

Fagbladet CO-Søfart

**Isbryderne
en unik arbejdsplads**
> 12 - 15

Kommentar:
**Rigtig god
idé - bare
ikke lige her**
> 10 - 11



Færgeoverfart:
**Hals - Egense
- konkurrent til
motorvejen**
> 19 - 21

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

CO-Søfart

Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

tlf. 36 36 55 85
mail: cosea@co-sea.dk
www.co-sea.dk

Ansvarshavende redaktør

Ole Philipsen, formand CO-Søfart
mail: op@co-sea.dk

Redaktion

John Ibsen, sekretariatschef
Ole Strandberg, faglig sekretær
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Christian H. Petersen, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Viborg

Deadline

Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest 15. marts eller efter aftale.

Materiale til Fagbladet CO-Søfart sendes til Hanne Hansen, hh@co-sea.dk

Næste nummer

udkommer 15. april
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

Hanne Hansen, CO-Søfart

Oplag

2.800 eksempl. kontrolleret FMK/DS



Indhold

Faglige sager og noter	4-9 & 21
En hjerneblødning og PFA-forsikring	4-7
Kommentar: Rigtig god idé - bare ikke lige her	10-11
	
Isbryderne - en unik arbejdsplads	12-15
Nyt fra A-kassen	15
Portræt af Ole Strandberg: Det skal være rimeligt	16-18
Portræt af en færgeoverfart: Hals - Egense	19-21
Laks med "gassovs"	22
Nyt om navne	23
Bagside af format	24

SEMINAR PÅ METALSKOLEN I JØRLUNDE



Metalskolen i Jørlunde er booket til seminar for DMMA's bestyrelse, branchegrupper og tillidsrepræsentanter (inkl. suppleanter) i dagene **22. til 24. maj 2013**. Der er **bestyrelsesmøde** og **branchegruppemøder** den **22. maj** (dvs. at tillidsrepræsentanter og suppleanter ikke er med her), mens der den **23. og 24. maj** er seminar for **både bestyrelse, branchegrupper og tillidsrepræsentanter/suppleanter**.

Yderligere information kommer ud i nærmeste fremtid, men I bedes så vidt muligt allerede nu reservere dagene, så vi kan få et interessant og velbesøgt seminar. Har I gode ideer til emner på seminaret så send os et tip. Gerne på mail: cosea@co-sea.dk

En gennemgang af DIS er på tide, og vi vil i CO-Søfart hilse den velkommen.

Forandring fryder

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Leder

Som det næppe er gået nogen indenfor erhvervet forbi, så har regeringen fremlagt en vækstplan, som tager afsæt i de anbefalinger, som det såkaldte vækstteam - bestående af repræsentanter fra erhvervet, forskning og myndigheder - kom frem med i deres rapport.

Lad os kigge på nogle af anbefalingerne fra listen i uprioriteret rækkefølge.

1. Bedre uddannelse og øget tilgang til Det Blå Danmark.
2. Forskning, udvikling og innovation i Det Blå Danmark.
3. Beskatning og udviklingsfinansiering.
4. Lettelse af administrative byrder og færre danske særregler.
5. Fremme af dansk indflydelse og markedsadgang.
6. Øget fokus på kvalitetsskibsfart.
7. En effektiv, serviceorienteret og moderne administration.

Den opmærksomme læser har naturligvis hurtigt gennemskuet, at dette jo slet ikke er fra vækstteamets store pallet af nye visioner, men derimod noget gammelt bras fra "Handlingsplan for udvikling af Det Blå Danmark", som daværende erhvervsminister Bendt Bendtsen (C) lod udarbejde i 2006.

DIS – en død sild?

Hvorfor er vi ikke kommet videre siden 2006?

Bruttotonnagebeskatning og DIS er naturligvis store delelementer i de berømte rammebetingelser.

I CO-Søfart er vi da også helt enige med Formanden for Danmarks Rederiforening, når han under høringen forleden påpegede, at uden DIS, havde der ikke været andet end en håndfuld danske søfarende tilbage.

Desværre stopper rederne altid der i sætningen, for DIS var løsningen på den

gordiske knude i 1988 - samtidig med at DIS gav danske søfarende mulighed for at være konkurrencedygtige, gav DIS så sandelig rederierne samme mulighed.

I 1996 skulle Funder-udvalget give DIS et ordentligt eftersyn efter 8 års slid. Kommissoriet til udvalget lød:

"Hvordan Danmark fortsat kan bevare sin status som betydende søfartsnation med danske søfolk ombord i skibene, og hvordan kan man sikre, at DIS fortsat kan tiltrække udenlandske virksomheder, mens standarden som kvalitetsregister bevares."

Atter understreges det, at forudsætningen for DIS er todelt - der skal tænkes i konkurrencedygtighed for rederier i registret og i danske arbejdspladser til søs.

Siden fik vi så tonnagebeskatningen, som isoleret set må betragtes som endnu en støtte til "det ene ben", nemlig en direkte støtte til konkurrencedygtigheden for rederier i registret.

Man har ganske vist bibeholdt en forudsætning om, at de danske menige bare skal skaffe sig bedre kompetencer, så skal der nok vanke arbejdspladser, men gang på gang er det forpligtigelsen på de 200 officersaspiranter, der trækkes frem som den samfundsbyrde, rederierne påtager sig til gengæld.

Nu kan man så også objektivt konstatere, at trods tilgang af tonnage til registret, er antallet af danske officerer stadigt faldende.

Nu er det så ikke længere de søfarende, men valutaindtjeningen og arbejdspladserne i land, som skal udgøre nytteværdien af DIS.

De økonomiske vismænd har gang på gang påpeget, at dette naturligvis er det rene vrøvl, og at Danmark i virkeligheden har underskud på at opretholde ordningerne.

Et nyt og anderledes DIS

Kan svaret på spørgsmålet virkelig være så simpelt?

Kan man i sin vildeste fantasi forestille sig, at det er fordi, der sidder nogle med de korrekte beregninger, som vil afsløre, at DIS ikke længere er samfundsgavnligt i dens nuværende form?

Kan det være fordi, at man godt er klar over, at samfundsinteressen og motivet med DIS for længe siden er kuldsejlet?

Jeres bud er naturligvis lige så gode som mine, men én ting er sikkert, jeg er personligt glad for, at vi endelig har fået en minister, som tør spørge, om det ikke snart er på tide at kigge på en gennemgang af DIS - selvfølgelig under hensyntagen til den betydning det har for hele erhvervet.

Fra CO-Søfart kan vi kun hilse et sådant initiativ velkomment, fordi vi om nogen organisation i "Det Blå Danmark" ved, at alting ændres med tiden, og det drejer sig om at følge med i god tid, og være foran, ellers bliver man overhalet af udviklingen.

Jeg nævner bare i flæng - sag om polske søfarende, LO klage til kommissionen, SØLE og skat - DIS i den nuværende form er under forandring, og ikke kun fra vismænd og EU.

Vil vi påvirke udviklingen, er vi nødt til at tage debatten indbyrdes i erhvervet.

Så lad os nu sætte os sammen, og få løst problemerne, og få gennemført de tiltag, som alle igennem rigtigt mange år, har været enige om ville gavne os alle, og på den måde får vi opfyldt det fælles mål, som DIS oprindeligt var udtryk for.

FORANDRING FRYDER, og den, der går i andres fodspor, kommer aldrig foran.

Seniorordning på SamsøFærgen

Som nævnt i sidste nummer af fagbladet, har vi nu indgået den første aftale om en seniorordning på SamsøFærgen. Medlemmet er overgået til seniorordning pr. 1. januar 2013 og kunne for rederiets pensionsdel, frikøbe sig fra 10 arbejdstimer om måneden. køj

Endelig penge fra Motel Ebeltoft

Sagen om et medlem, der manglede løn og feriepenge fra Motel Ebeltoft, er nu løst og medlemmet har fået sine penge efter vores advokat sendte en stævning til Motellet. køj

RAL

Overenskomsterne med Royal Arctic Line forventes underskrevet i uge 5-6. køj

Fjord Lines Danmark - OK nærmer sig

Overenskomsterne med Fjord Lines Danmark A/S forventes underskrevet i uge 4-5 for så vidt angår skibsassistenter og skibsmekanikere. De har været længe undervejs, men så vidt vi er orienteret har de berørte medlemmer fået deres lønstigninger. Det er derfor udelukkende tekstændringer til hovedoverenskomsterne, der mangler at blive implementeret.

Baggrunden for at tingene har trukket ud, har været, at vi sideløbende arbejder på en fællesoverenskomst for alle grupper under DMMA. Denne overenskomst skulle gerne erstatte de traditionelle overenskomster. Det er meningen at denne overenskomst skal træde i kraft med levering af de nye skibe. køj

En både forvirrende og rystende historie dukkede kort før jul op i faglig afdeling. Sagsbehandlingen hos CO-Søfart har indtil videre betydet, at medlemmet har fået udbetalt 100.000 kr. i efterbevilget forsikringssum for kritisk sygdom fra PFA. Men sagen er ikke slut der, mener faglig sekretær Ole Strandberg, der her fortæller historien om Kirsten Frederiksens sag.

En hjerneblødning og PFA-forsikring

Af Ole Strandberg, faglig sekretær CO-Søfart

I begyndelsen af december 2012 blev foreningen kontaktet af ægtefællen til et bornholmermedlem. Historien var både forvirrende og forbavsende. 27. januar 2012 var vores medlem blevet ramt af en hjerneblødning, og i løbet af året havde ægtefællen både været i forbindelse med PFA og BHT/Færgen, for at høre om mulige forsikringsdækninger fra den pensionsordning der var indbetalt til siden år 2000. Måned efter måned, en pæn del af lønnen (både eget og arbejdsgivers pensionsbidrag er en del af de ansattes egen lønsum!). Ifølge de pensionspapirer fra PFA medlemmet havde hjemme, var der indeholdt såvel Kritisk Sygdom som invaliditetsdækning i pensionsordningen.

PFA: Ingen forsikringsdækninger

PFA meddelte nu ægtefællen, at vores medlem kun havde en "opsparingsordning" i pensionselskabet, og rederiet

havde ikke kunne hjælpe med andre informationer.

Foreningen kontaktede PFA og fik bekræftet at medlemmet "af en eller anden grund kun havde en opsparingskonto" registreret og ingen forsikringsdækninger. Vil det sige, spurgte vi, at vores medlem og rederiet i 12 år, måned efter måned, har indbetalt en ikke ubetydelig del af sin løn til PFA, efter en ikke-frivillig pensionsordning, som er tegnet som følge af en kollektiv overenskomst mellem os og rederiet, - og så har hun bare en simpel "bankkonto" hos jer?

