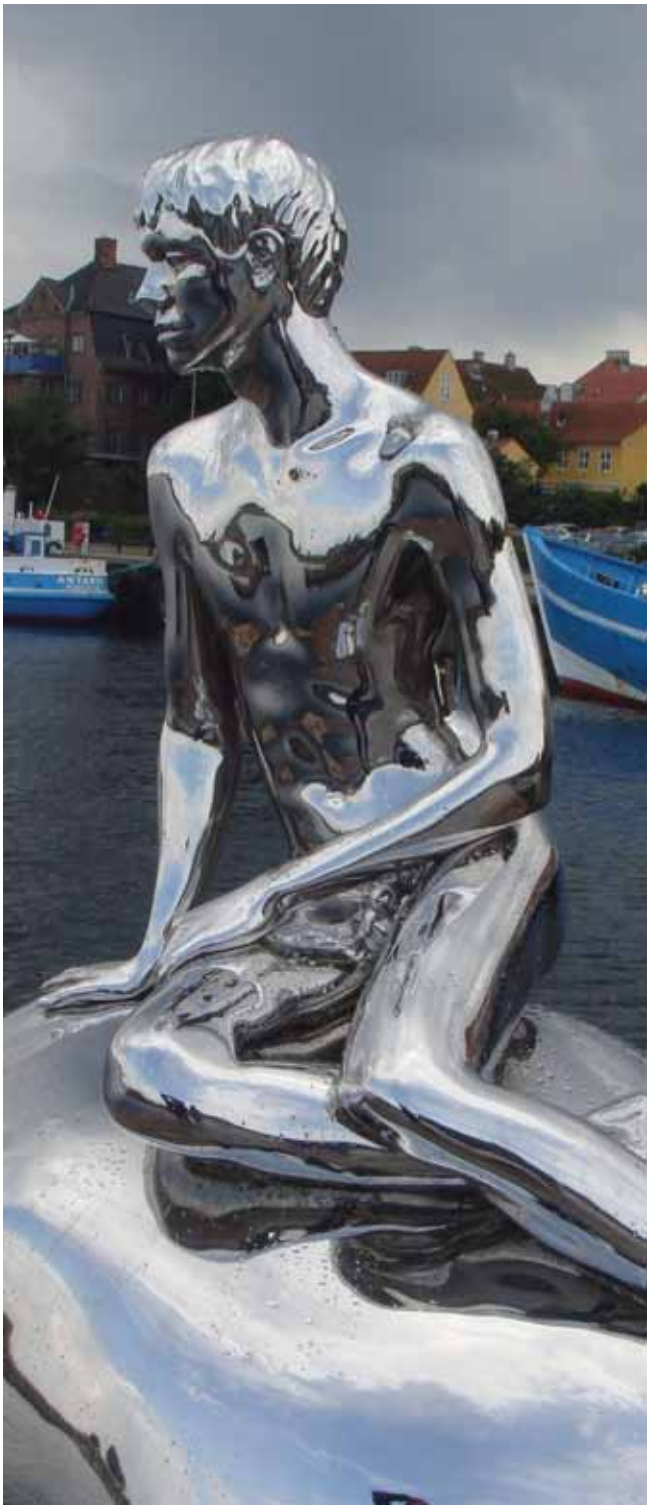
*www.lo.dk/omLO/faktaogtal*

**I NETUDGAVEN indikerer blå farve 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 |
| Kontorass. | 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: "HAN" eller populært "Havdrengen", som 2. juni blev afsløret på sin plads foran Kulturværftet i Helsingør. Foto: Kirsten Østergaard.*

## REDAKTIONEN

af dette nummer
sluttet den 12. august 2012

**Næste nummer:**
afleveres postvæsenet ca. 12. oktober 2012
- på nettet (www.co-sea.dk) d. 7. oktober.

Stof til oktober-nummeret skal være redaktionen i hænde senest den 21/9-2012, *eller efter aftale.*

## INDHOLD


Faglige sager og noter ..... 4
Overenskomstforhandlinger 2012 ..... 10
Den Sociale Arbejdsmarkedsfond ..... 12
Fra høker til skibsfører - John Marius ... 14
DMMA dæk&maskine internt ..... 18
Månedens foto ..... 20
DMMA catering internt ..... 22
Får du den aftalte løn? ..... 23
Forsikringsordninger DMMA ..... 24
Nostalgisk tilbageblik ..... 26
De kommunale færger 4 - Højestene .... 30
Mønstringsstatistikker ..... 34
Jonatan Leer - Napolitansk ragout ..... 36
"Selandia" - jubilæumsår ..... 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

# FAGFORENINGSKONTINGENTET

I sommerperiodens agurketid oplever man, at en historie som kan tilrettes passende folkelighed, pustes op og ud over alle grænser. Vejlegården og 3F-blokaden har afstedkommet mere end 5.000 indlæg i aviser og medier, og aktørerne har fungeret som nyttige idioter i avisernes kamp for at fylde spalterne i ferietiden.

Jeg vil ikke trætte læseren med at kommentere sagen, der er skrevet mere end rigeligt med vrøvl om. Det jeg føler behov for at mene noget om, er min personlige holdning til hvorfor den klassiske fagbevægelse oplever at stadig flere vender den ryggen.

Specialister og topfolk i fagbevægelsen har mange forklaringer såsom manglende forståelse af den danske model, samhørighed med bestemte politiske partier og evt. partistøtte i valgkampe o.s.v. Jeg tror at problemet kan reduceres til prisen på et medlemsskab, som mange også påpeger, uden fagbevægelsen kommenterer det med andet end sådan er prisen for at indgå og vedligeholde overenskomster.

Langt størstedelen af de danske arbejdstagere mener stadigvæk at de skal være medlem af en fagforening, og når de så skal melde sig ind, eller rette op på økonomien, så går de efter den billigste løsning. Det er oftest til de organisationer som kalder sig fagforeninger, men som reelt er forretninger, som KRIFA og det Faglige Hus.

De færreste har idealistiske holdninger til medlemsskabet (religion eller politik), og det er også de færreste arbejdspladser hvor man i dag kan opleve et psykologisk pres for at melde sig ind ”det rigtige sted”. Der gås ikke i detaljer om hvem der ”har” overenskomsten, eller hvem der bedst kan hjælpe hvis det går galt. At den billigste løsning også på sigt vil medføre vilkårsforringelser er også uinteressant, det er pengene her og nu der tæller.

Den rigtige og nødvendige fagbevægelse må vågne op og erkende problemet.

KRIFA baserer ikke deres reklamer og de 40 telefonsælgere de har ansat, på hvad lønmodtageren får eller ikke får for den månedlige ydelse, men på at der kan spares op til 10.000 kr. årligt for et ægtepar. 10.000 kroner som kan bruges til konsum, i stedet for luftige begreber som den danske model o.s.v.

Den rigtige fagbevægelse er nød til at se tilbage i tiden, og i egne kort, og igen koncentrere sig om at levere den basale ydelse som man forbinder med en fagforening. Gode overenskomster, hurtig og effektiv hjælp når det går galt i jobbet, sikring af sociale rettigheder ved sygdom, - og tilpasse sig et kontingent som både er konkurrecedygtigt og tilstrækkeligt.

Jeg er klar over at det vil betyde at organisationerne skal kikke dybt i deres strukturer, og at mange af de kulørte tilbud til medlemmerne skal afskaffes til fordel for reelle fagforeningsopgaver.

KRIFA har den højestlønnede direktør i nogen organisation. Halvdelen af dens bestyrelse er arbejdsgivere, man kan ikke blive valgt til nogen post hvis man ikke accepterer at være kristen og deler dette livssyn, - men intet af dette har betydet at folk vælger dem fra.

Derfor tror jeg også at LO-fagbevægelsen kunne fortsætte med ”at være rød” og støtte bestemte poliske partier, hvis prisen var rigtig. Men det er prisen ikke, og derfor bruges disse ting som undskyldning for at melde sig ud og ind i f.eks. KRIFA, hvor ateister og muslimer ikke har problemer med at støtte den danske indremission.

Lad os komme videre og ind i det 21. århundrede.

***AOP***

# FAGLIGE SAGER OG NOTER

## Dan-Tug A/S konkurs og LG

Som nævnt tidligere er rederiet DAN-TUG A/S erklæret konkurs den 28.3.2012. Vi har haft 3 medlemmer der manglede løn, feriepenge mv. Lønmodtagernes garantifond har behandlet alle tre sager som nu er ved at være ved vejs ende.

Endnu udestår dog løn i opsigelsesperioden for 2 medlemmer, fordi LG ikke kan udbetale DIS-løn for en opsigelsesperiode, og har problemer med at omregne netto-lønnen til en brutto-løn.

***KØJ***

## Nyt ferieår

Som skrevet tidligere er et nyt ferie-afviklingsår trådt i kraft pr. 1. maj. Vi har haft en del henvendelser i den forbindelse. Et rederi havde udstedt dækningsløse feriekort, men med hjælp fra Danmarks Rederiforenings feriekonto, lykkedes det at få indløst feriekortene til det berørte medlem.

Et andet rederi mente ikke at 1% feriegodtgørelse skulle udbetales til medarbejderne, idet denne ene procent ikke var nævnt i Sømandsloven. Ved henvendelse fra CO-Søfart har rederiet nu kontaktet deres advokat, som har meddelt at ferieloven naturligvis er gældende også for søfolk, uagtet at Sømandsloven ikke foreskriver dette. Rederiet vil hurtigst muligt efterbetale udeståender.

***KØJ***

## World Marine Offshore overenskomst

CO-Søfart har rejst krav om overenskomst og rederiet har svaret tilbage, at de er indstillet på at indgå overenskomst med os for vores dækningsområder.

Rederiet forventer at indmelde sig i Rederiforeningen af 2012. Rederiet har kontraheret 6 skibe som påtænkes anvendt i offshore vind-industrien.

***KØJ***

## Scandlines afskedigelse

Et medlem er blevet afskediget fra Scandlines, idet vedkommende har nægtet at efterkomme en arbejdsordre, afgivet af flere forskellige chefer.

Vi kan desværre ikke gøre meget i relation til denne afskedigelse, idet Sømandslovens § 17 stk. 3 er klar på dette punkt. Vi kan kun anbefale vores medlemmer at udføre pålagt arbejde og efterfølgende kontakte os, hvis man er i tvivl om arbejdet henhører under ens arbejdsområde. Vi kan så efterfølgende rette henvendelse til rederiet.

***KØJ***

## NCC Roads A/S medlemsmøde

Faglig konsulent Christian Petersen og faglig konsulent Kirsten Østergaard Jensen, afholdt den 20. juni medlemsmøde med medlemmerne i rederiet NCC Roads A/S.

Medlemsmødet blev afholdt om bord på et af rederiets skibe i Avedøre. Emnerne der blev drøftet var mange, men det primære var formulering af krav til de kommende forhandlinger om parternes overenskomst som udløber 1.7.2012.

Der er endnu ikke planlagt forhandlinger med rederiet, idet sommerferien kom på tværs, men det forventes at der snart findes en dato.

***KØJ***

## Kattegatruten

Rederiet har anmodet om en forhandling, idet rederiet har indsat et skib i almindelig holddrift. Pga. sommerferie udestår denne forhandling, men forventes snart afsluttet.

***KØJ***

## DFDS brug af vikaroverenskomst

I forbindelse med formandens medsejlads med Dana Sirena tidligere på året kom det frem, at skibet i flere tilfælde havde brudt overenskomsten ved reelt at have vikarer – kendt som Day2Day - ansat i normal tørn stort set som rederiassistenter. Dette til vikarløn, hvor man f.eks. ikke optjener fridøgn.

I tiden siden medsejladsen har vi fået mange henvendelser fra medlemmer, som har været ansat på denne måde, og vi har i hvert enkelt tilfælde taget sagen med DFDS og forlangt at medlemmerne får efterbetalt de fridøgn, som de ville have optjent, hvis de havde været ansat som rederiassistenter. Det har medført en del sager, en del efterbetalinger og en del glade medlemmer.

***CP***

## Danbor opsigelse - ex tillidsrep.

Et medlem – og tidligere tillidsrepræsentant – blev i løbet af sommeren opsagt fra sit job i Danbor efter mange års ansættelse. Da vi ikke mente opsigelsen var berettiget, tog vi sagen op med arbejdsgiveren, og fik efter forhandling skaffet medlemmet en fratrædelsesgodtgørelse svarende til tre måneders løn oveni den normale opsigelsesperiode.

Efter de mange år i virksomheden var medlemmet ked af afskeden, men genansættelse var ikke en realistisk mulighed og derfor gik vi efter godtgørelsen, som et plaster på såret.

***CP***

## Hollandsk rederi opsagt eller opsigelse eller?

En kok sendte en mail til sin arbejdsgiver og bad om lønforhøjelse. Han tilføjede at han ville se sig om efter andet arbejde, hvis han ikke fik lønforhøjelsen. Dette blev afvist af rederiet, som anså mailen som en opsigelse fra medlemmets side.

De tog dog alligevel en snak med medlemmet ude om bord for at få rene linjer. Under denne snak tilbød rederiet at fritstille medlemmet. Ifølge rederiet tog medlemmet imod dette tilbud, men ifølge medlemmet sagde han nej tak, da han først ville have et andet arbejde inden han sagde op.

Efter mødet gik der en periode hvor medlemmet var hjemme og afspadsere fridøgn, og hvor han ventede på at få besked om hvornår han skulle møde ud igen. Rederiet mente på den anden side at han var opsagt og blot afspadserede sine fridøgn i opsigelsesperioden. Da alle fridagene var afspadseret og kokken ikke fik mere løn, henvendte han sig til CO-Søfart.

