nummer 6
december2015

Fagbladet CO-Søfart

Fyret og hvad så?
-Jeg skal ud at sejle igen
> 12 - 13

CO-Søfart ønsker god jul og godt nytår

Centralorganisationen Søfart
Dansk Metals Maritime Afdeling • Søværnets Konstabelforening • FOA Søfart • Dansk El-Forbund • Serviceforbundet
Danmarks største maritime faglige organisation

Kontortid:	Mandag-torsdag	9-16
	Fredag	9-15
Tlf. tid:	Mandag-torsdag	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 29. januar eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 26. februar
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto
Skibsmekaniker Thomas Saaby Rasmussen på vej om bord på 'Bamse Tug'.
Foto: Finn Salomon Nielsen/Handelsflådens Velfærdsråds fotokonkurrence 2011

Oplag
2.350

ISSN 2245-7968 trykt udgave
ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Faglige sager og noter 4-7

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 8-9

DMMA-klage til Maersk Supply:
Efterlyser samarbejde om opsigelsesrunde 9-10

A-kassen: Forholdsregler ved ledighed 11

Fyret og hvad så?
-Jeg skal ud at sejle igen 12-13

Færgeoverfart:
Service til lands og til vands 14-16

Anmeldelse: Ydmygelsen der forsvandt 18

Opskrift: Oksejulesylte 20-21

Åle-træf i Seniorklubben 22

Nyt om navne 23

Reformer og pakker er ikke altid gode varer 24

Ferie- og lukkedage kontoret CO-Søfart

Kontoret holder lukket fra 22. december kl. 12.00 til og med 3. januar 2016

Jens Fage-Pedersen 11/1 - 5/2

Redernes optimerings-hysteri er største trussel mod DIS

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Leder

I erhvervsmediet Finans udtalte Dansk Folkeparti's Søren Espersen forleden, at danske topchefer er blevet nogle snakkehoveder, der bare tænker på bundlinje og egen virksomhed, og ikke tænker på fædrelandet.

Han siger rent ud:

"Toppen af erhvervslivet kører en global linje, hvor Danmark skal være et åbent land med åbne grænser. Det ser alle danske virksomhedsejere gerne, fordi så får de lettere adgang til den billigste arbejdskraft. Kapitalister vil altid have så billig arbejdskraft som muligt."

Jeg erindrer ikke, at jeg tidligere har været enig med Søren Espersen om noget som helst.

Men i dette tilfælde er jeg 100 pct. enig med ham.

Ingen med minimalt kendskab til udviklingen i beskæftigelsen af danske søfarende kan bestride, at også langt de fleste chefer i danske rederier lider af denne indstilling.

Rederier på statsstøtte

Den store forskel på rederiernes ledere og lederne i land er, at rederne opererer i et af de mest statsstøttede erhverv. De behøver ikke engang flytte deres virksomhed til udlandet for at kunne få lokale, asiatiske lønninger på deres skibe, det har Danmark givet dem ved DIS-loven, sammen med nettoløn og tonnageskat.

Hvad ville en direktør i en dansk industrivirksomhed ikke give for at kunne lade sin produktion blive i Danmark og så kunne nøjes med at betale nettoløn til sine ansatte, samtidig med at virksomheden også slap for at betale selskabsskat af overskuddet.

Og når selvsamme industri-direktør - for at bevise sin dygtighed - fik brug for at presse lidt mere ud af bundlinjen, så kunne han bare opsige nogle af de nettolønnede danskere på fabrikken og i stedet ansætte filippinere på filippinsk løn og det endda med et lovforbud mod, at de danske fagforeninger kunne kræve overenskomst.

Dette - en CEO's vådeste og uopnåelige drøm -, har været danske skibsrederes hverdag siden 1988.

DIS en nødvendighed

Der er mange dilemmaer i vores søfartsverdens nutid og fremtid. DIS er et af dem.

Jeg har sagt det før, og gentager det gerne: Der kan ikke være tvivl om, at DIS er en grundforudsætning for, at der i dag er skibsfart i Danmark.

Hvis DIS ikke var blevet indført i 1988, så havde vi i dag nok kun haft en handelsflåde på størrelse med Sveriges (<100 skibe) og på trods af de stadigt lavere beskæftigelsestal, endnu færre danske søfarende.

Derfor skal vi også fremadrettet have et DIS. Det er den eneste chance for at have bare få danske søfarende i danske skibe. Men dilemmaet er, at for mange af de danske erhvervsledere i skibsfarten ikke forstår, at man skal yde noget til gengæld for at kræve noget af fællesskabet. Det forstod den nu næsten uddøende, rigtige skibsreder.

Når man på et eneste år 2014-2015 kan se på redernes egen statistik, at der er blevet 10,3 pct. færre danske, menige søfarende i den samlede handelsflåde, så er det på tide at vågne op for både ledere i rederierne og for de, desværre, alt for naive politikere, som alt for længe er hoppet på "The Shipowners Blues". Såvel redere som politikere må begynde at tage ansvar for dansk beskæftigelse i søfarten.