PFA vendte tilbage og forklarede, at medlemmet ikke havde reageret på en henvendelse i år 2000 og "gentagne rykkerbreve", på med sin egen underskrift at bekræfte at hun var sygdomsfri. I 2006 var den grundlæggende pensionsaftale mellem foreningen og PFA blevet fornyet, og efter den tid blev der ikke længere forlangt helbredsunderskrift, og



Kirsten Frederiksen sammen med sønnerne Søren og Klaus på henholdsvis 35 og 36 år. Begge sønner var til stede under CO-Søfarts besøg 1. februar. Foto: Ole Strandberg

alene besiddelse af en gyldig "Blå Bog" var tilstrækkeligt, for at helbreds-forsikringerne var gældende som integreret del af pensionsaftalen. Imidlertid betød en passus i aftalefornyelsen - efter PFA's mening -, at medlemmets forsikringsordning skulle videreføres uændret - uagtet hun var i besiddelse af "Den Blå Bog".

Flere rykkere viste sig at være én

Foreningen har været noget rystet og mystificeret af historien, og for den sags skyld også af den telefoniske kommunikation med PFA. Der er gentagne gange blevet talt om "flere rykkere" på underskriften, som viser sig at være een rykker. PFA har og-så forklaret at "man har gjort en hel masse" for at bringe papirerne i orden, men faktuel er der kun den ene rykker. Og også på anden vis har kommunikationen vist sig at være lidt af en prøvelse - måske i begge ender af telefonrøret. Og selvsagt er der ikke tale om en "opsparingskonto" i PFA, men om en "ren pensionsordning", uden de aftalte helbredsrelaterede forsikringsdækninger.

Kirsten Frederiksen fortæller:

De lykkeligste år - og så kom 2012

I slutningen af januar 2013 var vi omsider kommet så langt i historien, at vi synes det var på sin plads at sætte ord og billeder på medlemmet, også efter hendes ægtefælle, som kommunikationen var foregået med, pludselig og uvarslet var afgået ved døden umiddelbart før jul.

Fredag den 1. februar tog undertegnede til Rønne for at interviewe Kirsten Frederiksen. Tilstede under interviewet var Kirstens to sønner, Søren og Klaus på henholdsvis 35 og 36 år.

Kirsten selv er 60 år, født i Næstved i 1952 og opvokset på Sjælland og i Jylland. Hun gik ud af 1. real og læste til klinikassistent. Da hun var i begyndelsen af tyverne fik hun de to børn med en kæreste, og blev kort efter gift med en anden mand.

Det ene barn havde som spæd en livstruende nyrecancer, som han overlevede efter 3 år i kemoterapi. I midten af 80'erne rejste familien til Bornholm, fordi manden ville være fisker. På Bornholm lykkedes det at

Af Ole Strandberg, faglig sekretær CO-Søfart

blive videreuddannet. Kirsten fik taget 9. og 10. klasse og en HF-eksamen, og blev skilt fra sin mand. I 1994 afsluttede hun en uddannelse på Turistakademiet.

BHT/Færgen

Kirsten blev ansat som receptionist på "Povl Anker" i februar 1998. I begyndelsen af 2000 blev hun omfattet af pensionsordningen med PFA (anciennitetsbestemt) og den 7. juni 2000 fremsendes et brev, hvor side 6 er helbreds erklæringen der skal underskrives og returneres til PFA. Senere, den 23. august, fremsender PFA den ene rykker med henblik på at få ordningen "på plads". Kirsten har ingen hukommelse overhovedet om at have modtaget de to breve.

Det kan noteres at Kirsten netop dette år lever en turbulent og vanskelig tid. I slutningen af året sygemeldes hun med en psykologisk diagnose og er sygemeldt i næsten 5 måneder.

> fortsætter side 6 og 7

Faglige sager

& noter

... hjerneblødning og PFA-forsikring

> fortsat fra side 5

Kirsten Frederiksen fortæller:

I forløbet assisterer det gode gamle rederi med psykologhjælp. Efter raskmelding i maj 2001, arbejder hun som receptionist uden sygdomsforløb frem til hjerneblødningen 27/1-2012. Kort forinden var hun udnævnt til Holdleder.

Uden udsigt til at komme tilbage i arbejde, blev Kirsten opsagt med fratrædelse den 31. december 2012, hvorefter hun har fået 4 måneders løn i fratrædelsesgodtgørelse.

De lykkeligste år og året 2012

De sidste ti år før hjerneblødningen har været den lykkeligste tid, fortæller Kirsten. Hun holdt meget, meget af arbejdet i BHT/Færgen, og i den tid finder hun endelig ro i et lykkeligt ægteskab. Ægteparret slår sig ned i en idyllisk bolig lidt uden for Rønne.

Den 27. januar 2012 slår det første lyn ned. På vej hjem fra en ferie i Rumænien bliver Kirsten ramt af en hjerneblødning, mens hun og ægtefællen er på vej i bil fra Sturup Lufthavn til Ystad. Fra Ystad Sygehus overføres hun til Lund



Universitetshospital hvor hun opereres med udsugning af en blodansamling på 5,8 cm i diameter fra højre side af hjernen. Efter en uges tid overføres hun til Rønne Hospital, hvor hun ligger et par måneder.

Resten af året arbejdes der med genoptræning, og så slår det andet lyn ned. Nogle dage før jul dør ægtefællen pludselig og uvarslet af et hjertetilfælde mens han spiller golf.

Omkring det tidspunkt i samtalen foreslår jeg en smøgpause udenfor, men Kirsten hiver et askebæger frem og siger, "ryg du bare" og tænder sig selv en smøg, "nu gør jeg hvad det passer mig, man kan jo dø hvad øjeblik det skal være alligevel".

Nutiden

Kirsten er dybt præget af de to tragiske hændelser i 2012. Hun er tydeligt mærket af sorg. Men hun er også taknemmelig over den hjælp hun får, og således også i forhold til PFA, som har efter-bevilget hende forsikringssummen for Kritisk Sygdom på 100.000 skattefrie kroner.

Fremtiden

Situationen nu, et år efter hjerneblødningen, er sådan, at Kirsten overhovedet ikke kan bruge sin venstre arm. Det venstre fodled er stift og hun går

PFA og juraen

Efter en del korrespondance og telefonsamtaler mellem PFA og foreningen, besluttede PFA at lade Kirsten være omfattet af forskellige forsikringsdækninger, herunder dækning for Kritisk Sygdom, men ikke med berettigelse til invaliditetsydelse. Kirsten fik meddelelse om den administrativt udvirkede police-forbedring ved brev af 8. januar, og engangsbetøbet for Kritisk Sygdom blev udbetalt på rekordtid, efter ansøgningen var indsendt.

Foreningen har i notat til PFA dateret 23. januar, argumenteret for at policen efter aftaleændringerne i 2006, også burde have indeholdt invaliditetsdækning.

Vi vil i næste nummer af bladet vende tilbage til de juridiske vinkler og status på historien.

Ole Strandberg



Huset er for stort til Kirsten selv og rummer for mange minder. Derfor er det sat til salg.

vanskeligt ved hjælp af en stok. Den magtesløse arm trænes og trænes, men Kirsten synes kun der mærkes banale fremskridt. Hun går til fysioterapeutiske øvelser to gange om ugen og træner flittigt hjemme. Intellektuelt er hun i dag upåvirket af hjerneblødningen.

Huset er sat til salg. Det er for stort til Kirsten alene og rummer for mange minder om et fælles projekt mellem hende og den afdøde ægtefælle. Der er ingen friværdi i huset.

Der arbejdes på at indlede en førtidspensionerings sag, og tilsyneladende får Kirsten rigtig god støtte fra kommunen på Bornholm. Hun har i alle årene på arbejdsmarkedet indbetalt til efterlønsordning, som nu er blevet en ikke-mulighed. På ærgerlig vis kom hendes anmodning om udmeldelse af ordningen, med skattefri udbetaling af de personlige indbetalinger, een dag for sent, og udmeldelsen blev sat i bero.

Der er så småt ved at være tro på en fremtid trods alt, men processen er ikke let.

Viden om pension

Kirsten husker tydeligt de årlige breve fra PFA med opdaterede policeoplysninger. Som rigtigt mange andre har hun ikke hæftet sig ved noget særligt i papirerne, og blot lagt dem til side, hvorefter hendes ægtefælle har arkiveret dem.

Der er formentlig de få, der studerer hver linie forfra og bagfra, og de mange som bladrer i dokumenterne med et tomt blik.

Offshore - ønske afvist efter moden overvejelse

Vi har fået en henvendelse fra catering-virksomheden Aramark, som har tiltrådt vores offshore-overenskomst for mobile rigge med Danbor. Aramark har udover catering på mobile rigge også cateringmedarbejdere på stationære rigge på Nordsøen. De har derfor et ønske om få mulighed for at lave en fælles pulje af faste reserver, som kan sendes ud på både de mobile og de stationære platforme efter behov.

Vi indvilligede i at overveje sagen og tog blandt andet vores tillidsrepræsentant med på råd. Det endte dog med at ønsket fra Aramark blev afvist, da det vil blive for rodet og uoverskueligt, ligesom vi vil risikere at stille nogle medlemmer svagere pga. af forskellene på overenskomsterne mellem de mobile og stationære rigge. Der er blandt forskel på forholdet mellem ude- og hjemmeperiode samt på lønnen. cp

Svitzer - sag løst trods manglende ansættelsesbevis

Et medlem som efter flere års ansættelse i Svitzer er gået på efterløn, har i en periode fungeret som afløser i rederiet. Efter den seneste udmønstring kontaktede medlemmet afdelingen, da han ikke mente, at hans fridøgnsop tjening var korrekt. Da vi kiggede nærmere på sagen, viste det sig, at medlemmet ikke havde noget ansættelsesbevis, så det blandt andet var uklart, hvad optjeningsfaktoren egentlig var. Det er blandt andet derfor, at det er ret vigtigt med en korrekt udfyldt

kontrakt, så man i tvivlstilfælde har mulighed for at finde den korrekte løsning, hvis der opstår uenighed. Af samme grund kan virksomheder straffes hvis der enten ikke foreligger et ansættelsesbevis eller, hvis det ikke er korrekt udfyldt. I stedet for en sag om manglende ansættelsesbevis, blev vi dog enige med både medlem og rederi om, at han fik de fridøgn, som han mente at have til gode og fik på den måde løst sagen. cp

Dagpengesats - forkert indberetning af løn

Et bornholmsk medlem har efter et afsluttet ansættelsesforhold (ikke på Færgen) meldt sig ledig og modtager dagpenge. Til medlemmets overraskelse har hun dog ikke fået maksimal dagpengesats. "Min a-kasse" henviser til at de beløb, den tidligere arbejdsgiver har indgivet til E-indkomstregisteret ikke berettiger til højeste sats. Efter en gennemgang af medlemmets lønsedler i forhold

til det, som virksomheden har indberettet, står det klart at virksomheden ikke har indberettet den korrekte løn jf. lønsedlerne. Havde man gjort det, ville medlemmet få fuld dagpengesats. Vi har derfor kontaktet a-kassen og foreslået, at de beregner satsen på baggrund af lønsedlerne i stedet for de forkert indberettede tal i E-indkomstregisteret. Vi afventer pt. svar fra a-kassen. cp

Aalborg Havn - trak for ferie under sygdom

Virksomheden Aalborg Havn opsagde sidste år et medlem efter længere tids sygdom. Ved opgørelsen af medlemmets tilgodehavende feriepenge viste det sig, at man havde trukket ham for ferie i sygdomsperioden. Da man iht. ferieloven ikke kan afvikle

ferie under sygdom kontaktede vi Aalborg Havn og gjorde dem opmærksom på, at medlemmet har hele ferien til gode. Virksomheden har nu rettet ind og har indbetalt det resterende beløb. cp

BornholmerFærgen varslede ukorrekt

En række medlemmer henvendte sig til afdelingen, idet BornholmerFærgen den 12. december 2012 havde opsat en mail med besked om, at M/V Povl Anker fra den 1. januar overgik fra mønstret besætning til holddrift besætning. For det enkelte medlem betyder dette en lønnedgang på ca. 6000 bruttokroner om måneden. Vi kan naturligvis ikke acceptere, at vores medlemmer får den slags oplysninger på en opslagstavle, ligesom medlemmerne skal varsles, da der er tale om en væsentlig ændring i medlemmernes arbejdstid og økonomi. Der blev derfor afholdt møg-lingsmøde den 17. januar 2013 i Bilfærgernes Rederiforening. Færgen har nu meddelt, at man ikke er enige i vores betragtninger men, uden præjudice, vil betale mønstringstillæg til udgangen af marts 2013.