Vi prøvede efterfølgende at finde hoved og hale på historien. Det er en klassisk ”påstand mod påstand-sag”, hvor begge parter holder fast i deres version af historien. Da der samtidig ikke er noget skriftlig dokumentation, der kan kaste lys over sagen, har vi efter forhandling med rederiet aftalt, at medlemmet opsiges med ¾ måneds varsel mod den måned, som han ellers havde krav på.

Da sagen som nævnt er kompliceret og kan ses fra begge sider, er både CO-Søfart og medlemmet godt tilfreds med denne løsning fremfor at tage den fagretlige vej i en sag, hvor vi ikke aner hvem der vil få ret.

Rederiet der er tale om, er et hollandsk rederi ved navn C-bed, som har hotelskibe i offshorebranchen og i Danmark drives af Monjasa.

***CP***

## Vattenfall forlænget hjemmeperiode

I sagen om forlænget hjemmeperiode i Vattenfall har der været afholdt fællesmøde mellem parterne i Danmarks Rederiforening, uden at parterne nåede til enighed. Efterfølgende har sagen ligget stille på grund af ferie på begge sider. CO-Søfart overvejer pt. næste træk i sagen.

***CP***

## Børnebutik konkursbegæring

Vi skrev i sidste nummer om et medlem, der var blevet meddelt at arbejdsgiveren ikke længere kunne betale løn. Vi har efterfølgende begæret butikken konkurs og afventer afgørelse fra Sø- og Handelsretten.

Hvis butikken erklæres konkurs, hvilket vi forventer, kan vi efterfølgende søge at få medlemmets tilgodehavende udbetalt hos Lønmodtagernes Garantifond.

***CP***

## Slagterforretning manglende feriepenge

Slagterforretningen, som vi nævnte i sidste nummer og også havde en sag med sidste år, gider ikke svare på vores henvendelser angående medlemmet, som har feriepenge til gode.
Nu får han snart et anbefalet brev fra en vred advokat – det hjalp i sagen sidste år, så forhåbentlig kommer der snart skred i sagen.

***CP***

## Skattereform

Dette års planlagte skattereform har givet anledning til meget stormvejr i skørterne på de politiske partier (forslag fremsat af regeringen + V + K). Medio juli blev forslaget sendt i høring, og på grund af den særlige organisationsstruktur for CO-Søfart, optrådte vi som selvstændig høringsberettiget organisation.

Vi indsendte vores høringssvar 18. juli, og benyttede lejligheden til nogle betragtninger om skat og søfarende, og lagde herudover vægt på uhensigtsmæssigheder i forbindelse med den planlagte afskaffelse af Ligningslovens § 33A ("ingeniørreglen").

Umiddelbart efter vi indsendte høringssvaret, var der øjensynligt medvind for at droppe forslaget om afskaffelse af ingeniørreglen (V og K havde ændret mening). For ganske nylig har såvel S som SF imidlertid udtalt, at hvis der skal ændres i det samlede forslag, bliver der kun tale om at flytte et komma her og der - så udsigterne er alligevel få og små.

***OleS***

*Her er vores høringssvar gengivet:*

### Høringssvar fra Centralorganisationen Søfart (CO-Søfart)

18/7-2012

CO-Søfart har følgende kommentarer til det samlede fremsatte lovforslag vedrørende skattereform, idet der er lagt særlig vægt på, hvilke konsekvenser tiltaget vil have for den søfarende og dennes konkurrenceevne internationalt.

#### DIS-søfarende

Spørgsmålet om lønkompensationer for generelle nedsættelser af personskatten har for søfartserhvervet været et problem siden 2004, og er siden 2010 vokset til et niveau hvor det så småt er begyndt at blive en trussel mod DIS-ordningen som sådan.

Indtil dato har politikerne afvist at tage stilling til spørgsmålet og henvist det til forhandlinger mellem de involverede parter, uagtet de samme søfarende som ikke får glæde af skattelettelser, må betale for de afgifter som sideløbende med skattelettelser pålægges borgerne, for at finansiere skattelettelserne.

Denne konstruktion i skatte- og afgiftssystemet, udhuler den mellem arbejdsmarkedets parter forhandlede løn.

Organisationen har flere gange påpeget dette, og har ligeledes fremført dette synspunkt under foretræde for Skatteudvalget.

CO-Søfart finder, det er en mangel i den samlede skattereform, at der ikke på en eller anden vis skatteteknisk, er gjort noget for at imødegå problemstillingen, eller at det er blevet pålagt arbejdsmarkedets parter at finde en varig fremadrettet løsning.

#### Afskaffelse af Ligningslovens § 33 A

Det antages at der i 2010 var knap 5.000 personer som fuldt ud var omfattet af den såkaldte ”ingeniørregel” (700 delvist omfattet med ”halv lempelse”), og at en varig provenuevirkning af afskaffelsen betyder +130 millioner kroner årligt.

Der henvises i begrundelserne for afskaffelsen til, at eksistensen af ingeniørreglen er historisk forældet (skatteteknisk), og i øvrigt ikke i overensstemmelse med internationale standarder, hvormed der tænkes på habitual place of residence princippet.

Det er CO-Søfarts opfattelse at en sådan regel-afskaffelse er utilstrækkeligt analyseret

i relation til mange mulige uønskede bivirkninger – ikke mindst for de søfarende.

Danmark er i international sammenhæng et land med et meget højt lønniveau, som er særlig attraktivt for tiltrækning af arbejdssøgende fra fattige lande. Omvendt forsøger vi også at begå os globalt ved eksport af varer og tjenester, som involverer langvarige udstationeringer af dansk arbejdskraft i udlandet. For eksporterhvervenes konkurrenceevne er det uigennemskueligt hvilken betydning afskaffelse af § 33 A vil få. Der er tale om hårfine balancer, som med loven vil blive ændret, formentlig til skade for den danske eksport.

Også for vores internationale deltagelse i nødhjælpsarbejde antages forslaget at kunne få mærkbar negativt indflydelse.

Fra søfartens egen verden har vi en del søfarende, som ikke længere kan opnå job i den danske handelsflåde, fordi billigere udlændinge fra lavtlønslande overtager deres job i DIS-flåden, men som via deres kompetencer kan opnå hyre på internationale konkurrencevilkår.

For disse søfarende har det været muligt at finde veje til at indgå særlige kontrakter på internationalt lønniveau og med længerevarende udmønstringsperioder. Resultatet har været at "enderne har kunnet mødes", når ingeniørreglen har været taget i brug.

Såfremt den samme søfarende skulle beskattes efter danske regler, vil den søfarende med ét få forringet sin konkurrenceevne med 30 – 40 %.

I forhold til princippet om habitual place of residence, skal det også bemærkes, at selv om familie og hus muligvis er situeret i Danmark, vil den søfarende have både hjem, hverdag og arbejdsplads ombord på de påmønstrede skibe i hele perioden – oftest 2 – 3 måneder af 3 til 4 gange om året.

I disse perioder vil den søfarende fysisk være afskåret fra at holde ferie eller foretage korte weekendbesøg hos familie eller venner.

Argumentet med den søfarendes livsinteresser som baggrund for at foreslå fuld dansk skattepligt, virker på denne baggrund ikke korrekt, og det kommer til at stå i skarp kontrast til hans tilsvarende kollega, som sejler under DIS.

For Danmark vil det betyde, at vi mister en del af den konkurrenceevne, som indtil nu har gjort dansk skibsfart globalt konkurrencedygtig, idet de søfarende fremover vil være afskåret fra at opnå nye kompetencer i den internationale handelsflåde.

Slutteligt vurderer vi også, at en afskaffelse af reglen vil betyde, at mange af de 5.000, som er en blandet skare af driftige mennesker, må antages alvorligt at blive motiveret til egentlig immigration, hvorved Danmark mister yderst værdifuldt know how.

*Med venlig hilsen*
***Centralorganisationen Søfart***
***formand A. Ole Philipsen***

## Udlændinge arbejdsskadesager

Siden 2006 har vi behandlet arbejdsskadesager mv relateret til dansk lovgivning, for udlændinge i DIS-flåden. Arbejdet sker efter aftale mellem fagforeninger og rederiforeninger, for at sikre de udenlandske søfarende basale rettigheder.

Vi skriver sjældent om arbejdet (senest var lidt statistisk opdatering i fagblad 1-2010), fordi det næppe interesserer vores medlemmer meget.

I juni i år besøgte vi Manila for at besøge nogen skadelidte filippinere, og her er lidt orientering om et par sager af mere speciel og interessant karakter.

### Lønniveau

Arbejdsskadestyrelsen kan tilkende to forskellige former for kompensationer når en lønmodtager har pådraget sig en arbejdsskade. Den første er en såkaldt mén-erstatning, som

udregnes efter en medicinsk tabel. Der gives erstatning når mén-graden er 5% eller mere. Mén-erstatning kan betragtes som en slags godtgørelse for svie og smerte.

Mere vigtigt tilkender styrelsen en løbende kompensation for erhvervsevnetab når dette tab opgøres til at være 15% eller mere. Regnestykket er forholdsvist kompliceret, men det er definitionen ikke. Udgangspunktet for beregningen er det tab man må antages at lide lønmæssigt, når man sammenligner den indkomst man havde på skadestidspunktet, og den indkomst man kan forvente når der ikke er yderligere udsigt til helbredelse. Når situationen efter ulykken er blevet varig.

For en filippiner som efter en ulykke erklæres for permanent uegnet til at sejle til søs (kan aldrig mere generhverve den blå bog), er den konkrete sammenligning altså mellem DIS-lønnen, og den indkomst han må forvente at kunne opnå på Filippinerne, taget hans invaliditetsgrad i betragtning.

Denne betragtning har vi øjensynligt ikke været ganske enig med Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart om. Mildt sagt.

Siden efteråret 2011 har både vi og forsikringsselskabet anket og kontra-anket afgørelser fra Arbejdsskadestyrelsen om erhvervsevnetab. På nuværende tidspunkt har vi fået afgørelse i en enkelt sag fra Ankestyrelsen, hvor vi har fået medhold i vores beregning. Den pågældende havde fået tilkendt et erhvervsevnetab på 80% og forsikringsselskabet ankede med "begrundelsen" at tabet burde være mindre end 50%. Foreningen har kontra-anket med en konkret beregning som tager udgangspunkt i filippinske mindstelønninger, og begæret 90%.

Ankestyrelsen har tilkendt 90% med henvisning til foreningens beregning.

Disse sager er blevet en hel del belastende fordi forsikringsselskabet har indført en praksis, om ikke at betale nogen ydelse overhovedet til de skadelidte, når selskabet selv har anket en afgørelse, før Ankestyrelsen har færdigbehandlet sagen. Samtidig standser udbetaling af sygedagpenge når Arbejdsskadestyrelsen har udsendt sin afgørelse.

Forsikringen kunne, retfærdigvis, have indledt en udbetaling på baggrund af deres egen vurdering.

**Nægter at modtage**

Fra den mere kuriøse skuffe har vi en sag hvor en filippiner nu i et lille år, har nægtet at modtage et a conto beløb på 72.000 kroner for en foreløbig (midlertidig) mén-afgørelse. Den pågældende har været ude for en ganske alvorlig ulykke og hans tilstand stabiliseres kun langsomt.

Når han nægter at modtage beløbet, er det fordi han er 200% overbevist om, at hvis han modtager pengene, vil hans sag i Danmark blive lukket.

***OleS***

# OVERENSKOMSTFORH

## SOMMERFERIE

Massiv ferieafvikling har bremset endelig færdiggørelse af en række overenskomster. Nu hvor ferieperioden er overstået, forventes der igen at komme skred i resterende.

Når nye færddiggjorte overenskomster lægges ud på hjemmesiden, vil det samtidig blive meddelt ved en nyhed på forsiden.

**Bilfærgernes Rederiforening**
Rederierne er begyndt at betale efter nye lønsatser og forhandlinger om lokalprotokollater er indledt.

## FORNYET OG PÅ HJEMMESIDEN

**CATERING:**

| | |
|---|---|
| DARE - | officerer |
| DARE - | menigt cateringpers. (4 år) |
| DARE - | kokkelærlinge |
| 2010 - | ubefarne kokke |
| APM - | rammeaftale, protokollat |
| APM - | rammeaftale, diverse |
| APM - | rammeaftale, hyretabel |
| APM - | rammeaftale, cat.tillæg hovm. |
| DFDS - | cat. officerer (hovmestre) |
| DFDS - | supervisorer (4 år) |
| DFDS - | menigt cat.personale (4 år) |
| DFDS - | " " fragts. (4 år) |
| DFDS - | vikarer (4 år) |
| Specialskibe - | cateringpersonale |
| Esvagt - | kokke |

**DÆK & MASKINE**

| | |
|---|---|
| DARE - | skibsassistenter (4 år) |
| DARE - | skibsmekanikere (4 år) |
| DARE - | skibsmekanikerlærlinge |
| 2010 - | skibsass./skibsmekanikere |
| 2010 - | skibsmaskinister, basis |
| 2010 - | skibsmekanikerlærlinge |
| DFDS - | nordsøaftalen (4 år) |
| Esvagt - | skibsass./skibsmekanikere |
| Esvagt - | skibsmaskinister |
| Specialskibe - | skibsassistenter |
| Specialskibe - | maskinofficerer |
| Bugserbåde - | skibsass./skibsmek. |
| Bugserbåde - | maskinofficerer |

## GRUNDLÆGGENDE ÆNDRINGER samt 4 år

Grundlæggende er alle overenskomster fornyet med udgangspunkt i årets transportforlig og indeholder bl.a.:
* Generelle hyrestigninger
* Seniorordning
* 2 ugers ekstra ret til uddannelse ved opsigelse på særlige vilkår.