De seneste par måneder har vi gentagne gange hørt, at Søfartens Lederes skattesager ved landsretten er en trussel mod DIS. Det er påfaldende, at arbejdsgiversiden i DIS mangler klarhed nok til at se, at de selv udgør en trussel mod DIS ved at fravælge dansk beskæftigelse i ren bundlinjeoptimerings-hysteri.

Krav om dansk beskæftigelse

Arbejdet for at udvide DIS- og tonnageskatordninger til offshore-området er endnu et dilemma. Men vi støtter et sådant tiltag, da det giver mulighed for dansk beskæftigelse. Jeg tør ikke tro, at det giver øget beskæftigelse, men det gælder om at fastholde de smuler, der er tilbage.

Det er dog en absolut betingelse for fortsat at støtte DIS og også en udvidelse af DIS, at politikerne tager ansvar og stiller betingelser om dansk beskæftigelse som modydelse for den meget gavmilde statsstøtte, som søfartens arbejdsgivere får direkte og indirekte. Politikerne skal ikke igen falde for hensigtserklæringer og slesk tale fra søfartens arbejdsgivere, men fastholde dem på, at det koster noget til fællesskabet for at få noget fra fællesskabet.

Min erfaring efter 17 år som formand er helt i overensstemmelse med Søren Espersens tilføjelse til citatet, nævnt i indledningen til denne leder:

"Jeg hører ofte deres jammer, men det er meget vanskeligt at holde ud".

Feriefridage sidestilles med feriedage

3F har vundet en faglig voldgift omhandlende afvikling af feriefridage i forbindelse med sygdom. Voldgiftkendelsen betyder, at feriefridage nu skal sidestilles med feriedage for så vidt angår afvikling af feriefridagene i forbindelse med opstået sygdom. Hvis man har planlagt at afholde feriefridage og bliver syg, før afviklingen starter, annulleres afviklingen, på samme vis som ved sygdom forud for planlagt ferieafholdelse, og feriefridagene kan afvikles ved en anden lejlighed. køj

Opsigelse Rohde Nielsen

Der er indgået forlig med rederiet Rohde Nielsen i sagen vedrørende opsigelse af en 1. mester med over 26 år i rederiet. I henhold til forliget har vi desværre ikke mulighed for at offentliggøre detaljerne i aftalen. Medlemmet, som har været med på råd under hele forløbet, er godt tilfreds med resultatet. cp

Nye tillidsfolk

I sidste nummer skrev vi, at tillidsrepræsentant for cateringpersonalet på 'Oslofjord' i Fjord Line, Leif Jensen, skulle skifte skib og derfor stopper som TR. Det er dog ikke tilfældet, da Leif Jensen blot har skiftet stilling, men altså fortsat er på 'Oslofjord', og dermed er han fortsat tillidsrepræsentant om bord.

På Samsø-Færgen er der pt. valg i gang til posten som TR for cateringpersonalet, hvor to medlemmer er opstillet. cp

Kontakt faglig afdeling i DMMA/ CO-Søfart, hvis du får en advarsel, lyder rådet fra faglig konsulent Christian H. Petersen.

Der uddeles flere advarsler end tidligere

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

I faglig afdeling får vi jævnligt spørgsmål fra medlemmer om mundtlige og skriftlige advarsler. På det seneste virker det som om, der er en stigende tendens i uddeling af advarsler fra arbejdsgiverside. Derfor er det nu på sin plads, at informere om advarslernes betydning og krav til advarslers udformning.

Ledelsens ret at uddele advarsel, men krav om saglighed

Hvis en arbejdsgiver sagligt kan begrunde, at der er tale om alvorlige problemer i den måde, du udfører dit arbejde på, kan de vælge at give dig en advarsel. Denne mulighed er en integreret del af ledelsesretten og bør anvendes som et ledelsesværktøj med det formål at løse problemet, så en opsigelse eller bortvisning kan undgås. En advarsel bør ikke fungere som en straf af medarbejderen, men som en konstruktiv indgriben fra ledelsens side.

Desværre ser man i praksis ganske ofte, at der ikke er tale om nogen konstruktiv handling fra arbejdsgiverens side, og dermed kan en advarsel for den ansatte netop virke som en straf. Derudover kan der være uenighed om, hvorvidt der overhovedet er tale om et alvorligt problem i forhold til udførelsen af arbejdet.

Når vi får henvendelser fra medlemmer oplever vi ofte at:

1) De ikke er enige i begrundelsen for advarslen.

2) De føler der er tale om en straf.

I sådanne tilfælde, hvor der opstår uenighed mellem ledelsen og en medarbejder, har man en problematisk situation på arbejdspladsen, som begge parter bør medvirke til at løse.