Da Færgen har et ønske om, at besætningen på M/V Povl Anker af og til skal mønstres i force majeure situationer, har vi tilbudt Færgen en forhandling om hvordan dette kan foregå fremadrettet.

køj

Fra brutto til netto - nye bilag er klar

I disse tider bliver der regnet fra brutto til netto. Vi har derfor den 5. februar godkendt hyrebilag på DIS for skibsassistenter og skibsmekanikere i regi af Bilfærgernes Rederiforening. Hyrebilagene er allerede nu lagt ud på foreningens hjemmeside.

køj

Flere brud på overenskomsten af BornholmerFærgen

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent CO-Søfart

I Dansk Metals Maritime Afdeling, Catering, har gennemgangen af arbejdstidslister påvist flere brud på overenskomsten. Rederiet stiller sig uforstående.

Ved gennemgang af arbejdstidslister (perioden juni-december 2012) for BornholmerFærgen, blev der fundet flere brud på overenskomsten.

Ved overenskomstforhandlingerne som blev afsluttet den 21. maj 2012 blev det aftalt, at en weekendfrihed skal være på minimum 58 timer i et nærmere angivet tidsrum fra fredag til mandag. Gennemgangen af vagtplanerne i den nævnte periode viste, at flere weekend "friheder" ikke er lange nok. Dette påpegede vi over for Færgen på et møg-lingsmøde den 17. januar 2013. Vi troede så egentligt, at vi var enige med Færgen om at løse denne sag hurtigt og uden inddragelse af LO. Men Færgen mener nu, at overenskomstbestemmelsen først har gyldighed, når overenskomsten er trykt og har været udsendt i en måned eller to. Vi er naturligvis ikke enige i denne betragtning og sagen fortsætter derfor i det fagretslige system.

Tvangsafspadsering

Vi er endvidere blevet gjort opmærksomme på, at der tilsyneladende har været en afstemning ombord på 'Leonora Christina' om tvangsafspadsering af overtid. Det, der er stemt om, fraviger overenskomsten på en række områder og rammer dermed alle ansatte indenfor catering. Det er naturligvis ikke acceptabelt, at en gruppe med-

arbejdere forsøger at sætte de øvrige medarbejders overenskomst ud af kraft, og DMMA kan ikke acceptere, at der indgås sådanne aftaler uden, at vi har været involveret.

Rederiet stiller sig fuldstændigt uforstående, da man er af den holdning, at det må være medarbejdernes eget valg, mens vi har forsøgt at påpege, at det netop er aftalt i overenskomsten, at sådanne aftaler om afvikling af overtid skal indgås med den enkelte ansatte, således at et medlem ikke skal føle sig presset af gruppen til at indgå aftaler, som han eller hun ellers ikke ville ønske. Ønsker rederiet en generel aftale om afspadsering af overtid, skal en sådan aftale forsøges indgået med afdelingen i forbindelse med f.eks. overenskomstforhandlingerne.

Medlemmer uden weekendfri

I fortsættelse heraf, fandt vi også flere medlemmer, som slet ikke har haft én weekendfrihed i en måned som overenskomsten foreskriver. Færgen mener, at det er efter medlemmets eget ønske. Det er vigtigt at påpege, at overenskomsten er indgået med afdelingen og dette betyder dermed også, at evt. ændringsønsker Færgen eller medlemmerne måtte have, skal forhandles og godkendes af afdelingen. Derfor vil også denne sag blive videreført i det fagretslige system.



Noget var galt i afregningen for forkortsejlads til en dansk skibsassistent i Mærsk Supply. Efter en del hovedbrud gik det op for faglig konsulent i CO-Søfart, Christian H. Petersen, at lønkontoret hos Mærsk Supply havde glemt at veksle beløbet fra brasilianske real til danske kroner.

Mærsk Supply - to sager om **forkert** løn

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Vi har haft et par sager i Mærsk Supply siden sidst.

Den første drejer sig om en kok, der i en periode udførte opgaver som hovmester. Dvs. at han udover sine normale opgaver som kok blandt andet stod for bestilling af varer og told-deklaration, ligesom han fungerede som leder for de andre kokke samt stewardesser. Vi forlangte derfor, at rederiet i den pågældende periode skulle aflønne kokken, som var han hovmester. Rederiet afviste vores krav og henviste til, at man kun havde en vis kvote af hovmesterstillinger og at denne var opbrugt. Vi svarede, at det er de reelle arbejdsopgaver, der afgør stillingsbetegnelsen og ikke hvilket antal stillinger, rederiet måtte mene, at de skal have. Rederiet henviste desuden til besætningsfastsættelsen, men dette

kunne vi også afvise, da den ikke skelner mellem kokke og hovmestre og dermed er sagen uvedkommende. Efter en del yderligere diskussion frem og tilbage gav rederiet sig til sidst og udbetalte den korrekte hyre for den periode, hvor medlemmet reelt fungerede som hovmester.

Forkortsejlads gav hovedbrud

Den anden sag drejer sig om forkortsejladshyre, hvor tre brasilianske skibsassistenter blev afmønstret, inden skibet skulle til Europa og efterlod tre andre skibsassistenter med opgaverne om bord. I første omgang ville rederiet først efter nogen overvejelse acceptere, at der overhovedet var tale om forkortsejlads. Kun en af de tre tilbageværende skibsassistenter var dansker, og han henvendte

sig til CO-Søfart, da han ikke mente at det udbetalte beløb var korrekt.

Rederiet fastholdt i første omgang at beløbet var korrekt, da den afmønstrede sømand var brasilianer og fik en lavere løn end den danske skibsassistent. Det var vi godt klar over, men vi mente stadig at beløbet var ukorrekt, selvom vi endnu ikke havde gennemskuet, hvad der egentlig var gået galt i beregningen.

Men efter at have regnet en del med skiftende vekselkurser mellem brasilianske real og danske kroner, og efter at have stirret på tallene på lønsedlen, slog det pludselig undertegnede, at det egentlig var underligt, at beløbet i danske kroner lå så tæt på beløbet i real (cirka 5 kroners forskel). Var problemet i sin enkelthed, at rederiets lønkontor simpelthen havde glemt at veksle beløbet i brasilianske real om til danske kroner? Noget tydede på det, da tallene passede, så dette forelagde jeg rederiet. De vendte efter drøftelser med lønkontoret tilbage og bekræftede, at fejlen altså skyldtes manglende omregning til danske kroner.

Det tilgodehavende beløb er lidt under 5.000 kroner, som overføres til medlemmets konto.

Sådan kan det åbenbart gå til i en stor multinational dansk virksomhed med bemandingskontor i Filippinerne og lønningskontor på Isle of Man!

Nye tillidsfolk

Business Leaderne i DFDS har valgt Dorte Slynborg fra Pearl til suppleant. Hos catering-besætningen i Samsø Færgen er Maj-Britt Sick Jensen valgt til tillidsrepræsentant, mens Charlotte Orluff er valgt til suppleant. I Bornholmer-færgen har der også været valg hos cateringbesætningen. Her er stemmerne netop optalt og Anette Kofoed fortsætter som til-

lidsrepræsentant på hurtigfærgen, med Anette Lindegaard Madsen som suppleant (ligeledes på 'Povl Anker'), mens Per Jørgensen og Tony Frank Andersen er genvalgt på 'Hammerodde'. Hos Fjord Line er der sat opstillingslister op til valg af ny TR og suppleant for catering-besætningen.

Rigtig god idé – bare ikke lige her!

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Kommentar

Jeg har gennem et stykke tid i TV, kunnet følge med i diskussionen omkring oprettelsen af et bosted for unge i pleje i en forstad i Esbjerg. Naboerne har klaget til kommunen med henvisning til faren for øget kriminalitet og faldende ejendomspriser.

Når en grisefarm, et fængsel, en affaldsplads eller en vindmølle skal

placeres, kan alle iført deres samfundskasket pege på mulighederne for vækst, jobs, miljøhensyn og grøn energi, men når så "jeg-hatten" tages på, er der sikkerhed for, at ingen ønsker naboskabet.

Det kræver et stort menneske med overskud at tage kasketten, der tager hensyn til andre og omverdenen, på.

Vækstteam for det blå Danmark

Det var netop sådanne store personer, med visioner om et bedre, grønnere, rigere og mere jobskabende Danmark, som erhvervsministeren ønskede i vækstteamet for det maritime erhverv. Mulighederne lå lige for.

Samler man et bredt udvalg fra flere grene af erhvervslivet, forskning og myndigheder, er der jo virkelig mulighed for at få nye ideer, opfinde nye veje, lette administrative hindringer og skabe grundlag for fastholdelse og vækst for erhverv og beskæftigelsen i "det blå Danmark".

Formanden for teamet blev som bekendt Carsten Mortensen med titel af administrerende direktør for et mellemstort rederi, som har langt størstedelen af dets skibe og ansatte placeret i så eksotiske dele af "det blå Danmark", som Singapore, Kina, Panama og Indien.

Valget kunne jo umiddelbart undre, hvis ikke han også samtidigt var formand i Danmarks Rederiforening.

Atter kan vi udenforstående, der ikke besidder den dybere indsigt, undre os over, at regeringen vælger formanden for arbejdsgivernes fagforening som formand, men ikke vil vedgå, at dette nok er baggrunden for beslutningen.

Teamet blev bedt om at tage "jeg-hatten" AF, og bidrage til vores alles bedste.

Anbefalingerne

5. oktober 2012 forelå teamets anbefalinger til regeringen så, og ser man bort fra enkelte af medlemmernes bidrag, så har man sjældent fået en mere forudsigelig og navlebeskuende samling pladder.