Disse emner er mere detaljeret behandlet i fagblad 2-2012.

Nogle få, men essentielle, overenskomster, er fornyet for en periode på 4 år, og det skiller sig ud fra det generelle arbejdsmarked. Det fremgår af boksen ovenover hvilke overenskomster det drejer sig om.

Baggrunden for de 4 år, var et gensidigt ønske om at styrke efteruddannelses-mulighederne yderligere, og ikke blot ved at hæve allerede gældende 2-ugers ret ved opsigelse, til 4 uger. Foudsætningen for at kunne implementere noget vidtgående, var imidlertid en 4-årig overenskomst.

# HANDLINGERNE - 2012

## UDDANNELSER

De særlige mulige uddannelsesforløb som er aftalt i de 4-årige overenskomster, handler om mere grundlæggende uddannelse, som f.eks. at give ansatte med kort skolegang, mulighed for at opnå en HF, studentereksamen eller tilsvarende, samt efteruddannelse som faglært.

Herunder er bestemmelsen, som den f.eks. er indført med Danmarks Rederiforening, for menigt cateringpersonale gengivet:

**2b. EFTERUDDANNELSE II**
Overenskomstparterne er enige om, at videre- og efteruddannelse i de kommende år generelt skal prioriteres. Indenfor overenskomstområdet, er der særlig fokus på at medarbejdere uden uddannelse på gymnasialt niveau gives mulighed for opnåelse af sådant uddannelsesniveau.

Tilsvarende er der enighed om at efteruddannelse til ansatte uden formel uddannelse samt efter-/videreuddannelse af faglært personale skal prioriteres.

Overenskomstparterne konstaterer, at et uddannelsesforløb bedst tilrettelægges i det enkelte rederi under behørig hensyntagen til rederiets drift og sammensætning af den relevante medarbejdergruppe omfattet af nærværende overenskomst. Den enkelte medarbejders forløb tilrettelægges i et samarbejde mellem rederiet og medarbejderen.

For at sikre, at der af rederier, omfattet af denne overenskomst, holdes fokus på uddannelsesmæssige tiltag, er det aftalt, at der i overenskomstperioden af rederierne på begæring skal udformes skriftlige retningslinjer for, hvordan og under hvilke betingelser sådanne uddannelsesforløb omkostningsneutralt kan tilrettelægges og gennemføres i det pågældende rederi.

Ved finansiering er parterne enige om, at der såvel kan søges midler fra Kompetenceudviklingsfonden som fra lokalt aftalte/oprettede fonde. I det omfang der til finansiering af uddannelsen skal ske reduktion i overenskomstmæssig løn, forlænget sejltid eller andre tiltag, som i forhold til denne overenskomst karakteriseres som afvigelser, kan retningslinjerne kun udformes af det enkelte rederi efter forudgående godkendelse af overenskomstparterne.

Overenskomstparterne vil inden 1. marts 2013 og med afsæt i arbejdsgruppens overvejelser, som beskrevet i notat af 22. maj 2012, fremkomme med et eksempel på, hvordan et rederis retningslinjer i punktform/emner kan se ud.

*Jævnfør også uddybende forklaringer på hjemmesiden, medlemsdelen. OK 2012, 2 artikler om DFDS-overenskomsterne indlagt 30. juli.*

## Social Fond DFDS

Det mest nyskabende i årets ocerenskomstfornyelse, er etableringen af en muskuløs social fond i DFDS. Vi anser den for at være en nyskabelse på det danske arbejdsmarked overhovedet.

Som det fremgår af hyrebilaget betaler den ansatte 15 kroner om måneden til fonden, uændret i perioden fra 1/4-2012 til 1/3-2016, mens DFDS pr. ansat betaler 60 kroner om måneden i 2012, stigende til 150 kroner om måneden fra 1/3-2015.
Fundatsen for fonden kan findes på de næste par sider.

# FUNDATS for DEN SOCIALE ARBEJDSMARKEDSFOND mellem DFDS A/S og Dansk Metals Maritime Afdeling (DMMA)

**§ 1 Navn og hjemsted**
Stk. 1
Fondens navn er Den Sociale Arbejdsmarkedsfond.

Stk. 2
Fondens hjemsted er Københavns Kommune.

**§ 2 Formål**
Fondens formål er at sikre fortsat beskæftigelse i rederiet, for den gruppe af ansatte under de imellem parterne indgåede overenskomster, som af helbredsmæssige årsager ikke er, eller må forventes snarligt ikke at være, fuldt arbejdsdygtige.

**§ 3 Fondens virksomhed**
Stk. 1
Fonden er etableret på baggrund af overenskomster mellem nedenstående parter. Som bilag 1 vedlægges oversigt over de overenskomster, der er omfattet af fonden. Fondens indtægtsgrundlag består af bidrag fastsat i overenskomsterne og af de mellem parterne indgåede protokollater. Bidraget udgør det til enhver tid i parternes overenskomster aftalte beløb. Der kan endvidere ansøges om legater og tilskud fra andre fonde og virksomheder.

Beløb der modtages af fonden, ud over den i stk. 3 nævnte grundkapital, vil i overensstemmelse med fondens formål være til anvendelse til uddeling. Beløb til uddeling kan overføres fra regnskabsår til regnskabsår.

Stk. 2
Fonden varetager administration af ind- og udbetalinger til fonden, behandling af ansøgninger om fondens midler mv. Administrationen skal ske i overensstemmelse med denne fundats.

Stk. 3
Fondens grundkapital, som værende fastsat af bestyrelsen og altid minimum 1.000.000 (2012 niveau) skal være urørlig og skal forrentes. Ethvert afkast af fondens midler tilfalder fonden, og uddeles i overensstemmelse med fondens formål. Fonden kan ikke i øvrigt udbetale udbytte.

Stk. 4
Bestyrelsen kan, hvis der er enighed herom, beslutte at anvende fondens midler til andre aktiviteter, der er relevante i forbindelse med intentionerne i de mellem parterne indgåede overenskomster.

Stk. 5
Fonden kan beslutte at lade andre overenskomstområder eller virksomheder omfatte af fondens område og denne fundats på nærmere af bestyrelsen fastlagte vilkår. Såfremt denne mulighed udnyttes, er bestyrelsen pligtig at ændre § 4, således at fordelingen af bestyrelsesposter mellem arbejdsgiver- og lønmodtagerrepræsentanter opretholdes.

**§ 4 Bestyrelsen**
Stk. 1
Fonden ledes af en bestyrelse bestående af 6 medlemmer. Bestyrelsens medlemmer udpeges af DFDS A/S og DMMA med hver halvdelen. Medlemsskab af bestyrelsen er ikke tidsbegrænset, og indtræden og udtræden af medlemmer kan finde sted løbende. Bestyrelsen er fondens højeste myndighed. Ved optagelse af andre overenskomstområder, fastsætter den siddende bestyrelse i forretningsordenen, hvordan bestyrelsen sammensættes. Ved uenighed er vedtægternes sammensætning gældende.

Stk. 2
Bestyrelsen vælger selv sin formand og næstformand. Posten som formand og næstformand besættes af et medlem udpeget af DFDS A/S henholdsvis DMMA for 2 år ad gangen, hvorefter formandsposten og næstformandsposten tilfalder lønmodtagerorganisationerne henholdsvis DFDS A/S for en periode på 2 år og så fremdeles. Såfremt ét af de udpegede medlemmer udtræder i perioden, vælger den udpegende part en stedfortræder for den resterende periode.

Stk. 3
Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når minimum fire af bestyrelsens medlemmer er til stede, idet minimum to bestyrelsesmedlemmer udpeget af henholdsvis DFDS A/S og DMMA dog altid skal være til stede, samt bestyrelsesformand eller næstformand. Beslutninger i bestyrelsen træffes ved simpelt flertal. I tilfælde af stemmelighed er formandens (i dennes fravær næstformandens) stemme udslagsgivende.

Stk. 4
Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

Stk. 5
Bestyrelsesmedlemmer oppebærer ikke vederlag.

**§ 5 Administration**
Stk. 1
Den daglige drift af fondens virksomhed varetages af DMMA.

**§ 6 Retningslinier for administration af fonden**
Stk. 1
Bestyrelsen udsteder følgende retningslinier for fondens virksomhed:

i) Retningslinier for administration og opkrævning af bidrag.

ii) Retningslinier for uddeling af midler til de enkelte medarbejdere.

Bestyrelsen udsteder derudover retningslinier og fastlægger de økonomiske rammer, som bestyrelsen skønner fornødne for en hensigtsmæssig og betryggende administration af fondens virksomhed.

**§ 7 Tegning**
Stk. 1
Fonden tegnes af den samlede bestyrelse eller bestyrelsesformanden og næstformanden.

Stk. 2
Den samlede bestyrelse kan udstede prokura for så vidt angår fondens almindelige og sædvanlige drift.

**§ 8 Hæftelse**
Stk. 1
Fonden hæfter overfor tredjemand alene med sin formue. Der påhviler ikke fondens stiftere, ledelse, administrator eller begunstigede ifølge fondens formål nogen personlig hæftelse for fondens forpligtelser.

Stk. 2
Fonden kan ikke påtage sig gældsforpligtelser.

**§ 9 Regnskabsaflæggelse og revision**
Stk. 1
Fonden aflægger regnskab efter bogføringslovens bestemmelser. Regnskabsåret er kalenderåret. 1. regnskabsår regnes fra 1. januar 2012 til 31. december 2012. Fondens regnskab skal underkastes revision.

Stk. 2
Såfremt man anvender § 3 stk. 5 til udvidelse af fondens virkeområde, vil overenskomstområderne skulle adskilles regnskabsmæssigt, så midler indbetalt fra et overenskomstområde ikke tilfalder et andet overenskomstområde. Denne fordelingsnøgle vil ligeledes skulle anvendes såfremt fonden nedlægges.

Stk. 3
I tillæg til årsrapporten udarbejder fonden halvårsregnskab samt redegørelser for fondens virksomhed i den forgangne periode.

Stk. 4
Det påhviler bestyrelsen straks at fremsende årsrapport, halvårsregnskaber samt redegørelser om fondens virksomhed til DFDS og DMMA og andre overenskomstområder omfattet af fondens virke, straks de er godkendt af/forelagt bestyrelsen.

**§ 10 Ophør**
Stk. 1
Fonden ophører, såfremt parterne i fællesskab træffer beslutning herom.

Stk. 2
Midler indbetalt til fonden på tidspunktet for beslutning om ophør af fonden samt afkast heraf fordeles ved fondens ophør i overensstemmelse med fondens formål, og disse vedtægter. Forlods tilbagebetales dog kr. 1.000.000,- (en million) til Lauritzen Fonden (CVR: 15 45 36 13), idet dette udgør den pr. 22. juni 2012 donerede grundkapital.

**§ 11 Vedtægtsændringer**
Stk. 1
Ændring af disse vedtægter kan kun ske, såfremt parterne i fællesskab træffer beslutning herom. Ændringer af vedtægternes § 10 stk. 2, samt denne vedtægt, kan dog kun ske efter accept af Lauritzen Fonden.

**§ 12 Vedtagelse**
Undertegnede parter godkender hermed FUNDATSEN for Den Sociale Arbejdsmarkedsfond

***Rødovre 11. juli 2012***

**Henrik Holck - Executive Vice President DFDS A/S**
**Ib Møller Sørensen - DFDS**
**Tom Møller - DFDS**
**Ole Philipsen - formand DMMA**
**John Eichstedlund Ibsen - sekretariatschef DMMA**
**Henrik L. Mikkelsen, DMMA, fællestillidsrepræsentant DFDS**

# FRA HØKER TIL SKIBSFØRER

**John Marius Jørgensen**
Født 1951
Skolegang: 9. klasse 1968
Skibskok 1972
Lauitzen 1972
Olau Line 1975-76
DFDS 1876-78
Offshore kok - chef manager 1979-84
Selvstændig 1985-87
J. Lauritzen 1987-95
Buschauffør 1995-2002
Mærsk 2002-2008

John Marius´egen historie om tiden efter fyringen i Mærsk 2008, skrevet af John selv.

*(i næste nummer bringer vi en tilsvarende historie "Fra høker til sætteskipper" af Ian Hunter).*

### FYRET

Riiiing! - telefonen forstyrrer mit arbejde med at gøre min fars hus rent. Far var på sygehuset med en alvorlig blodprop i hjernen, og min søster og jeg mente, at det var en god lejlighed til at få gjort hovedrent hos vores gamle far. Riiiing! der var den igen, og jeg tager telefonen. En stemme siger: ”Hvad faen John, er du blevet fyret!”. En god skibskammerat havde hørt i radioavisen, at Mærsk ønskede at fyre alle deres danske cateringfolk.

Det var på den måde, jeg erfarede, at mit liv til søs måske var ved at nå til en ende. Når tæppet på sådan en brutal måde bliver revet væk under én, er der mange tanker, der går igennem hovedet. ”Hvad skal der nu ske?” og ”Hvor går jeg nu hen og skaffer mig en ny levevej?”

Nogle ganske få måneder før havde jeg fået et brev fra Mærsk om, at man nu åbnede op for, at vi kunne fortsætte til vi fyldte 70, hvilket jeg syntes var en dejlig ting. Nu stod man der med håret i postkassen og skulle til at finde på noget nyt.