Til stor forbavselse har forskningens repræsentanter fået et afsnit om, hvilke enorme fordele en styrkelse af dette segment vil have – tag bare en shipping uddannelse på bachelor niveau – dette var en nyhed fra Danmarks rederiforening fra foråret 2012.

Lettere administrative byrder og digitalisering var et input fra myndighedernes side – et projekt jeg selv deltog i hos Søfartsstyrelsen i 2009.

Skattefrihed til montører – noget som dele af erhvervslivet har kæmpet for siden skatteminister Ole Stavad fjernede den i 1990, og som man har kunnet klare sig med i over 20 år, og som umiddelbart er svært at knytte til det blå Danmark.

Halvdelen af rapporten er så, skulle man næsten tro, overladt til Danmarks Rederiforening, som meget overraskende skriver stolpe op og ned, om vigtigheden af bevarelse af rammebetingelserne og konkurrencedygtigheden.

De store lønomkostninger på land bliver såmænd også nævnt, og man kan næsten høre hr. Smedegaard fra APMM forsikre om, at hvis alle lavtlønnede bare arbejdede på et niveau med inderne!!, så ville væksten ikke kende grænser.

Intet nyt under solen der – ingen nytænkning – ingen visioner.

Alle gode tiltag – ellers havde de jo ikke været på tegnebordet i forvejen – men ikke den cocktail af synergi, som

vel både de søfarende og ministeren havde set frem til. TRIST.

Regeringens udspil - Vækstplanen

Heldigvis kogte regeringen det bedste ud i sit eget forslag, og selv om mange af ideerne absolut ikke er nytænkning eller revolutionerende, så er der ikke i min optik tvivl om, at planens faktiske gennemførelse vil styrke konkurrencedygtigheden og skabelsen af danske arbejdspladser.

Planen blev sat i offentlig høring 24. januar, hvor der var lagt op til yderlige debat og inputs.

Personligt havde jeg set frem til en åben og spændende debat, som kunne projekttere tiltaget endog endnu videre.

Ministeren skulle desværre hurtigt videre, så programmet blev fremskudt med Anette Wilhelmsen (SF) som første taler.

Planen er en ambitiøs plan byggende på anbefalingerne oplyste ministeren.

Regeringen, oplyste ministeren videre, har tre visioner med planen.

Der skal tænkes Danmark som maritimt centrum, i miljø, og tænkes i øget dansk beskæftigelse.

Gang på gang blev øget dansk beskæftigelse og flere danske jobs nævnt.

Herefter blev det de fremmødte politikeres tur til at stille spørgsmål.

Desværre mødte der politikere fra Venstre op, hvis primære formål var at søge en garanti for, at der ikke blev ændret ved hverken DIS eller tonnageskatning, og på den måde forsøge at drukne ministerens opfordring til nytænkning og nytænkning, ved at gentage de sædvanlige trivialiteter hidrørende fra Danmarks Rederiforening.

En enkelt af disse "håndførte" politikere præsterede endda at gå under seancen efter endt spørgsmål.

Meget klogt svarede ministeren, at dette ikke var et forum hvor der skulle gives garantier om "business as usual", men tværtimod at skabe en mulighed



Velkommen til det blå Danmarks visionære vækstteam.

for at tænke ud af boksen og høre (derfor muligvis titlen høring), hvad alle parter havde af ideer og argumenter.

For mig personligt, var ministerens svar, og hendes nogle gange i andre sager uprofessionelle tilgangsvinkel til tingene, en styrkelse af min tiltro på et demokrati, hvor politikere repræsenterer sig selv eller deres vælgere, og ikke lader sig styre af andre uvedkommende interesser eller interesser.

Heldigvis havde nogle af de fremmødte venstrefolk også spørgsmål, som både var relevante og ville kunne skabe plads til debat.

Blandt andet udtrykte søfartsordføreren fra Venstre, Preben Bang Henriksen, bekymring for, at Danmark ville gå forrest med miljøkrav, og på den måde skævvride konkurrencen.

Her kunne man virkelig have en debat om, hvorvidt et grønt image, som vi for eksempel kender fra Ø-mærket, ikke i virkeligheden kunne tippe konkurrencefordelen til vores side.

Også Gitte Lillelund Bech (V) havde yderst relevante spørgsmål, som også handlede om faren for at gå forrest i regelimplementeringen og ikke mindst et væsentligt spørgsmål om tidsplanen for implementeringen.

Endeligt udtrykte søfartsordfører fra Socialdemokratiet, Benny Engelbrecht, en slags "bordet fanger" overfor Venstre, og markerede dermed, at han ikke forventede, at manglende garantier

eller tilfredsstillende svar til Danmarks Rederiforenings repræsentanter i forsamlingen, skulle sabotere den brede politiske opbakning, som Venstre er en del af.

Konklusionen og fremtiden

Alle er enige om, at der skal ændringer til. Alle er enige om der skal vækst og jobskabelse til, og som det fremgår er det en af hjørnestenene i regeringens udspil.

Men konklusionen må være, at nytænkningen absolut ikke skal ramme "det rederierne kender", og jobskabelsen skal ikke nødvendigvis ske i deres skibe.

Ej heller skal der pilles ved det, vi kender – DIS og tonnageskatning, vi vil bare gerne have det lidt bedre.

Som den samfundsmindede formand, med de mange forskellige kasketter(!) så smukt udtrykte det under høringen, "...Når du snakker om dækspersonale og matroser, så er der simpelthen ikke råd til det. Det er et globalt erhverv...".

Samtidigt hørte vi så også den velkendte vise om de 200 danske søfarende og den enorme byrde, som rederier som Norden bærer.

Hvis man ikke lige ved, at der kun er tale om officerer, og at byrden er ligeligt fordelt blandt rederierne rent økonomisk (at det så kun er visse rederier der tager aspiranter ind er en anden sag), så skulle man næsten tro, at næste forslag ville være en "kompetencefond" à la Søfartens Ledere.



DIS er en forudsætning for os alle men ikke nødvendigvis i underbukser, der ikke har været skiftet i 17 år. Lad os nu alle tage tænkehatten på, og jeg-hatten af!

John Ibsen, sekretariatschef
CO-Søfart

Sagen er, at uanset om kasketten er direktør eller formand, så må man endelig ikke ændre i rederiernes rammebetingelser (baghave), det skal i hvert fald ikke være i mit rederi, og det skal ikke gå ud over mig – men ellers er det en "Rigtig god ide".

Så meget for vækstteamets anbefaling om at give øgede kompetencer til de søfarende for at skabe konkurrencedygtighed og arbejdspladser, og så meget for hr. Mortensen's evner til at tage "jeg-hatten" af.

Så meget for at se på nye tiltag, så meget for at se tingene i et nyt perspektiv – bare der ikke ændres noget for mig/os.

- Der skal være fokus på konkurrencedygtighed og gode rammebetingelser.
- Der er behov for at kigge på alt.
- Der er behov for at vende bøtten.

DIS er en forudsætning for os alle men ikke nødvendigvis i underbukser, der ikke har været skiftet i 17 år.

Lad os nu alle tage tænkehatten på, og jeg-hatten af!

Måske ministerier og styrelser i fremtiden skulle kigge på denne evne, når man sammensætter et vækstteam, eller beslutter at nedsætte et nyt "Funder udvalg", således fokus flyttes fra, hvad rammevilkårene kan gøre for mig, til hvad rammevilkårene kan gøre for Danmark.

Henrik Linkhusen er indehaver af den sjældne jobbetegnelse: donkeymand. I godt fem år har han været på isbryderen 'Danbjørn' og holder af arbejdet som maskinmand på det gamle skib. Et job, der er gået i blodet.

Men om lidt er det forbi. Isbryderne er udfaset og han har fået et varsel om, at han sidst i februar får sin opsigelse.

Isbryderne - en unik arbejdsplads



- Jeg nåede aldrig at komme ud og bryde is med skibet. Det ærgrer mig godt nok, bemærker Henrik Linkhusen.

Uden for står termometeret på minus otte denne januardag og der er udsigt til kulderecord den kommende nat og dagen efter.

Vandet i havnen på Flådestation Frederikshavn, hvor de tre statsisbrydere ligger i hi, har også fået skorpe i løbet af vinteren. Isen er ganske vist ikke mange millimeter tyk, men den er der. Og ugen før mente meteorologerne, at vi kunne stå over for isvinter med tilfrosne farvande, hvis frostgraderne fortsatte.

Endegyldigt slut

Som status er, gør det imidlertid hverken fra eller til for isbryderne. Statens isbrydere er sendt på aftægt efter den politiske beslutning om, at isbrydning i danske farvande skal løses af private udbydere. Formelt blev vejen banet for beslutningen allerede for et par år siden. Men nu er den endelig.

Så hvis donkeymanden skal opleve at bryde is, bliver det i andet regi end Søværnet.

Isbryderne er endegyldigt lagt på is - sådan i overført betydning - og de vil inden længe blive sat til salg, forlyder det fra Søværnet.

-Jeg håber, at der er nogen, der kan se værdien i de her skibe, siger Henrik Linkhusen, mens han hjemmefra viser rundt i 'Danbjørn's indre kringelkroge.

'Danbjørn' er sammen med 'Isbjørn' alderspræsidenter fra midt i tresserne. Begge er de bygget på Odense Staalskibsværft med 'Danbjørn' som den første i 1965 og 'Isbjørn' i 1966.

Den tredje isbryder, 'Thorbjørn', er lillebroderen - målt i displacement - og kan vel også kaldes efternøleren, idet den blev bygget 1980.

Nye - 47 år gamle reservedele

Henrik Linkhusen lægger ikke skjul på, at hans forkærlighed er de to gamle isbrydere. De har sjæl og emmer af historie.

Interiøret om bord på 'Danbjørn' står, som da skibet for godt 47 år siden forlod værftet. Om det så er den meget lavteknologiske lydforbindelse mellem broen og hovedgærdet ved kaptajnens køje, er den intakt: prop, tragt og slange er på plads og klar til brug.

Velbevaret og urørt af menneskehånd i snart et halvt århundrede er også reservedelene i maskinrummet. Livsvigtige dele til det enorme dieselelektriske fremdrivningssystem står forseglet og fastsurret på hylder. Alle dele nummererede og opmærkede, så et enkelt opslag i de gulfede papirer kan vise vej til den rigtige pakke om nødvendigt.

-Den første gang jeg så de sølvfarvede pakker, vidste jeg ikke, hvad det var, smiler Henrik Linkhusen.

Forseglede reservedele står på hylderne i maskinrummet. De er uberørt af menneskehånd i 47 år.





Fra DFDS til kulturchok

I det hele taget var det lidt af et kulturchok for ham, da han mønstrede om bord på 'Danbjørn' i oktober 2007.

Han havde forud sejlet som maskinmand i DFDS i 13 år. Da han imidlertid pludselig stod alene med en datter på otte år, kunne han ikke mere være på hverken langfart eller væk i flere dage.

-Jeg var derfor glad for, at jeg fik mulighed for jobbet her, bemærker han og fortsætter:

-Men det var noget af en forandring at komme fra moderne skibe med en masse automatik til 'Danbjørn', hvor alt er tæt på at være som på et museum.

Fagligt har det været en meget stor udfordring og ubeskriveligt lærerigt for ham.

-Her foregår der intet automatisk. Håndværksmæssigt er man helt tilbage til basis, og det er jeg utroligt glad for, at jeg har fået mulighed for at prøve. Og jeg vil holde på, at arbejdet her om bord kræver meget mere af den enkelte, end det gør på et moderne skib. Her er ingen computer, der fortæller, at nu skal der skiftes det og det. Og er der noget galt, så er det bare i gang med at tænke selv og finde fejlen. Der er ingen automatiske systemer, der bipper og fortæller, at fejlen er lige præcis på den eller den dims. Her



Jobbet som donkeymand på isbryderen 'Danbjørn' lakker mod enden for Henrik Linkhusen. Sammen med to øvige medlemmer af Dansk Metals Maritime Afdeling står han overfor en opsigelse.

skal man lytte, lugte og føle. Det kan en computer altså ikke, uddyber han, mens han sender blikket rundt i den forreste del af maskinrummet ved de to forreste B&W motorer.

Arbejdsglæde

-Her om bord er det helt tilbage til basis. Håndværket skal være i orden for at holde de gamle skibe her, tilføjer han understregende.

-Her skal man bruge hovedet og er ikke kun "reservedelsmontør". Det er vel helt kort fortalt det, jeg rigtig godt kan lide, opsummerer han.

De godt fem år i 'Danbjørn' har også betydet, at Henrik Linkhusen ret præcist kan definere, hvad arbejdsglæde er for ham.

-Det er når jeg får fundet løsningen på et problem. Finder ud af, hvad der er galt og får det lavet. Det giver en rigtig god fornemmelse, når dagen er omme, forklarer han.

Alle om bord opsiges

Henrik Linkhusen deler skæbne med alle ni fastansatte på isbryderne. I alt er de tre medlemmer fra Dansk Metals Maritime Afdeling, der står overfor opsigelse.

-Det har jo ligget i kortene længe, at det var den vej det gik. Men det gør det ikke bedre, når så det endelig bliver virkelighed, siger Henrik Linkhusen.

> fortsætter side 13



Alder er ingen hindring for funktionaliteten i hverken kontrolrum eller aptering. En rundtur på 'Danbjørn' er som en rejse tilbage i tiden. Til den gang analoge forbindelser ikke var at kimse ad - inkl. nødtelefonen til broen.

... en unik arbejdsplads

> fortsat fra side 13

Som de øvrige er han civilt ansat i Søværnet. Søværnet er som følge af forsvarsforliget i november i gang med nedskæringer på andre områder, og der er oprettet en genplaceringspulje for alle de, der som følge af nedskæringerne bliver opsagte. Henrik Linkhusen er tvivlende overfor, om han og kollegerne får noget ud af genplaceringsbestræbelserne.

-Personligt tror jeg, at vi som civile ligger meget langt nede på listen, men jeg håber da det bedste, siger han og fortsætter:

-For mit vedkommende er jeg i fuld gang med at søge. Jeg er stadig bundet af at skulle have et job, så jeg kan komme hjem hver dag, da jeg fortsat er alene med min datter, der nu er 14.

Langt og opslidende forløb

Hans opsigelsesvarsel er på fire måneder og dermed har han frem til 1. juli, inden arbejdsløsheden bliver et faktum.

-Vi har gennem længere tid været indkaldt hver 14. dag til en opdatering

på situationen. Men generelt har det knebet med informationerne, bemærker han.

-Det har været et opslidende forløb. Det at vide, at ens arbejdsplads er udpeget til at skulle lukke og så ikke har kunnet få noget endeligt at vide, det har været frustrerende. Det psykiske arbejdsmiljø her på skibene har da båret præg af det længe, og det har været hårdt, uddyber Henrik Linkhusen og fortsætter:

-Det at man dybest set samtidig er rigtig glad for jobbet, gør det jo ikke lettere.

Langtidsholdbare forbindelser

Sammenholdet de ni faste besætningsmedlemmer imellem er et helt og meget værdifuldt kapitel for sig. Selv om de til hverdag går op og ned ad hinanden, tilbringer de også meget fritid sammen.

-Vi har haft en masse fritidsarrangementer sammen. Og julefrokosterne er noget for sig. Så kommer også de pensionerede og tidligere ansatte på isbryderne. Vi har da også besluttet, at vi fortsætter med at holde julefrokost, selv om skibene ikke er her mere, smiler han. Socialt har han også været glad for de initiativer, som personaleforeningen på Flådestationen har stået for.

Men det væsentlige og helt centrale for ham er livet om bord i tæt kontakt med besætningsmedlemmerne fra de to andre isbrydere, der ligger lige ved siden af.

Sejlads har der dog ikke været meget

af, mens han har gjort tjeneste om bord.

-Sidst vi var ude og røre "i andedammen" var i 2011. Siden har 'Danbjørn' her ikke været ude. Det hænger sammen med, at et dokophold blev udskudt, da fremtiden for isbryderne blev usikker. Men 'Isbjørn' var ude og vende rundt her i december. Da de kom ind var det, at vi fik beskeden om, at det var slut, fortæller han.

Klar til udrykning - altid

Formelt set ligger 'Danbjørn' på såkaldt oplægningscertifikat.

-Men det er ikke ensbetydende med, at vi ikke har holdt det hele tip top og klar til start. I princippet skal vi jo kunne rykke ud med kort varsel.

-Arbejdsmæssigt kan man sige, at der er større udfordring i hele tiden at skulle være klar, end som hvis man sejler hver dag. Det kræver i hvert fald disciplin at ligge på varsel, forklarer han.

Manglende sejlads er heller ikke ensbetydende med, at isbryderne ikke er blevet brugt.

Under NATO-øvelser og militære sportsarrangementer har de tre "bjørne" fungeret som hotel for de mange deltagere. Og skibene er blevet flittigt brugt som træningsterræn for boardingteams fra både forsvaret og politiet, ligesom politiets og toldernes narkohunde har trænet i maritime indsatser om bord i kringelkrogene.

Men tomheden om bord er ved at indfinde sig.

Så godt som nyt - eller bedre

Faciliteterne om bord rækker til den fuldgyltige besætning på 28, der er nødvendig, når isbryderen er på job. Sådan som 'Danbjørn' var sidst den brød is i 2006. Da var den på opgave i Botnisk Bugt på svensk foranledning.

Om den nogensinde igen får is foran isbryderstævnen er uafklaret.

-Jeg håber virkelig, at skibet bliver købt til drift. Alt andet vil være helt forkert. Det er så godt og stærkt et skib og alt fungerer som nyt, siger Henrik Linkhusen.

Og han er ikke et øjeblik i tvivl om, at han meget gerne fortsætter om bord.

-Jeg kunne finde på hvad som helst for at komme med - tage orlov fra et nyt job for eksempel, noterer han.

Bevaringsværdigt

Tanken om, at skibet bliver købt til ophug, kan han slet ikke holde ud.

-Jamen nogen må da kunne se, at det her er alt for godt. Det er simpelthen bevaringsværdigt. Om ikke andet, så for historien - for det gode eksempel på dansk skibsbygningshistorie, som skibet er. Bygget på Odense Staalskibsværft med dieselelektrisk maskineri fra B&W og interiør af bedste danske design i hvert et rum, argumenterer han.

Og som trumfen i rækken af argumenter åbner han døren til et toilet. På indersiden af døren fortæller en illustreret planche, hvordan en Viking-flåde anno 1965 søsættes. Som supplement anviser plakaten også, hvordan ulykker undgås. Pædagogisk toilet-lektur på rette sted i læsevenlig højde.

-Hvor mange af de plakater eksisterer stadig, spørger 'Danbjørn's' snart forhenværende donkeymand.

En eventuel køber vil imidlertid gøre klogt i at skaffe sig gode forbindelser til oliereserverne i undergrunden.

At holde 'Danbjørn' sejlede kræver 30 tons olie i døgnet. Ikke den billige fuelolie - den tynde og dyrere dieselolie forstås.

Til gengæld er Henrik Linkhusen ikke i tvivl om, at køberen vil få både skib og oplevelser for livet.

Nyt fra A-kassen

Dansk Metals Maritime Afdeling

**DEN DIGITALE A-KASSE**

www.danskmatal/akasse

Brug den digitale A-kasse når du

- Melder dig ledig
- Ansøger om feriedagpenge
- Ansøger om efterløn
- Udfylder dit Ydelseskort (dagpenge, efterløn)
- Ønsker at sende besked til afdelingen/metal

**Det eneste du behøver, er Netadgang
NemId og eller Digital signatur**

WWW.JOBNET.DK

Husk, at du skal melde dig ledig på www.jobnet.dk den første ledighedsdag. Har du ikke mulighed for dette så kontakt din A-kasse.

Herefter skal du ind på den digitale A-kasse og udfylde en ledighedserklæring.

Har du ikke mulighed for dette, skal du henvende dig til A-kassen, så kan vi hjælpe dig med dette.

Vi skal kun bruge dine lønsedler, hvis du får udbetalt din løn i dage og ikke i timer.

MEN vi skal bruge din **OPSIGELSE**, så vi kan se, om du har fået din opsigelse i henhold til overenskomsten.

**HUSK ALTID AT KONTAKTE DIN AFDELING/A-KASSE
INDEN DU SELV SIGER DIT ARBEJDE OP**



Har du spørgsmål omkring dagpenge, efterløn, feriedagpenge, kontingent mm. så kontakt din A-kasse.

A-kassen - Maritime Afdeling
Susanne Holmblad • tlf. 33 14 84 36
0000suj@danskmatal.dk

Officielt er faglig sekretær Ole Strandberg i CO-Søfart fra nytår gået på deltid. Det er dog en ret teoretisk detalje i hans univers, da han aldrig har beskæftiget sig med begrebet arbejdstid. For ham drejer det sig om at lave det, der er tilfredsstillende for ham selv og andre. Og det fortsætter han ufortrødent med.

Det skal være rimeligt

Bag skrivebordet

Ofre for tåbelige afgørelser i et eller andet system har altid haft en god allieret i faglig sekretær Ole Strandberg i kampen for rimelighed. Med et tilsyneladende udtømmeligt engagement kan han i uger, måneder - ja år bide sig fast i en sag, og han helmer ikke inden, der er nået en form for rimelighed.

-Det skal være rimeligt, siger han med tryk på ordet "rimeligt".

Mange er ham taknemmelig for hans vedholdenhed i bekæmpelsen af urimeligheder. Omvendt er hans popularitet på offentlige kontorer og hos regelrytternes skriveborde til at overse. Det ved han godt. Men sådan må det være.

Hvor det ukuelige engagement har sin rod, ved Ole Strandberg ikke.

-Og det er vel også lige meget. Sådan er jeg nok bare, lyder hans egen forklaring.