Direktøren, som førte taktstokken, havde udtalt, at vi jo kunne søge arbejde i Dansk Supermarked! Den tog jeg som en ren og skær fornærmelse. Kunne man forestille sig, at man sagde til en landkrabbe, at han da bare kunne tage ud at sejle?

Når man som jeg, der fra barnsben havde vidst, at det var til søs mit arbejdsliv skulle være, så var det svært at forestille sig én selv i et 7 til 4 job. Bevares, det var skam blevet forsøgt, men aldrig med andet resultat, end at jeg var taget ud at sejle igen. Det var nogle grimme dage, men heldigvis for mig var min fagforening hurtigt ude af starthullerne.

### NYTÆNKNING

Et infomøde på Hotel Nyborg Strand var blevet arrangeret, og det hjalp lidt på humøret at vide,

at jeg ikke stod alene med mit problem, men at fagforeningen stod bi for at hjælpe én igennem til noget andet. Det var der på Nyborg Strand, at Ole P. kom med den oplysning, at der var blevet åbnet op for, at der kunne dispenseres for evt. sejltid, hvis der var nogle blandt kok/hovmestrene, der kunne tænke sig at læse til styrmand.

Tanken var næsten skræmmende. Skulle en halvgammel koger, med en meget lille skolegang, virkelig være i stand til at læse til styrmand? Tanken blev i første omgang skudt til side som ren utopi, men den blev ved med at komme tilbage, og efter en samtale med min hustru besluttede jeg mig for at gøre forsøget.

## SØFARTSSKOLE

Så den 5. januar 2009 startede jeg i en alder af 56 på søfartsskole i Frederikshavn. Vi var 7 hovmestre fra Mærsk, der var klar til at give den en skalle. Jeg kom i en herlig klasse. Klassen bestod foruden hovmestre af smede og mekanikere, der ville være skibsassistenter.

Jeg, der havde en god solid søfartsuddannelse fra Kogtved Søfartsskole i Svendborg, syntes, at det var dejligt at komme til at arbejde med alt det grundlæggende sømandskab, såsom splejsninger og knob osv. osv. Det var også dejligt at kunne hjælpe de af klassekammeraterne, som ikke lige syntes, at det var det letteste i verden.

Sammen fik vi det hele på plads. Jeg kunne hjælpe dem med sømandskab, og de kunne hjælpe mig med motorlære og alt det tekniske.

## STYRMANDSELEV

Et besøg på Skagen Skipperskole gav troen på, at det måske kunne lade sig gøre. *"Har du viljen, så kender vi vejen"* var forstander Jørgen Jensens motto.

Efter MARTEC fulgte 3 måneder som styrmandselev på et af Mærsks containerskibe. Det var en lidt underlig oplevelse den første morgen bare at gå forbi kabyssen og sætte sig i messen og spise morgenmad. Alle ombord tog pænt imod mig. Alle var indstillet på at hjælpe mig godt i gang med mit projekt.

Hovmester Hedy og 1. styrmand Thomas gik straks i gang med at prøve at lære mig ligningernes og matematikkens svære kunst. Aldrig gik jeg forgæves med en opgave. Skipper Niels og overstyrmanden tog sig af pejlinger, astronomisk navigation og meteorologi.

På dækket var det den philipinske dagmand, der skulle lære mig lidt praktisk sømandskab. Han var nok den, der havde det sværest, i hvert fald i starten. Han var lidt beklemt ved at skulle sætte en gråhåret forhenværende hovmester i arbejde. Men vi fik et godt samarbejde og kammeratskab, og alle de kvadratflettede fortøjningstrosser fik nye øjer. Det var herligt at arbejde på dækket, og jeg nød det i fulde drag.

## SKAGEN SKIPPERSKOLE

I august 2009 startede så den egentlige skolegang. Hold op, hvor var der meget at lære! Ikke nok med, at jeg skulle til at "sidde på min flade", men der var meget andet, der skulle arbejdes med. Søret, meteorologi, engelsk, navigation, sikkerhedsledelse, skibsteknik osv. osv.

Samtidig skulle jeg også lige tage en maritim forberedelse pga. min manglende skolegang. Det blev til mange timer ved skrivebordet og computeren. Først 6 - 7 timer i skolen og så hjem til lige så mange timer med hjemmearbejde. Der var ind imellem mange frustrationer og megen fortvivlelse, men aldrig gik man forgæves til ens lærere på skolen. Altid stod de parat, når man følte sig fortabt. De mente sgu det der med, at de kendte vejen, hvis jeg havde viljen.

De gode studiekammerater må heller ikke glemmes. Det er uvurderligt, hvad det betyder at have nogle gode sparringspartnere. Ind imellem kunne bølgerne godt gå temmelig højt, når man ikke var enige om tingene, men problemerne blev løst. Og

pludselig en dag stod man ved vejs ende.

### INGEN JOB I MIN ALDER

I december 2010 kunne forstander Jørgen Jensen overrække én ens sætteskipperbevis. Nu skulle der søges arbejde, ja godaw du, der var ikke mange redere, der var villige til at ansætte en uerfaren 58-årig sætteskipper. ”Desværre, vi bruger kun skibsførere” var meldingen.

Der var tider, hvor jeg havde dem stærkt mistænkt for, at de nok mente, at jeg var for gammel, men der var kun eet rederi, der havde mod til at sige til mig, at min alder ikke var attraktiv. Det var da rene ord for pengene, og det var til at tage og føle på. Det andet var sværere at takle.

### NY BESLUTNING OG MARSTAL

Nå, men ingen job som sætteskipper, så jeg besluttede at binde an med skibsføreruddannelsen. En ansøgning blev sendt til Marstal Navigationsskole, hvor jeg startede i januar 2011. Sikken et kulturchok! Hvis jeg havde troet, jeg havde haft det svært før, så fik jeg det sandt for dyden nu.

Efter 2 måneder kastede jeg håndklædet i ringen og ringede til co-rektor Mogens ”Mugge” Larsen og meddelte ham, at jeg ønskede at stoppe. ”Det er helt i orden, men kom lige forbi kontoret og lad os snakke om det” var hans melding.

Fast besluttet på at stoppe ankom jeg til mødet og gik derfra som fortsat studerende, men nu bare over 3 semestre i stedet for 2. Klog mand, ham Mugge. Nu var tingene til at overskue og jeg prøvede at hænge på, så godt jeg kunne.

Også på Marstal Navigationsskole var der stor støtte fra mine lærere. Aldrig en sur mine når jeg for tyvende gang spurgte om noget, jeg ikke fattede. ”Vi tager den lige en gang til for prins Knud”. Mere søret, mere skibsteknik og navigation og mere sikkerhedsledelse. Men også nye fag som cross culture, virksomhedsledelse, dokning og vedligehold og crew ressource management. Der var også engelsk men nu på et helt andet niveau, end jeg var vant til.

Her kom jeg med fine karakterer og troede, at engelsk bare blev en ”walkover”, jo god morgen min ”bare”. Den første opgave blev afleveret, og den kom retur overmalet med røde streger og 02 i bedømmelse. Jo, der skulle hænges i, og det blev der.

### EKSAMEN OG FEST

Og så kom eksamenerne. Uh ha, jeg har aldrig været noget eksamensmenneske, så hvor var jeg nervøs! Den knude, jeg gik rundt med i maven, var næsten ikke til at holde ud. Det var en måneds tid, hvor min kone lod mig passe mine egne cirkler, og alligevel var hun klar med støtte, når mine nerver var ved at spille mig et puds.

Ventetiden på at få resultatet af ens anstrengelser ved de skriftlige prøver var ulidelig lang, men pludselig en dag kom den sidste karakter, og jeg havde bestået min skibsførereksamen! Det var svært at få armene ned. Den eftermiddag røg der nok en ekstra pilsner eller to ned.

Torsdag den 21. juni var en flot sommerdag med højt solskin. En perfekt dag at tage kone, søn, svigerdatter og børnebørn med til Marstal, hvor rektor Søren Vestergaard kunne overrække ens eksamensbevis. Det var en stor dag, som jeg altid vil tænke tilbage på med glæde. Ligesom i Skagen var Sørestaurationsforeningen repræsenteret ved Barno Jensen, og det har været dejligt at have foreningen med til afslutningerne på de respektive skoler. Det har vist de unge mennesker, at det er en stor styrke at have en god fagforening i ryggen.

Jeg er Sørestaurationsforeningen, Ole Philipsen og uddannelsesfonden stor tak skyldig for al den støtte, jeg har modtaget. Jeg skylder også stor tak til min kone og familie for aldrig svigtende opbakning. Også stor tak til hele mit

***Syv hovmestre på besøg på Skagen Skipperskole 12. februar 2009 (se fagblad 1-2009) - John Marius Jørgensen yderst til højre. Om Mærsk-fyringerne 5. februar 2008 og omskoling til styrmand: se fagblade 1-2008 og 2-2008.***

bagland, som jeg har kunnet trække på, når der var ting, jeg ønskede at få belyst.

Utallige er de telefonsamtaler og mails, der er blevet ført med alle de styrmænd og skippere, jeg har i min omgangskreds. Mine lærere både på Skagen Skipperskole og Marstal Navigationsskole skal også have tak. De har virkelig slidt i det, for at mit studium kunne lykkes.

**STADIG INGEN JOB?**

Og så står jeg så her med en skibsførereksamen, og det vil være synd at sige, at rederne står i kø for at tilbyde mig arbejde. Igen har jeg følelsen af, at det er mit personnummer, der er skyld i, at jeg har svært ved at finde noget at lave.

Et eksempel er, at jeg ringer til J. Lauritzen, hvor jeg oprindelig er uddannet, men jeg får at vide, at de ikke bruger danske styrmænd. Fair nok, men fjorten dage efter erfarer jeg, at rederiet lige havde ansat en af mine klassekammerater. Det er jo godt for ham, men mig foretrak man altså at stikke en løgn.

Under debatten om afskaffelse af efterlønnen, var der ingen grænser for hvor vigtigt det var, at det såkaldte "Grå guld" blev på arbejdsmarkedet.

Jeg tog handsken op, da den blev kastet, og jeg forsøgte at gøre mig attraktiv for arbejdsgiverne, men hvor er det rederi, som er frisk på at give mig et job, så jeg kan komme tilbage på søen, hvor jeg hører hjemme?
Her kunne jeg for eksempel godt have tænkt mig, at A. P. Møller måske ville have sagt, at de godt ville prøve at honorere, hvad jeg har gjort. Det var dog trods alt dem, der startede det hele!

***John M. Jørgensen***

# DMMAdæk&maskine-internt

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

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

Så er forsommeren overstået, - - ligeså vor udflugt til Dyrehaven & Bakken der var ganske vellykket med pæn medlemsopslutning.
Så er det bare at håbe på en lun sensommer til alle.

***Rossen/Helmuth***

***Jens-Erik P. Busse***
***formand***
***42 24 88 77***
***jepbusse@webs-peed.dk***

**dæk&maskine**
Region Nordjylland
Klub 1

**KLUB 1 Udflugt**
Vi inviterer hermed nye som gamle medlemmer af KLUB 1 på tur **lørdag 25/8 2012.**
Vi starter ud på Ålborg Banegård kl. 09:15 med fælles gang til Ålborg Marinestue hvor vi byder på lidt morgenbrød og en lille en til ganen. Vi forventer afgang mod Ålborg Søfartsmuseum kl. 10:30
Kl. ca. 13 bevæger vi os mod restaurant EL-BJØRN hvor vi byder på en lækker frokost samt lidt mere til ganen.
Vi forventer at kunne sige tak for stærkt fremmøde og tak for en dejlig lørdag ca. kl. 16:30

Dette tilbud er for alle vores medlemmer + 1 ledsager dog med først til mølle princippet så der vil være plads til de første 40 medlemmer der melder sig til.
Tilmelding kan ske på tlf. 41 87 83 31 eller på co.sea.klub1@gmail.com inden d. 20/7 2012
Vi glæder os til at se en masse af vores medlemmer.
Bestyrelsen

***Jens Erik Busse***
***Claus Hansen***
***Henrik Linkhusen***

## SENIORKLUBBEN

***også for catering!***

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

Betingelse for medlemsskab:

*At man er pensioneret eller efterlønner.*

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

NÆSTE ARRANGEMENT: **efterårs store ålegilde**

# Runde fødselsdage
# i perioden
# 30-08-2012 til 24-10-2012

**Tillykke 60 år**

Johannes Møller Hansen –
fylder 60 år den 11. september 2012

John Lottrup Thomsen –
fylder 60 år den 18. september 2012

Kurt Laurits Petersen –
fylder 60 år den 24. september 2012

Ebbe Arentz Mikkelsen –
fylder 60 år den 1. oktober 2012

**Tillykke 65 år**

Finn Ankjær Johnsen –
fylder 65 år den 11. september 2012

Albert Bernhard Jobelius –
fylder 65 år den 5. oktober 2012

**Tillykke 70 år**

Luis Samuel Octavio Alegria –
fylder 70 år den 4. september 2012

Villy Friborg Jakobsen –
fylder 70 år den 28. september 2012

**Tillykke 75 år**

Finn Løye Hansen –
fylder 75 år den 3. september 2012

Hans Steffen Esbensen –
fylder 75 år den 20. september 2012

Ole Nørskov Pedersen –
fylder 75 år den 15. oktober 2012

**Tillykke 80 år**

John Aage Tegner –
fylder 80 år den 8. september 2012

**Tillykke 85 år**

Gunnar Frode Bech Kristensen –
fylder 85 år den 20. oktober 2012

**Tillykke 95 år**

Hans Andreas Djurhuus –
fylder 95 år den 4. oktober 2012

**Jubilæum**

Jørgen Hansen har 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 1. september 2012