Inden denne artikel nu breder sig videre i spalterne, skal det slås fast, at Ole Strandberg ikke uden forbehold har indvilget i at deltage. Han ser ingen grund til, at hans person skal fylde i spalterne. Faktisk er han ikke særlig interessant. Mener han selv.

Undertegnede har en anden opfattelse, og vi har aftalt et kompromis. Jeg har fået lov at interviewe ham og skrive.

Til gengæld vil han helst slippe for at læse artiklen.

Som at kravle op ad et bjerg

For Ole Strandberg er det væsentlige at nå resultater til gavn for andre. Hans egne bedrifter i den sammenhæng er så inderligt ligegyldige efter hans målestok.

-Det er tilfredsstillende i sig selv at hjælpe andre mennesker. Og jeg synes, det er et privilegium at have mulighed for det, siger han og tilføjer:

-Man brænder jo ikke for noget uden, man hygger sig med det. Og så er det da også sjovt at vinde en sag.

Med Ole Strandbergs ord er et sagsforløb som at kravle op ad et bjerg.

-Man får nogen tærsk undervejs, og falder også ned. Men når turen op ad bjerget lykkes - at sagen bliver vundet - er det da også rart, at man får bevis for, at det ikke er én selv, der er dum, forklarer han.

Nøjes ikke med det halve

Han indrømmer, at han hygger sig med at nærlæse papirer, at sætte informationerne i sammenhæng, at finde hullerne i modpartens argumentation og efterfølgende formulere sig overfor myndighederne. Alt sammen for at nå tættere på målet med en rimelig løsning for det menneske, som det handler om.

Som Ole Strandbergs artikel "En hjerneblødning og PFA-Forsikring" under Faglige sager & Noter her i bladet bevidner, lader han sig ikke nøje med en halv sejr, hvis han mener, at den burde have været hel. Så vendes papirerne endnu en gang, og de involverede modparter har ham i telefonen - igen.

De faglige sager og arbejde for andre har fyldt en del i hans liv, også før han i 1997 tiltrådte organisationen, der den gang var Dansk Sø-Restaurations Forening. I fire år arbejdede han f.eks.

for FN i Somalia, Rwanda og Sydossetien med hjælpeprogrammer, og efter ansættelsen i 1997 var han i flere år sekretær for Landsorganisationen af Arbejdsløse, der fortrinsvis arbejdede for kontanthjælpsmodtagernes rettigheder. Ligesom han ikke har kunnet lade være med at hjælpe uretfærdigt behandlede mennesker, han tilfældigt er stødt på.

-Om det er den ene eller den anden betyder ikke noget. Jeg arbejder med det, som jeg har interesse i, siger han.

Dagpengeloven og juristeriet

Dagpengeloven kom hurtigt til at fylde meget af hans tid i årene umiddelbart efter ansættelsen i 1997. Et lovværk, der ifølge Ole Strandbergs overbevisning omfatter tusindvis af sider, der udelukkende er sat i verden for at ramme den enkelte.

-Det er f.eks. for mig et mål at friholde folk for sanktioner ved såkaldt selvforskyldt ledighed, erklærer han og tonefaldet får et indigneret islæt under tilføjelsen:

-Dybest set handler juristeriet i dagpengeloven om at spare nogen penge ved punktvis sanktionering af den enkelte.

-Jeg havde hellere set, at man reducerede dagpengebeløbet "med en daler" i stedet for at indføre et omfattende, komplekst og moralsk regelsæt, som plot-vis sætter enkelte udenfor og i socialt uføre, lyder hans konklusion.

Det ene år er sanktionen politisk set adfærdsmæssig rationel, men det næste år er den uhensigtsmæssig.



Jeg vil være ked af at se denne artikel på tryk. Dog håber jeg, at cigarettilledet vil virke formildende.

Ole Strandberg, faglig sekretær
CO-Søfart

Ole Strandberg lader sig ikke fotografere uden en cigaret - et ufravigeligt princip. At rygerne er blevet et stadigt mere jaget folkefærd, finder han ganske urimeligt, men det er en helt anden historie.

-Det var en særlig stor tilfredsstillelse, da FTF-A efter nogle års intense diskussioner, accepterede, at opsigelse på grund af samarbejdsproblemer let og uden lange forklaringer, kunne omgå sanktionsbestemmelsen om selvforskyldt ledighed, påpeger Ole Strandberg.

Overtog bladproduktion

Siden 1997 har omverdenen kunnet følge slagets gang med de faglige sager i organisationens blade. Den gang i Dansk Sø- Restaurations Forenings blad - senere i afløseren CO-Sea bladet.

Tre år efter hans tiltræden i huset som faglig sekretær overtog han også produktionen af bladet.

Uden nogen videre baggrund inden for layout og bladproduktion kastede han sig ud i det. De første år på eksperimenterende grund. De senere år med mere erfaring og rutine.

-Men når jeg nu ser tilbage på årgangene, så er det altså de første blade, jeg synes, der er sjove at kigge i, siger han.

Foreningens hjemmeside gik han også i gang med - uden at vide noget som helst om teknikken bag. Den 18. december 2003 havde foreningen sin første nyhed på hjemmesiden, der indtil da mest havde fungeret som et udvidet

visitkort. Hele systemet blev lagt om og mulighederne for at servicere medlemmerne på internettet blev udvidet betragteligt.

Udenlandske søfarende og arbejdsskaderne

Lanceringen af den nye hjemmeside faldt sammen med publiceringen af et særnummer af bladet. Et særnummer, der handlede om udenlandske søfarende i DIS og en afprøvning af påstandene i SID-kampagnen mod Dansk Internationalt Skibsregister.

Ole Strandberg havde været på Filippinerne for at undersøge graden af sandhed og realiteterne i den annoncekampagne som Sømændenes Forbund og SID havde kørt.

-Særnummeret slog ret godt igennem. Kort sagt var konklusionen på undersøgelserne, at SID's påstande var mere populistisk "latin" end sande. Men vi konkluderede også, at der var en række problemer i forhold til sagsbehandlingen af udenlandske søfarende f.eks.

med arbejdsskader, opsummerer Ole Strandberg.

-Uden DIS i 88, havde vi ingen dansk handelsflåde i dag. Så det er i sig selv absurd at kræve DIS fjernet. Vi må tage udgangspunkt i situationen, som den er. Vi har mistet en helvedes masse arbejdspladser, men vi har også bevaret en masse arbejdspladser. Og når nu udlændingene ER om bord i skibene, så skal de behandles ordentligt i forhold til den sømandslov, de er omfattet af, lyder filosofien.

Ret skal være ret

Efter en beslutning i DIS-kontaktudvalget koordinerer CO-Søfart i dag udenlandske DIS-søfarendes arbejdsskadesager.

> fortsætter side 18

En yngre udgave af Ole Strandberg fra Dansk Sø- Restaurations Forenings fagblad i 1997, da han var tiltrådt som faglig sekretær. Bladet overtog han produktionen af tre år senere.





De skal ha' deres ret, uanset hvad det koster. Det danske samfund og rederne skal ikke slippe billigere, end de skal i forhold til arbejdsskadelovgivningen.

Ole Strandberg, faglig sekretær
CO-Søfart



Et af de første blade fra Ole Strandbergs hånd, her fra 2001. I alt blev det til 80 numre, har han regnet sig frem til. Nu er opgaven overdraget til undertegnede, der ydmygt forsøger at løfte opgaven.

... skal være rimeligt

> fortsat fra side 17

-Det blev mit område. For mig er det ikke afgørende, om det er en dansker eller en filippiner, en sag omhandler. Vi gør det så godt vi kan, og det skal ikke bare være kursoriske ekspeditionssager, slår Ole Strandberg fast.

Og det må koste det, som det koster at behandle folk ordentligt.

-Rederne og det danske samfund må betale, tilføjer han.

Aftalen i DIS-kontaktudvalget indebærer, at CO-Søfart får kopier af alle arbejdsskadeanmeldelser og distribuerer herefter til de relevante organisationer. Da officerer sjældent kommer til skade, lander langt de fleste sager hos CO-Søfart, der varetager arbejdsskadesagerne for de menige.

-På baggrund af anmeldelsen kan vi søge den skadelidte om fuldmagt og efterfølgende aktindsigt i sager, der er

noget gods i, forklarer Ole Strandberg.

Sagerne med gods i, trækker også tænder ud i det danske arbejdsskadesystem.

Tab af erhvervsevne

-I de sidste par år har vi f.eks. arbejdet med spørgsmålet om beregningsmetodik for en filippiner, der er kommet til skade og ikke kan komme til søs igen. Hvilket erhvervsevnetab har han lidt? Hvor meget vil han kunne tjene på Filippinerne til sammenligning med hans DIS-løn og med det erhvervede handicap? spørger han retorisk og fortsætter:

-De skal ha' deres ret, uanset hvad det koster. Det danske samfund og rederne skal ikke slippe billigere, end de skal i forhold til arbejdsskadelovgivningen.

For øjeblikket har CO-Søfart fire ankesager kørende i Ankestyrelsen og

venter en principafgørelse på beregningsområdet i slutningen af februar.

De udenlandske arbejdsskadesager fortsætter han med i sin reducerede arbejdstid - eller hvad vi nu skal kalde det, når Ole Strandberg ikke opererer med begrebet arbejdstid.

-Det med arbejde er noget underligt noget. I bund og grund handler det vel om at bruge sig selv. Om det er arbejdstid, eller hvad det er, det er jeg fløjtende ligeglad med, understreger Ole Strandberg, der i julen passerede de 69 år.

Dog har han lovet sig selv, at han i år vil tage det roligere, få læst en masse bøger og få mere tid til at se de venner og bekendte, som han har haft for lidt tid til i årevis. Og så vil han i øvrigt fortsætte med at drikke noget god portvin.

Populær regnemaskine

Et af Ole Strandbergs påhit gennem tiden er etableringen af dagpengeberegneren og beregning af DIS-lønnen omsat til brutto på hjemmesiden.

"Regnemaskinerne" på hjemmesiden er blandt de mest besøgte sider på www.co-sea.dk. Alle beregnere ligger frit tilgængelige for alle uanset medlemskab. Og det forlyder, at både rederier og myndigheder ken-



der vejen til siden for at få hjælp til talmagien. Helt i Ole Strandbergs ånd er alle velkomne.

På CO-Søfarts hjemmeside på adressen www.co-sea.dk ligger de populære beregnere. Klik på fanebladet CO-Sea, yderst til venstre, og find dem under menu-punktet: "Diverse".

-Jeg er da tilfreds med, at materialet bliver brugt, siger han. Beregnerne ajourfører og tester han løbende.

Færgeoverfart

Færgen er den samme, som i 1961 åbnede overfarten. Den er i flere omgange renoveret med nye vitale dele og blandt andet nyt styrehus.



Hals - Egense: I konkurrence med motorvejen

Forhindringer på motorvejsnettet nord og syd for Aalborg mærkes med det samme på Hals - Egense overfarten. En næsten tom opmarchbås kan kort tid efter et trafikuheld på motorvejen være forandret til kø på overfarten, der forbinder Vendsyssel med Jylland ved Limfjordens østligste ende.