Otto Torsvik har 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 24. september 2012

Børge Kristen Dyrholm har 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 1. oktober 2012

Niels-Jørgen Hilstrøm har 50 års jubilæum i Dansk Metal/Metal Søfart den 6. oktober 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. |

Manila
19/6-2012
OleS
URGENT HIRING
Coca-Cola

# DMMAcatering-internt

## Runde fødselsdage i perioden 30-08-2012 til 24-10-2012

**Ole Nielsen** – Herluf Trolles Gade 1, 5.th, 1052 København K – fylder **65 år d. 31. august**

John Jensen – Sdr. Boulevard 51 st.th., 5000 Odense C – fylder **50 år d. 3. september**

**Wilma Johanna Martensen** – Sivsangervej 26, 3390 Hundested – fylder **75 år d. 12. september**

**Dorte Slyngborg** – Kirstine Lystvej 30, 8300 Odder – fylder **50 år d. 18. september**

**Yvonne Frick Preisler** – Pile Allé 23, 4.th., 2000 Frederiksberg – fylder **50 år d. 22. september**

**Susanne Mattsson** – Almindingsvej 6, Aakirkeby, 3720 Aakirkeby – fylder **50 år d. 23. september**

**Hanne Jensen** – Lyngevej 38, 8420 Knebel – fylder **60 år d. 24. september**

**Karl-Otto Andersen** – Åkirkebyvej 106, 3700 Rønne – fylder **60 år d. 1. oktober**

**Mogens Rosenberg Larsen** – Udmarksvejen 2 A, 3720 Aakirkeby – fylder **60 år d. 8. oktober**

**Reynaldo Legaspi** – Lavetten 33, 2730 Herlev – fylder **60 år d. 11. oktober**

**Preben Weber Nissen** – Søndre Fovrfeldvej 12, 6710 Esbjerg V – fylder **65 år d. 13. oktober**

**Per Ole Holm** – Gammeltoft 36, 0032, 3790 Hasle – fylder **60 år d. 14. oktober**

**Dina Merete Rosendahl** – Blindmosevej 4, Tustrup, 8961 Allingåbro – fylder **50 år d. 16. oktober**

**Erik Nissen Larsen** – Syrenvej 9, Hou, 9370 Hals – fylder **75 år d. 16. oktober**

**Alice Nissen** – Vilstrup Bysving 35, Sønder Vilstrup, 6100 Haderslev – fylder **60 år d. 17. oktober**

**Kirsten Frederiksen** – Nyker Strandvej 23, Sorthat-Mulebyskov, 3700 Rønne – fylder **60 år d. 20. oktober**

## Jubilæer i perioden 30-08-2012 til 24-10-2012

**Poul Bernhard-Petersen**
har d. 1/10 2012 været medlem af foreningen i 40 år.

## Vi mindes

**Erik Fr. Nielsen**, f. 4/9 1923, er afgået ved døden d. 11/4 2012

**Hussein Suleiman Abokor**, f. 15/1 1939, er afgået ved døden d. 14/5 2012

**Knud Aage Nielsen**, f. 5/11 1930, er afgået ved døden d. 15/6 2012

**Ely Baasch**, f. 23/11 1929, er afgået ved døden d. 19/6 2012

**Mogens Ernst Jensen**, f. 25/8 1923, er afgået ved døden d. 2/7 2012

## FÅR DU DEN LØN DER ER AFTALT I OVERENSKOMSTEN ?

## FÅR DU DEN PENSION DER ER AFTALT I DIN OVERENSKOMST ?

## ER DIN HYRE/ANSÆTTELSESKONTRAKT KORREKT ?

Send gerne lønsedler og hyre/ansættelseskontrakt hertil, så vil vi kontrollere om du får den løn der er aftalt i din overenskomst.

For mere information - kontakt Kirsten Østergaard eller Christian Petersen pr mail:

koj@co-sea.dk eller cp@co-sea.dk

# DINE FORSIKRINGSORDNINGER I DMMA

I moderne fagforeningshistorie er kollektivt tegnede forsikringer blevet en selvstændig konkurrenceparameter, i forhold til hinanden og i forhold til de gule fagforeninger. Vi boltrer os i tilbud fra både egne og privatkapitalistiske selskaber.

Tegner man kollektivt så præmiebetalingen bliver en del af kontingentet, fås forsikringer i samme selskab mærkbart billigere pr. person, end hvis man tegner individuelt. Det er både gulerod og motivation.

Udviklingen er der både skarpe og sort-hvide meninger om. Det er imidlertid ikke emnet her. Men det kunne være interessant at høre medlemmernes mening. Skal ikke-valgfri forsikringsordninger vælges til som del af kontingentet - under hvilke forudsætninger?

Siden fusionen mellem Dansk Sø-Restaurations Forening og Metal Søfart 1. januar 2011, har der været en del frustrationer blandt tidligere Sø-Restaurations medlemmer, som relaterer til gældende forsikringsordninger i DMMA - frustrationer som også har været berettiget på grund af noget opkrævningsrod.

I det følgende gennemgås hvilke kollektive forsikringer de enkelte er - eller kan være - omfattet af. Helt grundlæggende. Opsætningen er udfærdiget af Barno og Mohni.

## Gældende for alle tidligere medlemmer af METAL SØFART og DSRF samt alle medlemmer indmeldt i DMMA efter fusionen 1/1-2011

## 1. GRUPPELIVSFORSIKRING

Præmien til gruppelivsordningen er en del af kontingentet. Ordningen er **ikke valgfri** og kan ikke fravælges.

Forsikringen dækker ved dødsfald uanset alder (jævnfør skema) så længe man er ajour med kontingentet. Forsikringen ophører straks ved udmeldelse eller sletning af forbundet.

Gruppelivsforsikringen, som Dansk Metal har etableret i Alka, er tegnet som livsforsikring uden fradragsret. Det betyder at man ikke har fradrag for præmieindbetalingen, men til gengæld er udbetalinger ved dødsfald skattefri (der skal eventuelt fradrages boafgift afhængigt af modtagerens slægtsforhold til medlemmet).

Den årlige præmieindbetaling varierer fra år til år på grund af en særlig bonusordning, og Dansk Metal fradrager årets præmie fra årskontingentet i forbindelse med opgørelsen til skattevæsenet af fradragsberettigede faglige kontingenter.

For 2011 var præmien 270 kr. for året.

**Folkepensionister:**
Medlemmer der er overgået til folkepension senest den 31. december 2009, betaler ikke til gruppelivsforsikringen. Forbundet betaler gruppelivspræmien for denne gruppe. I henhold til lovgivningen, skal forbundet indberette præmien som en B-indkomst til SKAT. Ellers ville summen blive pålagt en statsafgift ved dødsfald.

Medlemmer der er overgået til folkepension efter den 1. januar 2010, har en månedlig indbetaling til forbundet på 35,- kr. Beløbet dækker præmie til gruppelivsforsikringen samt fagligt kontingent. Beløbet er ikke fradragsberettiget, men der skal ikke betales skat af gruppelivspræmien.

# FORSIKRINGSSUMMER
## Gældende fra 1. januar 2011

| Alder ved død | Hovedsum kr. | Børnesum 0-16 år | Børnesum 17 år | Børnesum 18 år | Børnesum 19 år | Børnesum 20 år |
|---|---|---|---|---|---|---|
| < 55 år | 73.345 | 20.131 | 17.255 | 14.380 | 11.506 | 5.752 |
| < 56 år | 67.262 | 20.131 | 17.255 | 14.380 | 11.506 | 5.752 |
| < 57 år | 61.119 | 20.131 | 17.255 | 14.380 | 11.506 | 5.752 |
| < 58 år | 55.008 | 20.131 | 17.255 | 14.380 | 11.506 | 5.752 |
| < 59 år | 48.895 | 20.131 | 17.255 | 14.380 | 11.506 | 5.752 |
| < 60 år | 42.783 | 20.131 | 17.255 | 14.380 | 11.506 | 5.752 |
| < 61 år | 36.670 | 20.131 | 17.255 | 14.380 | 11.506 | 5.752 |
| < 62 år | 30.558 | 20.131 | 17.255 | 14.380 | 11.506 | 5.752 |
| 62-66 år | 24.445 | 20.131 | 17.255 | 14.380 | 11.506 | 5.752 |
| > 66 år | 6.113 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Du kan læse mere om gruppelivsforsikringen: samleverske, stedbørn og adoptivbørn, begunstigelseserklæringer m.v. i en brochure som du kan hente fra denne adresse:
*http://www.danskmetal.dk/Medlemsfordele/~/media/DME/Files/pdf/Pjecer/Forsikring/Alka%202011/METAL%20Gruppeliv_2011.pdf*

## 2. DANSK METAL´s FRITIDSULYKKESFORSIKRING

Ordningen er **valgfri** og kan altså fravælges. Fritidsulykkesforsikringen koster kr. 41,50 om måneden. Man skal være opmærksom på, at hvis man på et senere tidspunkt (efter at have fravalgt ordningen) ønsker at blive tilmeldt ordningen, kræves der en tilfredsstillende helbredserklæring.

Forsikringen dækker ved personskade og dødsfald ved et ulykkestilfælde i fritiden, så længe kontingentet/præmien er betalt. Dækningen ophører straks ved udmeldelse eller sletning af forbundet.

**Anmeldelse:**
Ved et ulykkestilfælde kontaktes afdelingen, der udleverer en skadesanmeldelse. Den udfyldte anmeldelse sendes til:
Alka Forsikring
Engelholm Alle 1
Høje Taastrup
2630 Taastrup

Man kan også anmelde ulykken direkte til ALKA på tlf. 70 12 14 16, hvor man også vil kunne få rådgivning om det videre forløb.

Du kan læse mere om forsikringen i en brochure som kan hentes her:
http://www.danskmetal.dk/Medlemsfordele/Billige%20forsikringer/Fritidsulykkesforsikring.aspx

**Skat**
Også for denne forsikring gælder det at præmien ikke er fradragsberettiget, og derfor trækkes fra kontingentet før indberetning til SKAT. Dansk Metal fremsender hvert år en opgørelse til medlemmerne, hvoraf den samlede indbetaling til Dansk Metal fremgår, samt et beløb kaldet "ikke fradrag" som er forsikringsindbetalinger.
Eks. i 2011: Kontingent i alt 6.861.
Ikke fradrag: 768 (= 41,50 x 12 + 270)
Differencen, kr. 6.093, oplyses til SKAT.

## Gældende for medlemmer af DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENING indmeldt før fusionen 1/1-2011

Alle er omfattet af Gruppelivsforsikringen i Dansk Metal (1)

Se betingelser og vilkår mv foregående sider.

Alle er omfattet af fritidsulykkesforsikrings-ordningen (2), med mindre denne er fravalgt.

Se foregående side.

## 3. HELTIDSULYKKESFORSIKRING

Forsikringen er en del af kontingentet. Ordningen er ikke valgfri og kan ikke fravælges.

Forsikringen dækker ved dødsfald samt varige mén som følge af et ulykkestilfælde. Méngraden skal være 5% eller derover. Forsikringen dækker til det fyldte 67. år, og så længe kontingentet er betalt.

Forsikringen ophører straks ved udmeldelse eller sletning af forbundet.

**Anmeldelse:**
Ved ulykkestilfælde kontaktes kontoret i Rødovre, der fremsender en skadesanmeldelse.

Alternativt henter man selv en blanket fra foreningens hjemmeside.

**Mere information:**
På hjemmesiden: http://www.co-sea.dk/heltidsulykkesforsikring-kollektiv.20187.aspx

kan man finde link til:
* Police.
* Vilkår for forsikringsbetingelser.
* Anmeldelsesblanket ulykke.
* Anmeldelsesblanket tandskade.

Forsikringen er tegnet i forsikringsselskabet CHARTIS. Der fradrages 11 kr/måneden ved indberetning til SKAT for præmieværdi.

## FAKTA OM SUNDHEDSYDELSER OG SKAT

Som udgangspunkt skal du betale skat af sundhedsydelser, som din arbejdsgiver betaler for dig. For at en sundhedsydelse er skattefri, skal den enten være konkret arbejdsbetinget, eller være en del af den almindelige personalepleje.

Skattefriheden for arbejdsrelaterede skader og sygdomme kan omfatte både forebyggelse og egentlig behandling.

* En sundhedsydelse er skattefri, hvis den enten er konkret arbejdsbetinget, eller en del af den almindelige personalepleje hos din arbejdsgiver.
* Reglerne blev ændret fra og med 2012. Der er nu lidt flere krav til at en ydelse kan være skattefri.
* Hvis du skal betale skat af en sundhedsydelse, er det din arbejdsgiver der skal indberette beløbet til SKAT.

Se mere på SKAT's hjemmeside: http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=1646261

## ANDRE MEDLEMSORDNINGER:

* **LO Plus rabatter:** Dit medlemskort er også et rabatkort, der giver dig store rabatter i mere end 1.000 butikker over hele landet: http://www.danskmetal.dk/Medlemsfordele/LO%20Plus.aspx
* **Rabat på bøger:** http://www.danskmetal.dk/Medlemsfordele/Rabat%20paa%20boeger.aspx
* **Rabat på magasiner:** http://www.danskmetal.dk/Medlemsfordele/Rabat%20paa%20magasiner.aspx
* **Rabat på ferie:** http://www.danskmetal.dk/Medlemsfordele/Rabat%20paa%20ferien.aspx
* **Gratis mastercard:** http://www.danskmetal.dk/Medlemsfordele/Gratis%20Mastercard.aspx
* **Gratis smartphone apps.:** http://www.danskmetal.dk/Medlemsfordele/Smartphone%20apps.aspx

**Alka Forsikring**, formelt Forsikrings-Aktieselskabet Alka, er et dansk forsikringsselskab, der blev etableret i 1944. Selskabet tegner skades- og gruppelivsforsikringer. Alka har en markedsandel på knap 5%
Alka er opstået ved fusion af Arbejdernes Livsforsikring, grundlagt 1903, og Dansk Kooperativ Assurance, grundlagt 1929, og er udsprunget af den danske arbejderbevægelse. .....

54,2% af aktierne i Alka ejes af LO's medlemsforbund; således ejer FOA, HK, NNF og 3F alle mindst 5% af aktierne. 35,69% ejes af en række kooperative virksomheder, herunder Arbejdernes Landsbank .....
***http://da.wikipedia.org/wiki/Alka_Forsikring***

**Alka**
**Engelholm Alle 1**
**2630 Taastrup**
**Tlf.: 70121416**
**www.alka.dk**

**ALLE MEDLEMMER AF CO-SØFART KAN TEGNE FORDELAGTIGE FORSIKRINGER HOS TJENESTEMÆNDENES FORSIKRING - 70 33 28 28**


Vi samarbejder med 50 organisationer, og din er en af dem!

**Ramsingsvej 28A**
**2500 Valby**
**Tlf.: 7033 2828**
**www.tjm-forsikring.dk**

Netop fordi vi er et lukket forsikringsselskab, kan vi tilbyde dig forsikringer med gode dækninger og uden selvrisiko på flere af dem. Scan koden og bestil et tilbud allerede i dag. Eller find din forsikringstillidsmand på **tjm-forsikring.dk**

**Scan koden med din mobiltelefon. Du skal bruge en applikation, som kan læse QR-koder.**

Tjenestemændenes Forsikring
dem der kender os, vælger os

**Klippet fra fagblad for Dansk Sø-Restaurations-Forening maj 1924**

# Overenskomst
## mellem
## Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Sø-Restaurations Forening

§ 1

a. Forhyringen er vederlagsfri for den forhyrede.

b. Hovmesteren ansættes med 1 Maaneds gensidig Opsigelse; oplægges Skibet (herunder Ophold for Reparation eller Ophold paa Grund af Strejke eller andre Aarsager, som forhindrer Skibets Sejlads) er Rederiet dog berettiget til at afskedige Hovmestrene uden Hensyn til nærværende Bestemmelse.

§ 2

Sørestaurationspersonalet oppebærer de i nedenanførte Tarif opførte Lønninger:

(bemanding opgøres incl. Hovmester og Kok, men ikke Koksmath, Messe-, Kahyts- og Kammerdreng) (løn kr. pr. maaned)

| | |
|---|---|
| Hovmestre i Skibe indtil 15 mand | 275 |
| Hovmestre i Skibe fra 16-18 Mand | 285 |
| Hovmestre i Skibe fra 19-30 Mand | 300 |
| Hovmestre i Skibe med over 30 Mand | 350 |
| Kokke i Skibe med indtil 15 Mand | 200 |
| Kokke i Skibe fra 16-18 Mand | 210 |
| Kokke i Skibe fra 19-30 Mand | 230 |
| Kokke i Skibe med over 30 Mand | 255 |
| Ungkokke | 125 |
| Koksmath | 50 |

§ 3

Efter 2 Aars uafbrudt Tjeneste som Hovmester eller Kok i samme Rederi gives et Tillæg af 5% om Maaneden til den i foranstaaende Tarif anførte Grundhyre; efter 4 Aars Tjeneste i samme Rederi gives yderligere et Tillæg af 5% om Maaneden; efter 6 Aars Tjeneste yderligere 5% og efter 10 Aars Tjeneste yderligere 5%.

Den alt erhvervede Anciennitet indenfor et Rederi bibeholdes ved Gagernes Fastsættelse.

§ 4

For at kunne opnaa de i fornævnte Tarif anførte Hyrer kræves:

Af en Hovmester, at han er Kok og har en Alder af mindst 25 Aar.

Af en Kok, at at han har haft 6 Maaneders Sejlads som Dreng, 2 Aars Sejlads som Koksmath og 2 Aars Sejlads som Ungkok, samt at han har Certifikat som Kok underskrevet af 2 kompetente Mænd.

Af en Ungkok, at han har haft 6 Maaneders Sejlads som Messedreng, 2 Aars Sejlads som Koksmath og 6 Maaneders Uddannelse i et Restaurationskøkken eller paa Kogeskole.

Af en Koksmath, at han har haft 6 Maaneders Sejlads som Messedreng og 6 Maaneders Uddannelse ved Restaurationsfaget eller paa Kogeskole.

§ 5

I skibe med over 25 Mands Besætning (inkl. Hovmester og Kok, men ikke Koksmath, Messe-, Kahyts- og Kammerdreng) ansættes Koksmath.

§ 6

Arbejdstiden for Kokken lægges i Trampskibe inden Kl. 7 1/2 Em. i Søen og Kl. 6 1/2 Em. ved Land. For krævet Arbejde, der paabegyndes efter disse Tidspunkter, betales Kr. 0,75 pr. paabegyndt halve Time.

I Skibe, hvor der ikke findes Koksmath og hvor Kokken beordres til at lave Morgenkaffe, betales der denne et maanedligt Tillæg til Hyren af Kr. 15,-.

§ 7

Hovmestre og Kokke erholder efter 1 Aars Tjeneste i samme Rederi med uafbrudt Sejlads efter Rederiets nærmere Bestemmelse en aarlig Ferie med Gage paa henholdsvis 14 og 7 dage.

Hvis Ferie ikke kan gives, erholder den paagældende i Stedet ekstra Hyre for de manglende Feriedage.

For Tidspunktet fra Feriens Ophør til Vedkommende atter tiltræder Tjeneste betales ingen Hyre.

Der tilstaas, hvor Forholdene tillader det, Kokke en halv Fridag for hver fulde 15 Dage, og denne gives ved Land. Tillader Forholdene ikke, at saadan Fridag gives, kan der dog ikke forlanges Erstatning herfor. 2 halve Fridage kan erstattes med 1 hel.

(§ 8 - § 13 om diverse)

# Dansk Damskibsrederiforenings
## Reglement for
## Bespisning af Officerer

Hvis ikke særlige Omstændigheder forhindrer det, skal Officererne bespises efter følgende Reglement:

MORGEN
Kaffe eller The med Hvede- eller Franskbrød og Smør.

FROKOST

Frokosten skal bestaa af en varm Ret Mad, saasom Beufsteg, stegt eller kogt Fisk, Koteletter, Skinke med Æg, Lobescowes, opstegt Kød eller lignende: til Kød og Fiskeretterne gives Kartofler. Foruden en varm Ret gives koldt Bord bestaaende af Brød, Smør og Ost samt mindst 3 forskellige Slags Paalæg som fersk, salt eller røget Kød, Pølse, Preserves.

Grøntsager som Radiser, Salat eller lignende serveres, naar saadant kan faas til rimelig pris.

Til Frokosten gives The eller Kaffe.

MIDDAG
Søndag

Kød- eller Frugtsuppe, Steg med Kartofler og Grøntsager, Dessert eller Kødsuppe og Kød med Peberrodssauce og Kartofler. Dessert.

Mandag

Risengrød. Flæskesteg med Kartofler eller Hvid- eller Grønkaalssuppe, Ragout eller Frikadeller med Kartofler.

Tirsdag

Gule Ærter, Kød eller Flæsk i salt eller ferskTilstand, Dessert eller brune Bønner, røget Flæsk eller Skinke, stuvede Kartofler eller Mos.

Onsdag

Sødsuppe, fersk eller saltet Fisk med Kartofler, Pandekager eller Budding eller Sødsuppe, Frikadeller med Kartofler eller farceret Hvidkaal.

Torsdag

Kødsuppe og Kød med Peberrodssauce og Kartofler og Gemyse eller Dessert eller Karrysuppe, kogt eller stegt Kød med Kartofler og Gemyse.

Fredag

Grød eller Vælling, Frikassé eller Bankekød med Kartofler eller Mælkemad. Steg ,eller Kartofler.

Lørdag

Brødsuppe, kogt eller stegt Fisk med Kartofler, Dessert eller Øllebrød eller Frugtsuppe, Fisk med Kartofler, Dessert.

EFTERMIDDAG
Kaffe med Hvede- eller Franskbrød og Smør.

AFTEN

Koldt Bord bestaaende af Brød, Smør og Ost samt mindst 3 forskellige Slags Paalæg som til Frokost. Der kan gives en varm Ret, saasom opstegt Kød eller Fisk, Lobescoves eller lignende, naar der er noget tilovers fra Middagen.

Til Aftensmaden gives The.

Der skal drages omsorg for at nævnte Retter varieres saa meget som Omstændighederne tillader, ligeledes Paalæget til Frokost- og Aftensbord, og skal saavel Middagsmaden som det til Frokost og Aften leverede Paalæg serveres i tilstrækkelige Portioner.

Fersk Kød kan erstattes med preserveret Kød, ligeledes kan de forskellige Slags Paalæg erstattes med preserverede Sager, saasom Lax, Sild, Anchiovis, Sardiner eller lignende.

Fersk Fisk gives paa Steder, hvor denne kan købes til rimelig Pris.

Frisk eller henkogt Frugt kan gives som Dessert.

Smør gives fortringsvis, men kan erstattes med bedste Sort Margarine.

Til Kaffe og The gives frisk eller preserveret Mælk og stødt eller hugget Sukker.

Blødt Brød gives saa længe det kan holde sig, samt paa længere Rejser, naar Tid og Omstændighederne tillader at bage ombord, eller haardt Brød af bedste Kvalitet.

Al Proviant, som anvendes, maa være gode og sunde Varer.

I varme Klimaer og i varmt Sommervejr kunne de svære Forretter ombyttes med lettere, som f.Eks. Koldskaal, Frugtgrød eller lignende.

Spisetiderne fastsættes efter nærmere Bestemmelse af Føreren (samt lidt flere bestemmelser).

# HØJESTENE
# selvstyre øger arbejdsglæden

## De kommunale færger 4
## Skarø og Drejø
### Tekst og foto: Hanne Hansen

**Rederiet Højestene er en del af Svendborg Kommune. Men driften af færgebetjeningen af de to øer, Skarø og Drejø, styrer færgeteamet selv med skibsfører Robert Jacobsen i spidsen.**

**Det øger arbejdsglæden og holder driftsudgifterne nede, mener i hvert fald besætningen.**

Den 15 år gamle færge, 'Højestene', forbinder øerne Skarø og Drejø i det sydfynske øhav med hinanden og med Svendborg. Fem daglige rundture er beboernes forbindelse til omverdenen, ligesom al fragt til og fra øerne går over færgens vogndæk.

Alt lige fra lastning og losning til planlægning og koordinering varetages af besætningen, der i faste tørner består af to skibsførere.

To og to tørner de i alt i tre hold om vagterne, der kører i faste sløjfer med påmønstring fra søndag til onsdag, fredag til søndag og onsdag til fredag, hvorefter de har ni dage fri.

Færgen ligger over på Drejø, hvor en lejlighed står til rådighed for de besætningsmedlemmer, der ikke selv har adresse på øen. Som beboer på Drejø har chefskipper Robert Jacobsen ikke behov for at gøre brug af lejligheden. Men det har hans faste makker, skibsfører René Svedstrup, der bor i Rudkøbing på Langeland.

- Det fungerer fint, bemærker René Svedstrup, der af og til benytter muligheden for at tage familien med, når han er påmønstret og skal overnatte på Drejø.

'Højestene' begynder om morgenen sin sejlads fra Drejø med afgang 06.15 og anløb af Skarø 06.45. Så er skoleelever og pendlere fra de to øer i Svendborg kl. 07.30.

#### Faste makkere

Om natten ligger færgen på tilkaldevagt, hvis der for eksempel bliver behov for sygetransport. Og et par gange om året, kan beboerne på øerne rekvirere ekstra sejlads, som de eksempelvis har gjort denne torsdag først i juli, hvor CO-Søfart er taget med på en "rundrejse".

Beboerne på Drejø har bestemt sig for sammen at tage til revy i "Rottefælden" om aftenen. Det betyder, at der må en ekstra sejlads til med afgang fra Svendborg, når forestillingen er slut.

Chefskipper Robert Jacobsen

Robert Jacobsen og René Svedstrup har været faste makkere, siden René Svedstrup for fire år siden blev ansat.
- Ja, vi har kun været makkere i fire år, bemærker Robert Jacobsen, hvor ordet ”kun” henviser til, at et andet makkerpar på overfarten har 13-14 år bag sig.

Det faste makkerskab har den ubetingede fordel, at de indgående kender hinanden.
- Faren er, at man kan henfalde til rutiner, siger Robert Jacobsen og tilføjer, at netop den risiko er de meget opmærksomme på.

De to makkere på dagens sejlads har begge en karriere i handelsflåden bag sig. Robert Jacobsen tiltrådte på overfarten for otte år siden og overtog for fem år siden rollen som chefskipper, da hans forgænger overgik til jobbet som havnechef i Svendborg.