Hals - Egense overfarten er blandt de få kommunalt drevne færgeoverfarter, der genererer overskud.

Indledningen til denne artikel kunne antyde, at den gode økonomi er baseret på motorvejs-kvababbelser, men sådan er det langtfra. Overfartens succes har bund i, at overfarten er et driftssikkert alternativ til vejnettet i det nordjyske, hvor anseelige kilometer kan spares for de, der har ærinde på tværs af Limfjorden øst for Aalborg.

Og det er der en hel del, der har.

Sommerhalvåret er yderligere båret oppe af turister, der vælger at se noget andet end motorvejen og i stedet benytter genvejsfærgen for på den måde at forene oplevelse med afveksling.

To færger under spidsbelastning

I sommerferie-perioden sidste år blev mellem 65.000 - 70.000 biler sejlet over af færgeoverfarten. I juli alene var tallet



Overfartsleder Michael Vestergaard.

33.000 biler. I spidsbelastede perioder betjenes overfarten af to færger, mens en enkelt færge i dagligdagen står for servicen. Første afgang om morgenen fra Hals er 06.30. Herefter sejler dobbeltderfærgen med plads til ti personbiler og 98 passagerer frem og tilbage til kl. 23 i vinterhalvåret, mens arbejdsdagen om sommeren først slutter kl. 24.

Til overfartsleder Michael Vestergaards ærgrelse understøtter de offentlige transportforbindelser i form af busser ikke mere færgeforbindelsen over Limfjorden.

- Ældre mennesker, der ikke har bil, er ladt i stikken synes jeg. På sydsiden er der ikke noget busstoppested ved færgen, påpeger han.

Yderligere ville flere gående pendlere sandsynligvis bruge færgen, hvis der var sammenhæng med busser, lyder hans vurdering. Mens nordsiden, Hals, har hyppige busforbindelser på tværs til Aal-

borg, er Egense på den anden side tyndt trafikeret af offentlige transportmidler.

Efter kommunesammenlægningen er færgeoverfarten kommet ind under Aalborg Kommune og er administreret i samme afdeling som kommunens anden færge, Egholmfærgen, der forbinder Aalborg med øen Egholm i Limfjorden.

Omorganiseringen har betydet, at økonomien også betragtes under ét i Sektor Færger, og dermed er den åbenlyse økonomiske succes for Hals-Egense overfarten blevet mindre synlig, da sektoren samlet giver underskud.

- Egholmoverfarten er en ø-færge, og det er helt andre vilkår, der gør sig gældende, siger Michael Vestergaard.

Samme færge som i 1961

Overfarten Hals-Egense er bemærkelsesværdig for meget andet end den økonomiske succes.

Overfarten åbnede i 1961 foranlediget af bilismens udvikling og et behov for at transportere de firehjulede køretøjer over Limfjorden. Overfarten blev etableret og fik bygget en færge til formålet på Aalborg Værft. Færgen er den samme, der her 52 år senere dagligt besejler ruten. Et par ansigtsløftninger er det blevet til gennem tiden. De centrale dele i maskinrummet er blandt andet udskiftet og over dæk er styrehuset og overbygningen for eksempel ændret og fornyet.

Men skroget er det samme.

> fortsætter side 20



> fortsat fra side 19

Afløserfærgen, 'Egense', er dog endnu ældre. Den er bygget i 1955 i Sverige, hvor den sejlede indtil den blev købt af Hals-Egense I/S i 1970.

-Vi er netop i gang med en større renovering af 'Egense', der får både nyt styrehus og hovedmaskine, forklarer Michael Vestergaard.

Flot udsigt og dejlige kunder

I alt er 12 mand ansat på overfarten - inklusive overfartslederen. Gennemsnitsalderen er i den øvre ende af skalaen. Kun to mand er under de 50, seks er over 60 og heraf er to 69 år.

-Vi har jo en dejlig arbejdsplads. Flot udsigt og dejlige kunder, smiler Michael Vestergaard, der selv startede på overfarten som billettør for 12 år siden. Hvervet som overfartsleder har han varetaget siden 2004. Efter kommunesammenlægningen har han kontor både i teknisk forvaltning på rådhuset og på overfartens lokale kontor i Hals.

Årsagen til den høje gennemsnitsalder på overfarten er kort og godt, at folk bliver.

-Det seneste år har to af skibsførerne valgt at gå ned i tid, så de deler en stilling. Så vi har fået vores egen seniorordning, bemærker Michael Vestergaard.

Ideen opstod, da de to, der nu deler et fuldtidsjob, begge to egentlig gerne ville fortsætte, selv om de fyldte 65.

-For overfarten er det en kæmpe fordel. Så har vi også ekstra folk at trække

på i tilfælde af sygdom for eksempel, forklarer Michael Vestergaard.

Generelt er der god søgning til ledige stillinger på overfarten. Seneste ledige job her i begyndelsen af året havde 18 ansøgere.

-Alle var de kvalificerede, siger Michael Vestergaard og tilføjer:
-Men vi skulle jo vælge én.

Den nyansatte bliver uden konkurrence overfartens yngste mand med sine kun 39 år.

To mand på vagt

Hals-Egense færgen bemannes af to mand. En skibsfører og en billettør. Minimum krav til papirerne er en kystskippereksamen. Vinteren har sat sit præg på Limfjorden, hvor tynd is dækker vandet. Færgens uafbrudte pendling fra nordsiden til sydsiden levner åbent vand, så mågerne har adgang til spisekammeret. De flakser frem og tilbage omkring færgen, hvor der er god plads på vogndækket på denne tid af året.

På dækket sørger Knud Abel for at billettere. Han er klædt på til otte timer i kulden. På broen sørger Reinholdt Petersen for, at færgen kommer frem og tilbage. En kunde har afleveret en pose wienerbrød fra bageren, der havde tilbud.

Skibsføreren anbefaler bagværket - han kender det. Det er nemlig datter og svigersøn, der står bag bageriet.

75 ture frem og tilbage bliver det til på en vagt, hvis alt klapper som det skal.

-Og det gør det oftest, fortæller han.

Den udtalelse bygger på snart 17 års erfaring på overfarten. Reinholdt Petersen opgav fiskeriet, da EU-hallojet, som han kalder det, blev

for omfattende. I stedet fik han job på færgen, og med bopæl 400 meter fra færgeløjet i Hals, synes han egentlig ikke, der er nogen grund til at stoppe. Ved næste fødselsdag fylder han 69.

-Det er godt at ha' noget at stå op til, lyder hans forklaring på, at han stadig er på bemandingslisten.

Afvekslende hverdag

-Der er aldrig to ture her, der er ens. Vind, strøm, fugle. Årstiderne, der skifter. Nej, det bliver aldrig ensformigt, slår han fast.

Vi når at passere Limfjorden flere gange, mens han fortæller om dagligdagen og ellers passer sit. Afgang, overfart



Flere billeder fra Hals-Egense
på www.co-sea.dk



Skibsfører Reinholdt Petersen (billedet yderst tv.) og billettør Knud Abel (billedet nederst) er faste makkere.

Mange af kunderne er faste, og det sidste nye udveksles under den fem minutters korte overfart.

Faglige sager

& noter

ankomst - og derefter afgang, overfart, ankomst. På dækket sørger Knud Abel for, at bommen køres op, kunder kommer i land og nye om bord. Bommen ned og afgang igen. På broen læner Reinholdt Petersen sig ind over styrepulten og kigger ned på dækket.

-Er han med, spørger han sig selv og fortsætter forklarende til undertegnede:

-Vi har toilet i land. Og det er da sket, at jeg sejlede fra ham, mens han var derinde.

Det ligger ligesom i luften, at det er en forseelse, han har skullet høre en hel del for.

Men jo, Knud Abel er om bord og endnu en fast kunde billetteres.

Makkerparret har i dag første tørn om bord og afløses ved 14-tiden.

Tørnerne blev lagt om for nu snart tre år siden - dengang som et forsøg til afløsning for en fast fire-dages tørn, som havde den ulempe, at sol og vind med hensyn til friweekender ikke blev ligeligt fordelt.

Overfartslederen husker, at der var en del skepsis ved forandringerne den gang.

-Vi rystede hele posen og nåede frem til en plan, hvor den enkelte er sikker på at have fri hver anden weekend fredag-lørdag-søndag. Og hver 10. uge er der minimum 14 dages samlet frihed, forklarer Michael Vestergaard.

-Det var kun et forsøg den gang. I dag vil ingen tilbage til det gamle system, tilføjer han.

Og netop tørnplanerne er i dag et attraktivt trækplaster, når ledige stillinger slås op. Det sker bare ikke så ofte, for medarbejderne har det med at blive, når de først er kommet.

Anket afgørelse om sundhedsbevis

Som nævnt i sidste blad har CO-Søfart på vegne af et medlem klaget til Ankenævnet for Søfartsforhold efter at medlemmet ved den sædvanlige lægeundersøgelse blev erklæret uegnet til skibstjeneste. Begrundelsen for afgørelsen var at der ifølge lægen blev konstateret sukkersyge samt muligvis brok. Der er netop afgivet kendelse fra Ankenævnet i sagen og til vores og medlemmets tilfredshed, har man afgjort, at han er egnet til skibstjeneste – dog med den begrænsning at sundhedsbevisets gyldighed er begrænset til et år. Begrænsningen skyldes, at det vurderes, at der er behov for opfølgning på medlem-

mets helbredstilstand, da der er konstateret sukkersyge. Derimod har en undersøgelse vist, at der ikke er tale om brok.

Denne afgørelse var præcis, hvad vi mener, man burde have gjort i første omgang, dvs. sørget for at medlemmet kom under behandling for sukkersyge og udstede sundhedsbevis med begrænsning, så man ved næste undersøgelse kunne følge op på sagen. Havde lægen gjort det, så havde vi undgået denne sag, som har kørt over flere måneder, hvor medlemmet har gået ledig og ikke har haft mulighed for at søge arbejde til søs.

cp

DFDS - to sager om opsigelse

Kontoret har modtaget to opsigelsessager fra medlemmer i DFDS. Begge opsigelser er på 'Crown'; den ene vedrører en Business Leader og den anden en rederiassistent. Vi er i øjeblikket i dialog med rederiet om baggrunden for opsigelserne, ligesom vi vurderer de dokumenter der ligger på sagerne. Herefter vil vi vurdere, om der er baggrund for at indlede faglige sager om uberetigede opsigelser.

Også på 'Sirena' har vi et par sager med rederiet. Her drejer den ene sig om forkert anciennitetsplacering i forhold til lønkategori samt optjening af seniordage. Vi blev efter drøftelser enige med rederiet og medlemmet er nu flyttet til korrekt lønkategori og har fået det tilgode-

havende udbetalt med tilbagevirkende kraft.