**Syv skibsførere**

Den faste stab tilknyttet færgen ’Højestene’ består i alt af syv skibsførere, hvoraf den ene er afløser og dermed ikke i et fast team. Yderligere har rederiet mulighed for at trække på en efterlønner, der kan springe til med kort varsel, hvis der pludselig sker noget uforudset eller en af skibsførerne får forfald.
- Alle er skibsførere og vi kan dermed alle forestå sejladsen. Det er et helt bevidst valg for at bevare fleksibiliteten, forklarer Robert Jacobsen.

Der er god søgning til jobbene, når der er en ledig plads. Senest har afløserjobbet været ledigt, og i bunken af ansøgere var 12 kvalificerede. Ansøgerne er typisk navigatører fra handelsflåden, der har nået en alder, hvor mere tid hjemme er højere prioriteret end lønnens størrelse.

- Det er ingen guldgrube at være kommunalt ansat. Men jobbet her rummer stor frihed, bemærker René Svedstrup og fortsætter:

- Det bedste ved det er, at vi får lov at passe os selv. Vi har ikke bøvl med et kontor, der brokker sig over det ene og det andet. Det er virkelig meget værd.

**Selvstyre med resultat**

Rederiet Højestene er ejet af Svendborg Kommune og driften er placeret i forvaltningen under området Plan og Kultur sammen med Svendborg Havn.

Men rederiet, færgen og overfarten drives af besætningen med chefskipper Robert Jacobsen i spidsen. ”Selvstyret” om bord er til fordel for både kommune, rederi og ansatte, mener de to makkere. René Svedstrup uddyber:
- Hver enkelt viser initiativ, når det er på den måde, og vi har virkelig sparet mange udgifter og mange arbejdstimer ved initiativer, som vi selv har sat i gang.

Robert Jacobsen tilføjer:
- Økonomien har vi fået i helt faste rammer. Og det tegner faktisk til, at overfarten for første gang i år kan klare sig med statstilskuddet og passagerindtægterne. Vi mere end holder budgettet.
- Nye ideer, ønsker og krav samler vi sammen og så ser vi, hvad der kan lade sig gøre, bemærker han.

I forbindelse med det administrative forestår Robert Jacobsen sammen med besætningen også kontakt til reparatører og det papirmæssige i forhold til Søfartsstyrelsen.

**Præstens flyttedag**

Telefonen på broen ringer hyppigt. Forespørgsler om det ene og det andet håndterer Robert Jacobsen, mens han passer sejladsen. Oftest spørger folk om plads til en ekstra bil.
- Kan Hanne være med kl. 16 fra Drejø, spørger han René Svedstrup under et af de mange opkald. Makkeren tjekker bookinglisten og svaret er, at det kan hun godt.

For en udenforstående lyder den korte ordveksling som krypteret tale, mens alle på Drejø og Skarø og besætningen på ’Højestene’ ved, at Hanne er øernes afgående præst med efternavnet Thordsen, der altså denne torsdag er færdig med at pakke og dermed forlader øen for at tiltræde en ny stilling.

Der hilses og snakkes således også, da hun kører om bord - og i Svendborg tages der afsked og vinkes, da hun fem kvarter senere kører i land.

**Reparation efter nedbrud**

Med færgens 15 år på ruten sker det, at der er brug for reparation ud over hvad, besætningen selv kan klare.
- Vi har reservedele om bord og kan klare det basale, bemærker Robert Jacobsen med henvisning til maskinen.

På denne torsdags sejlads er den ene styremaskine brudt ned, og det er mere end hvad besætningen har tid og kvalifikationer til at kigge nærmere på. Derfor har der været reparatør om bord og færgen er forsinket i op til et kvarter. Reparatøren må dog give fortabt. Der skal en ny motordel til og den kan først leveres dagen efter.

Med én styremaskine beslutter Robert Jacobsen dog at fortsætte sejladsen. I spøg foreslår han makkeren René Svedstrup, at de aflyser den ekstra tur om aftenen med Drejø-beboerne, der skal hjem fra turen i ”Rottefælden”.

- Det vil nu ikke blive populært, tilføjer han, mens han gør klar til anløb af Drejø, hvor beboerne på teaterturen udgør en anseelig del af de godt 60 passagerer, der står klar på havnen. Bilerne i opmarchbåsen tælles på distancen.

- Ni biler i alt og - ja, en masse cykler, lyder optællingen.
- Så bliver det - øh - Drejø, varskoer Robert Jacobsen i mikrofonen til skibets højttaleranlæg. Efter at have deaktiveret mikrofonen tilføjer han forklarende, at det nogen gange sker, at der bliver sagt forkert, når ankomstmeldingen gives godt tyve gange i løbet af en dag til henholdsvis Drejø, Skarø og Svendborg.

**Rift om pladserne på vogndækket**

Arbejdsfordelingen mellem de to makkere denne torsdag er, at Réne Svedstrup varetager lastning, losning og billettering, mens Robert Jacobsen er ansvarlig for sejladsen.

De assisterer så hinanden, hvor der er behov. Forsinkelsen først på dagen på grund af styremaskinenedbruddet, haster de for at indhente. Men det er ikke nemt en dag, hvor der er bud om pladserne på vogndækket og dermed mange køretøjer, der skal lastes og losses. En større hær af it- og telefonmontører er på vej

*Færgen 'Højestene' under ankomst i Svendborg, hvor der bakkes til rampen. Færgen er bygget i 1997 og laster 10-14 køretøjer alt efter størrelse. To Volvo/Penta motorer sørger for fremdriften, der er maksimum 11,5 knob.*

hjem fra øerne, hvor de har arbejdet på højtryk efter uvejret over Sydfyn ugen før. Et uvejr, der nedlagde øernes telefon og dataforbindelser i ét hug.

Efterhånden som forbindelseslinjerne er blevet genoprettet, har montørerne pakket bilerne og vil gerne tilbage til fastlandet, mens de 38 beboere på Skarø og Drejøs 69 igen både kan ringe og komme på nettet.

**Service**

På grund af spidsbelastningen har færgen også måttet lade en lastbil med kølevarer til isproducenten på Skarø vente i Svendborg. Ejeren tog en tidligere overfart, men som en del af den både udstrakte og fleksible service, færgen udviser, så kører besætningen selv bilen om bord senere og ejeren kan hente den ved færgelejet på Skarø.

Passagererne holder René Knudsen mandtal over sammen med billetteringen. Antallet noteres og tastes ind straks ved afgang - online direkte til politiet. Ved afgang fra Drejø mod Skarø er der således 62 om bord.

Antallet forøges yderligere på Skarø, så der på turen mod Svendborg er 98 passagerer i alt. Som for alle andre øfærger er sommeren højsæson med turister og besøgende. Ølejrene på både Drejø og Skarø er gode for færgens økonomi. Samtidig bidrager de positivt til arbejdsmiljøet om bord.

- Det er altid en stor oplevelse, når der er ølejr. Der kommer så mange forskellige mennesker, som vi ellers aldrig møder. Det er virkelig en positiv oplevelse og det sætter kolorit på det hele, er Robert Jacobsen og René Svedstrup enige om.

**Faglig debat på broen**

Mindre enige er de, når talen falder på valg af faglig organisation.

Robert Jacobsen er organiseret i FOA Søfart, hvor han også er tillidsmand. René Svedstrup fastholder sit tilhørsforhold til Søfartens Ledere - dels på grund af forholdene omkring PenSam og dels fordi han ikke mener, at FOA vil kunne yde ham kvalificeret hjælp, hvis han får brug for det.

Det har de to makkere haft en del diskussioner om.
- Jeg har ikke fået ham overbevist endnu om, at han skal skifte til FOA, siger Robert Jacobsen med et glimt i øjet, mens 'Højestene' forlader Skarø og stævner mod Svendborg.

En bemærkning, der som en gnist sætter gang i debatten om fagforeninger, hvorfor og hvad kan den ene frem for den anden. Heller ikke denne gang når de til enighed, inden Robert Jacobsen aktiverer mikrofonen og varskoer passagererne:

- Så er det Svendborg.

- Nej, men det lykkes vel en dag, bemærker Robert Jacobsen, inden René Svedstrup forsvinder ud fra broen for at fortøje og gelejde biler og passagerer fra borde.

# SIDSTE MAND
# LUKKER OG SLUKKER

**Nye mønstringsstatistikker**
**opdateret pr. 31/6-2012**

Nominelle forskelle fra ultimo 1. kvartal 2012 til ultimo 2. kvartal 2012:

**Skibe:**
+ 6

**Totalt udmønstrede:**
Danskere: + 100
Udlændinge: - 94

**Skibsførere:**
Danskere: + 34
Udlændinge: + 2

**Navigationsofficerer:**
Danskere: + 58
Udlændinge: + 21

**Enhedsofficerer**
Danskere: -15
Udlændinge: -16

**Maskinofficerer:**
Danskere: + 36
Udlændinge: + 10

**Dæks- og maskinbesætning:**
Danskere: + 13
Udlændinge: - 56

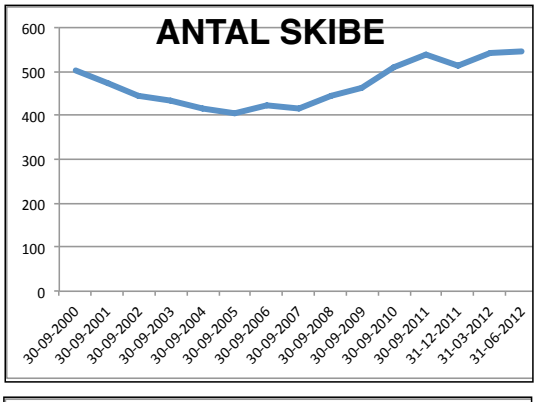
**Kabyspersonale:**
Danskere: -3
Udlændinge: -16

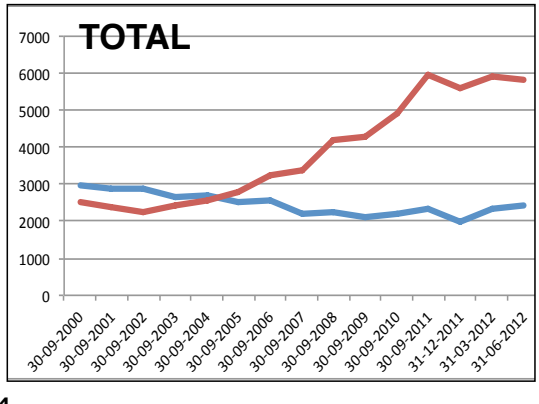
**Servicepersonale:**
Danskere: +3
Udlændinge: +29

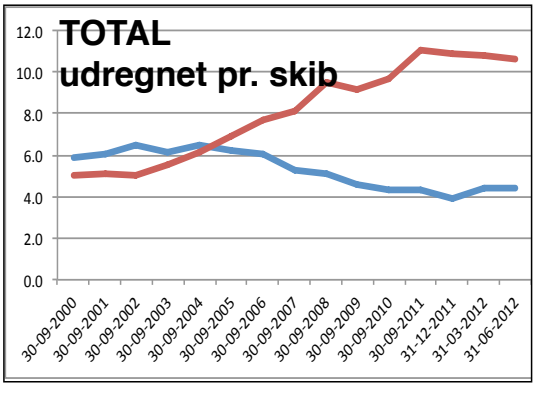
**Andre tjenstgørende:**
Danskere: +6
Udlændinge: -54

Der er på det seneste tilbøjelighed til et relativt stigende antal danske udmønstrede,

http://www.dieselhouse.dk/

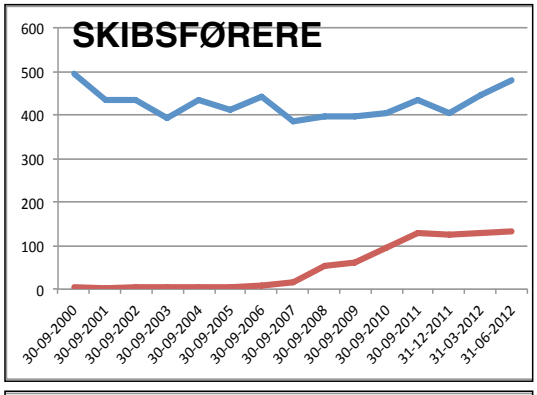


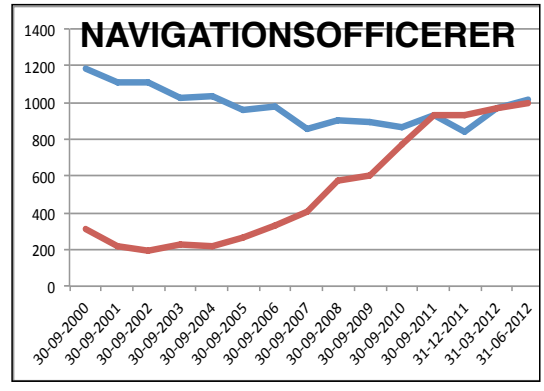



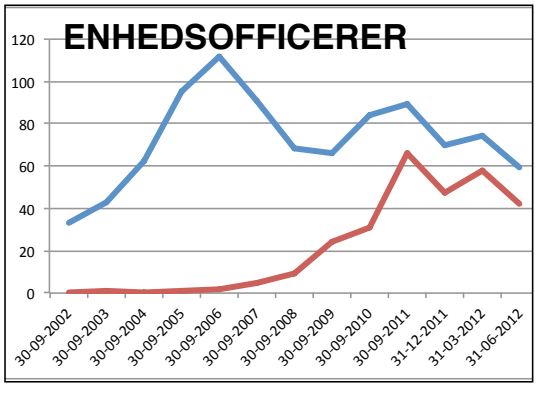



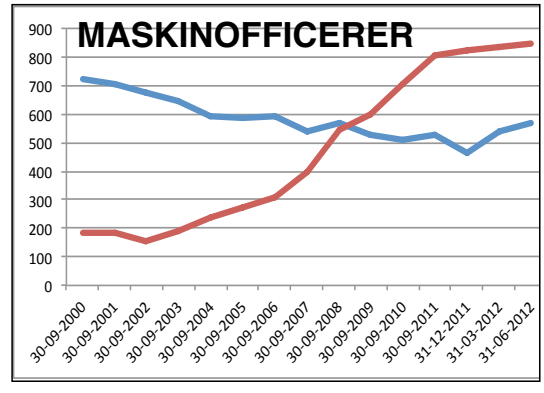
## FRAGTSKIBE (populært = langfarten) I DIS PÅMØNSTREDE PÅ EN GIVEN DATO

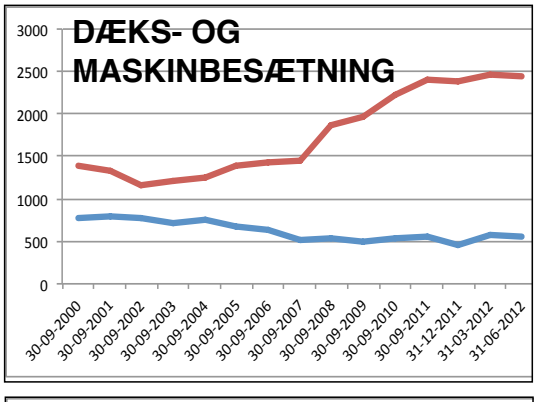
Blå = danskere
Rød = alle andre

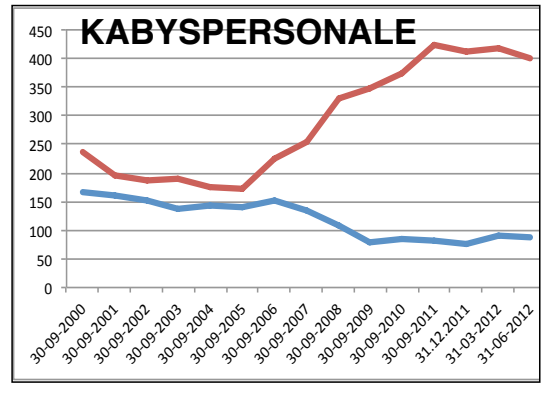


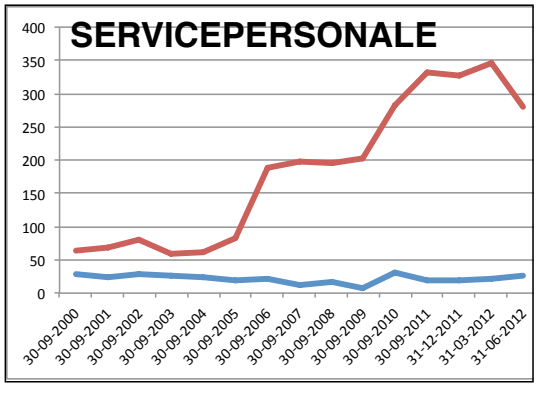



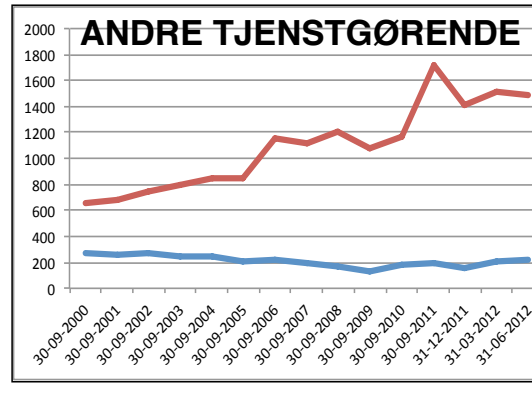



# ROMTOPF

## Og en forklaring af udtrykket "at tappe admiralen"

**SØKOST**
**Af: Jonatan Leer**

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

Den 21. oktober 1805 vandt den britiske flåde en af sine betydeligste sejre ved slaget ved Trafalgar. Vandet udenfor den iberiske halvøs sydlige Atlanterhavskyst var slagmarken, hvor de engelske skibe nedlagde både den franske og spanske flåde. Englænderne sænkede ikke mindre end 21 skibe uden selv at miste et eneste. Denne spektakulære overlegenhed var med til at stadfæste den britiske flådes elitestatus på verdenshavene i hele det 19. århundrede.

Manden, der ledte de engelske skibe, var ingen ringere end Lord Horatio Nelson. Han var en af tidens dygtigste flådestrateger og lærte sine mænd tre ting. For det første skulle de altid parere ordre uden selv at danne sig en mening om dem. For det andet skulle enhver, der talte dårligt om kongen, anses for en fjende. For det tredje skulle de altid hade alle franskmænd, som de hadede djævlen. Ak ja, det var en anden tid med klart hierarki og klare fjendebilleder.

Slaget ved Trafalgar blev søheltens sidste store bedrift og et punktum på en imponerende karriere. Den gode Nelson blev nemlig hårdt såret under slaget og døde af sine kvæstelser. Således gik hans drøm om en glorværdig død i kamp for fædrelandet i opfyldelse.

En sådan helt ville man ikke bare kaste i havet, som det ellers skete for mange døde marinesoldater gennem tiderne. Han skulle hjem og begraves ærefuldt på engelsk jord. Ifølge legenden puttede man hans døde krop i en tønde rom for at bevare den bedst muligt under hjemrejsen. Da skibet ankom til engelsk havn fandt man ud af, at tønden var tømt for rom.

Nærmere analyser klargjorde, at nogen havde boret hul i tønden og drukket rommen. Dette vakte naturligvis stor forargelse, da det var usømmelig omgang med både lig og rom.

Begivenheden har indprentet sig i det engelske sprog, hvor rom omtales som ”Nelsons blod”. Når sømænd skulle drikke deres daglige ration rom, blev det også kaldt ”at tappe admiralen”.

Visse historikere har senere fundet ud af, at der nok nærmere har været fransk cognac og ikke rom i tønden, men det har man nok gået stille med dørene med i samtiden, da det ikke var en værdig sidste rejse for en person, der nærede et djævelsk had til det frøædende folk.

Men rom er i hvert fald et glimrende konserveringsmiddel. I min barndom lavede vi ofte romtopf. Det starter i sensommeren, hvor man putter modne bær og frugter i en blanding af rom og sukker. Man forsætter med at tilføje frugter henover efteråret efterhånden som de er på toppen. Så lader man det hele stå at trække til ved juletid eller længere. Her skal rom og frugt være smeltet sammen.

Romtopf er en herlig dessert, der ofte får stemningen til at stige lidt. Vil du gerne i gang med at sylte, er dette et meget godt bud, da det faktisk ikke kan gå galt. Og så har du altid en dessert på lager, hvis der kommer uventede gæster, eller du selv trænger til et vitamintilskud i de kolde vintermåneder.

**Romtopf**
1 flaske rom – gerne en nogenlunde anstændig kvalitet.
Ca. et kilo bær og bløde frugter, evt. lidt tørrede frugter (svesker, abrikoser).
250 gram rørsukker eller endnu bedre moscavadosukker.

Rommen blandes med sukkeret og det piskes sammen og puttes i en krukke.

Så kan man enten komme al frugten i på en gang eller gøre det i takt med at frugterne er modne.

Det er bedst at bruge lidt "bløde frugter" som blommer og bær (særligt hindbær og kirsebær). Æbler og pærer er mindre velegnede, men al frugt kan i princippet bruges.

Lad det hele stå et par måneder. Rør lidt rundt i krukken en gang om ugen, så alkohol og frugtsaft blandes sammen.

Servér med dejlig vaniljeis.

Du *behøver* ikke drikke noget til!

Kommentarer og spørgsmål modtages gerne: jonatanleer@hotmail.com

ØK's M/S "Selandia" sejlede i 1912 ud fra København som verdens første dieseldrevne motorskib. Motorteknisk en enorm bedrift af B&W. Hele året i år har Diesel House en jubilæumsudstilling i udstillingsbygningen ved siden af H.C. Ørsted Værket i Københavns Sydhavn. Det er let at finde.

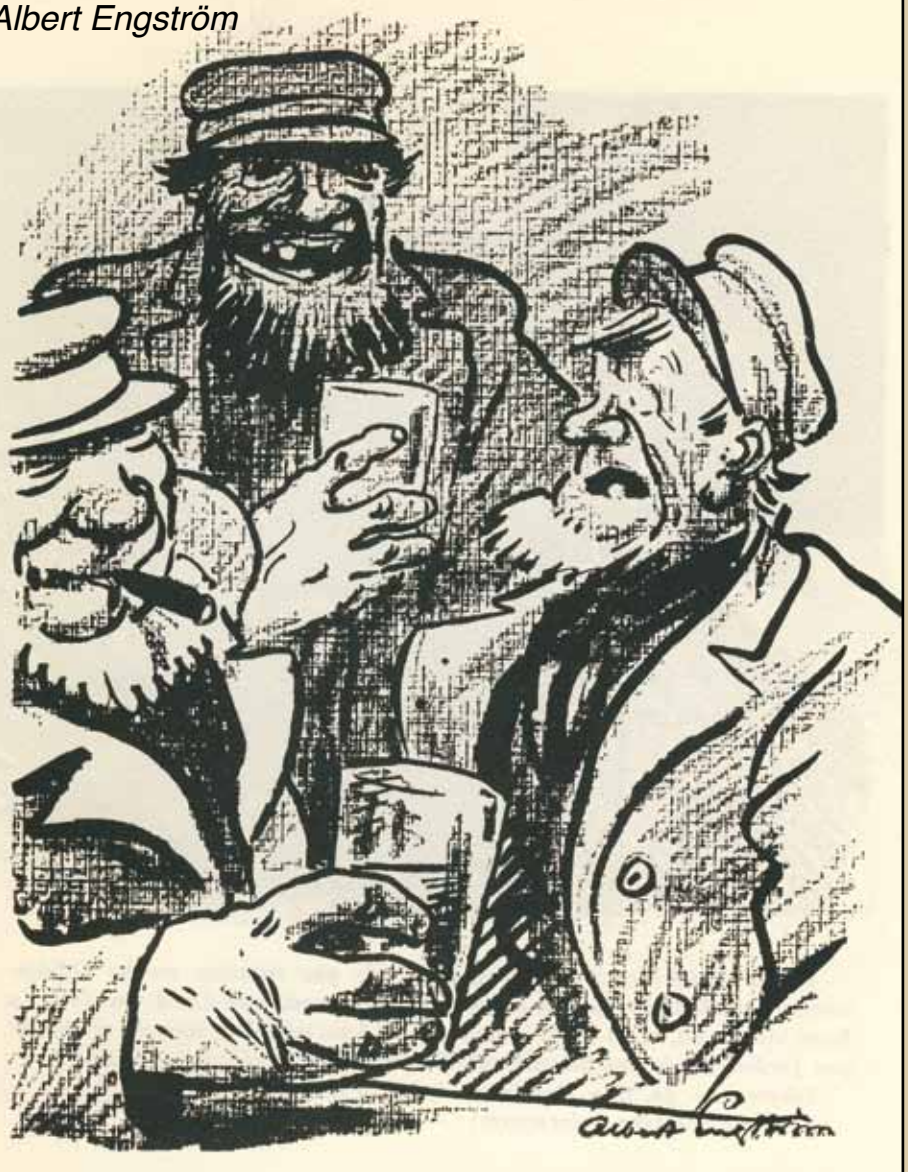
Diesel House, som finansieres af B&W's efterfølger Man Diesel & Turbo, har fri adgang til en imponerende udstilling for skibsmotor-entusiaster, som også indeholder en legendarisk kæmpemotor fra 1932.
***Se mere på: http://www.dieselhouse.dk***

***Menukort fra "Selandia"***

*.... pluralisme og (endog temmelig vidtgående) uenighed er noget, vi bør værne om og fejre; Enighed og fællesskabets fodslag kan kun etableres på baggrund af massiv undertrykkelse og knægtelse af individet. Der er ikke - og der bliver aldrig - en naturlig organisk union mellem enkeltindivider og et politisk fællesskab uden grotesk tvang.*

Lektor i filosofi mv, Morten Ebbe Juul Nielsen, kronik i Information 18/7.

*Albert Engström*



En Klynge Skippere fra Roslagen sidder over en Sjus og brovter med deres gode Hukommelse. Til sidst slaar gamle Havström Næven i Bordet og raaber: — Her sidder I og brovter og skryder me', a' I ka' huske baade de' og de', fra I var ti og femten Aar gamle. Hva' Fa'n er jeres Hukommelse imod min? Je' ka' Dælen-dundre-mig huske, da min Mor gik og spekulered' paa, om je' ble' en Dreng eller en Pige.

MASKINEL MAGASINPOST
POST PP DANMARK
IDnr. 42857

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

## Ferier

| | |
|---|---|
| Ole Strandberg | 13/08 - 27/08 |
| Christian Petersen | 18/09 - 16/10* |
| Barno Jensen | 15/10 - 17/10 |
| Mohni Bambara | 15/10 - 22/10 |

* Christian Petersen har orlov