Den anden sag er om en flyer, som efter endt udmønstring inden jul afventede yderligere instrukser fra skibet. Da hun ikke hørte noget, tog hun i midten af januar kontakt til skibet, som sidst på måneden kunne informere hende om, at hun var opsagt med fratrædelse ved årsskiftet. Man havde bare undladt at informere medlemmet om opsigelsen. Vi har vendt sagen med rederiet, som erkender, at der er sket en fejl. Da medlemmet nu har andre planer, ønsker hun ikke pt. at genoptage ansættelsen, så det er i stedet aftalt med rederiet, at hun får løn i det, der svarer til hendes normale opsigelsesperiode.

cp



Laks med "gassovs"

(4 personer)

4 store laksebøffer	300 gram smør
2 løg eller 4 skarlotteløg	2 økocitroner
2 gulerødder	Salt, peber, olivenolie
2 fed hvidløg	Et bundt persille
2 dl vermouth	En porre
2 dl hvidvin	En lille squash

- 1 Krydr laksebøfferne med salt, peber og lidt citronsaft. Lad dem trække lidt.
- 2 Skær løg, gulerødder og hvidløg i skiver. Kom dem i en gryde med vermouth og hvidvin, samt reven skal af en citron. Kog det ind til det halve.
- 3 Nu gnides laksebøffer med olivenolie. De kommes på en knaldvarm pande med skindsiden nedad. Efter tre minutter vendes de og får to minutter på den anden side. Stegetiden kan variere, men de må endeligt ikke få for meget.
- 4 Lad bøfferne hvile, og imens kommes det kolde smør i sovsen lidt efter lidt under piskning, så den ikke skiller.
- 5 Hak persille, og skær squash og porrer i tynde strimler.
- 6 De varmes kort i sovsen, som serveres med laks, kartofler og kold hvidvin.

Laks med "gassovs"

Lystfiskerhistorier. Dem kender vi alle. Dem med billeder tror man vel mest på. Man tvivler mere på dem, der ikke kan få armene langt nok ud, når de skal vise, hvor stor en laks, de havde på krogen, men som desværre slap fra dem i Varde å. Også dem, der "kom til" at spise den laks på "mindst 20 kilo", før de tænkte på at tage et billede. På den anden side er de sandfærdige historier sjældent de mest underholdende.

Jeg har aldrig været lystfisker og har derfor ingen lystfiskerhistorier. Jeg har derimod en historie om en laks, som på mange måder kan virke lige så usandsynlig som en lystfiskerhistorie. Men den er faktisk sand.

Grøntsagerne kogte godt - og gasalarmen gik

For et par år siden blev jeg hyret til at lave en middag hos en fransk dame i det indre København. Det var en privat middag for et dusin gæster i en stemningsfyldt herskabslejlighed.

Det var et meget hyggeligt job, gæsterne fik snacks og champagne i den store stue, mens jeg lagde sidste hånd på middagen. Forretten var anrettet, og jeg havde skåret fine laksebøffer til hovedretten, så der var ekstra tid til at lave sovsen. Den bestod af vin og vermouth, der skulle indkoges langsomt og længe med løg, gulerødder og urter for til sidst at blive jævnet med smør. En intens duft spredte sig i det lille køkken.

Da jeg annoncerede, at forretten var klar, kom der pludseligt en mærkelig bippen fra et tilstødende lokale. Værtinden gik derind og kom bestyrtet ud og sagde, at hendes gasalarm var gået.

Der blev ringet til alarmcentralen, og efter en kort samtale havde værtinden fået besked på, at alle gæsterne skulle evakueres ned på gaden fra tredje sal. Der var allerede røget en del champagne indenbords, så ekskursjonen foregik ganske jovialt og med glas i hånd. Så snart vi var kommet ned på gaden, fik

en stor brandbil kantet sig ind på den lille gade.

Snart var hele bygningen rømmet, selv den lille restaurant i kælderens, hvor gæsterne netop havde sat sig til bords.

Det var en varm september aften, og der blev taget fotos af selskabets opstemte damer foran den knaldrøde bil.

Imens havde brandmændene gået hele ejendommen igennem med en gasmåler, da de kom ned gik den øverstkommanderende direkte hen til mig, som havde forklæde på, og spurgte: "Er det dig, der laver mad på tredje?" "Ja" sagde jeg. Han fortsatte: "Hvad er det du har i gryden?" Og jeg forklarede, der er bare lidt indkogt vin og grønsager. "Ok", sagde han med et smil og forklarede, at det eneste sted i hele ejendommen, hvor gasmåleren slog ud var henover gryden. Det var dog på ingen måde farligt, men løg og vin kunne åbenbart danne nogle gaslignende dampe. Spøgende påpegede han, at kun en "fransk" gasmåler kunne aktiveres af duften af vin. Han havde aldrig oplevet noget sådant med en "dansk" gasmåler og foreslog værtinden at prøve en dansk model.

Min sovs årsag til evakueringen

Jeg vidste ikke rigtig, hvilken grimasse, jeg skulle tage på, da brandmanden forklarede for brandfolk, beboerne og restaurantgæsterne, at min sovs var skyld i evakueringen. De tog det nu fra den humoristiske side, og snart var alle tilbage ved bordet.

En af gæsterne udbrød, at han havde prøvet røget laks, men ikke "gasset laks" eller laks med "gassovs", som jeg døbte retten. Den smager bedre end den lyder, og selskabet var yderst tilfreds.

Har du mod på en laks, der kan få huset på den anden ende, så prøv denne her opskrift! Jeg har brandmajorens ord for, at den er ganske ufarlig.

Nyt om navne

Jubilæer og fødselsdage for perioden 7. marts - 24. april 2013

Dansk Metals Maritime Afdeling Catering

Fødselsdage

50 år

Jane Rasmussen, Østervold 46 3/77, 8900 Randers, 21. marts
Anette Kofoed, Pilegårdsvej 7, Nyker, 3700 Rønne, 23. marts
Gitte Manuela Skov, Syrenvej 14, 3700 Rønne, 22. april
Annette Gubbjertsen Hansen, Hedebovej 23, 3700 Rønne, 29. marts

60 år

Klaus Aage Nielsen, Hulvej 4 A, Thurø, 5700 Svendborg, 11. marts
Jørn Ole Smidt, Landø 11, 5683 Haarby, 19. marts

65 år

Svend Sand Mortensen, Ørhagevej 163, Klitmøller, 7700 Thisted, 8. april
Inger Egelykke, Åsbakken 9, Allinge, 3770 Allinge, 19. april
Esther Ehrenreich Andersen, Ullmansvej 5, 8920 Randers NV, 26. april

70 år

Anitta Olesen, Hedebovej 4, 3700 Rønne, 6. april
Anna Clayton, Louisegade 11 2/15, 9000 Aalborg, 6. april
Agneth Stange Toudahl, Nexøvej 76, Skovtofte, 3720 Aakirkeby, 16. april
Birthe Jensen, Møllegårdsvej 37, 6862 Tistrup, 18. april
Henning Mikkelsen, Rødovrevej 282a, 2610 Rødovre, 18. april

80 år

Anny Marie Petersen, Gundsøllevej 6K, Ågerup, 4000 Roskilde, 26. marts

Jubilæum

25 år

Lars Højgaard Jørgensen, 9. marts, som medlem af foreningen
Peder Elo Pedersen, 22. marts, som medlem af foreningen

Dansk Metals Maritime Afdeling Dæk og Maskine

Fødselsdage

50 år

Henrik Tykjær Larsen, 16. april

60 år

Bent Havmand, 25. marts,
Chaidir Bin Mohn Noor, 8. april
Bruno Valdech Hansen, 17. april
Jørn Vedel Jeppesen, 17. april

65 år

Ove Dolleris, 12. marts
Mogens Ejby Larsen, 5. april
Hans Christian Stenderup, 8. april
Lustino Luis Alves, 14. april

70 år

Filip Andre Pedersen, 7. april

80 år

Kaj Jensen, 11. april
Holger Frederiksen, 20. april

85 år

Günther Ernst Frølich, 5. april
Martin Sigvard Therkildsen, 18. april

Jubilæum

50 år

Frede Thomas Pedersen, 1. april
som medlem af Dansk Metal / Metal Søfart



Vi mindes

Ove Pedersen • f. 22. maj 1943
er afgang ved døden d. 10. december 2012

Helle Grønborg Jensen • f. 4. januar 1962
er afgang ved døden d. 12. januar 2013



Arrangement

DMMA Dæk og Maskine

Region Hovedstaden Klub 8

Møde

Mandag 4. marts kl. 11.00

Metal-forbundshuset, Nyropsgade 38, Kbh. V



Klub 8's lille julesammenkomst forløb i al fordragelighed. Her i årets begyndelse vil vi som sædvanlig holde orienteringsmøde/beretning om året der svandt. Ligeledes drøfte klubbens økonomi, medlems-oversigt, kommende aktiviteter mm.

Receptionen anviser lokale

**Vel mødt
Rossen / Helmut**

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



Bagside af format

I december måned i 1976 udkom ovenstående fagblad fra Dansk Sø- Restaurations Forening. Et blad og en forening, som via fællesskaber og fusioner er blandt de historiske baggrunde for såvel dette blad som CO-Søfart.

Sø-Restaurationen, som udgivelsen kort og godt hed, udkom i 52 årgange i A4-størrelse, inden bladet overgik til det noget mindre format på 17 x 24 centimeter. Sidste udgave i A4-formatet var altså ovenstående, hvor foreningen ønskede medlemmerne glædelig jul og godt nytår på forsiden.

Forskel på "af" og "om"

At begå en bagside 'om' formater er noget ganske andet end at lave en bagside 'af' format. Disse linjer er eksempel på det første - en bagside om formater. Ovenstående billede er til gengæld en gengivelse af en bagside 'af' format. En helsides annonce for spiritus i et tidsskrift til søens folk - og det endda med tip i hjørnet om, hvordan de fine dråber kan mikses til en drink

"White Christmas". I 1976 var laster om bord ikke nødvendigvis begrænset til alene at være det gods, der blev opbevaret under dæk.

Der er brugt meget papir siden da på politikere, lovgivninger og forordninger, der har gjort annoncer som ovenstående til rigtig dårlig latin.

Med nærværende udgave af Fagbladet CO-Søfart vender vi tilbage til A4-formatet. Ikke af historiske årsager, men for at give bedre plads til sammenhængende artikler og billeder og for at have mulighed for varieret indhold på siderne. Dette første blad i det nye (gamle) format er samtidig undertegnedes første blad efter at have afløst faglig sekretær i CO-Søfart, Ole Strandberg, på posten som tovholder og lay-outer af organisationens blad.

Formatet er dog kun det ydre. Som for flasken i annoncen er faconen dybest set underordnet. Det er indholdet, det kommer an på. Og indholdet i bladet er nu som tidligere i fokus.

Af Hanne Hansen, CO-Søfart

Ferie kontoret CO-Søfart

Susanne Holmblad	22/3 - 8/4
Christian Petersen	22/3 - 27/3
	og 15/4 - 19/4
Corlis Hansen	25/3 - 27/3
John Ibsen	25/3 - 27/3
Kirsten Østergaard	2/4 - 15/4
Ole Strandberg	16/3 - 2/4