For medarbejderen er det i første omgang vigtigt at huske, at ledelsen er i sin gode ret til at uddele advarsler, og derfor bør man altid rette sig efter dem. Hvis man så er uenig, kan man altid tage det op efterfølgende. For selvom man skal rette sig efter en advarsel, så skal der fra arbejdsgiverside også være en saglig begrundelse for at uddele en advarsel.

Krav til udformning og indhold

Ud over saglighed stilles der også visse krav til selve udformningen af en advarsel. En advarsel kan være mundtlig eller skriftlig, og der er som sådan

> fortsætter næste side

Faglige sager & noter

> fortsat fra forrige side

ikke nogen forskel på, hvor alvorlig en mundtlig advarsel er i forhold til en skriftlig advarsel. Nogle virksomheder har muligvis lavet retningslinjer, hvor man først giver en mundtlig advarsel og derefter en skriftlig, hvis ikke den mundtlige hjælper. Men der er ingen faste regler i loven eller overenskomster, der siger, at det skal gøres sådan. For arbejdsgiver kan en skriftlig advarsel være at foretrække, da man så i en efterfølgende sag om opsigelse nemmere kan bevise, at der tidligere er givet advarsel.

Præcis formulering

For at en advarsel kan have juridisk virkning, skal den være formuleret så præcist, at det står medarbejderen klart, hvad arbejdsgiveren er utilfreds med og hvilke konsekvenser en gentagelse vil medføre.

En advarsel bør konkret indeholde følgende punkter:

- Hvad er advarslen givet for, hvad er arbejdsgiver utilfreds med?
- Hvordan kan arbejdstageren rette op på forholdet?
- Hvilke konsekvenser vil gentagelse af forholdet medføre (f.eks. ny advarsel, opsigelse)?
- Hvornår skal forholdet være rettet op fra medarbejderens side?

Hvis man får en skriftlig advarsel, ønsker arbejdsgiver ofte, at man skriver under på den. Det er man dog ikke forpligtet til at gøre hvis man er uenig.

Vi er naturligvis klar over, at man i situationen ofte er under et vist pres for at skrive under. Hvis man derfor vælger at skrive under, selvom man er uenig, er det vigtigt at tilføje på selve advarslen, at det er gjort under protest. Alternativt kan man tilføje sine kommentarer til forholdet på selve advarslen.

Forældelse

Der er ikke nogen fast grænse for hvornår en advarsel er forældet, da dette i høj grad beror på sagens konkrete omstændigheder og alvorligheden af forholdet. Er der tale om mindre alvorlige forhold, f.eks. forsinket fremmøde, vil advarslen typisk miste sin betydning efter cirka et halvt år. Hvis der er tale om meget grove forhold, kan advarslens levetid være meget længere.

Kontakt faglig afdeling

Hvis du får en advarsel anbefaler DMMA, at du kontakter faglig afdeling med henblik på en vurdering af, om begrundelsen for advarslen er saglig, om den er korrekt udarbejdet og om der eventuelt er mulighed for at få advarslen trukket tilbage.

DMMAs UDDANNELSESFOND

officielt navn: **Uddannelsesfonden for Søfarende**
oprindeligt oprettet af DSRF

Skal du selv betale gebyret på 500 kr. for dit sønæringsbevis?

Søg DMMAs Uddannelsfond om at få dækket udgiften

Medlemmer af DMMA kan ansøge DMMAs Uddannelsesfond om refundering af gebyret på 500 kr. ved erhvervelse, fornyelse eller udskiftning af sønæringsbevis. Ansøgning via mail til DMMA med oplysning om navn og fødselsdato samt kopi af kvitteringen for gebyret.

FOR MEDLEMMER AF DMMA

Refundering af gebyr til sønæringsbevis

Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

Dansk Metals Maritime Afdeling **www.co-sea.dk**

Faglige sager & noter

Sociale ydelser og modregninger - pas på

Reglerne om modregninger er komplekse og forskellige efter hvilken form for ydelse, man modtager.

I forbindelse med konkrete medlemssager er foreningen altid omhyggelig med at forklare medlemmet, at det er vigtigt at oplyse kommunen korrekt og rettidigt, hvilke andre ydelser, man eventuelt modtager. Men måske ikke altid omhyggelige og insisterende nok.

Hovedtræk i en konkret sag

Et langtidssygemeldt medlem blev opsagt af rederiet med sidste lønudbetaling juli 2014.

Forud modtog medlemmet både sygedagpenge fra kommunen og invaliditetsydelse fra PFA, dog uden udbetalinger til medlemmet selv, så længe lønudbetalingen fra rederiet fortsatte (udbetaling af sygedagpenge er en teknisk sag med refusion til rederiet og beregning af periode på sygedagpenge, og invaliditetsydelsen udbetales ligeledes til rederiet så længe lønudbetalingen vedvarer).

Fra august 2014 modtog medlemmet invaliditetsydelsen på ca. 15.000 månedligt direkte og fra samme tidspunkt blev medlemmet bevilget ressourceforløbsydelse af kommunen med ca. 12.000 kroner om måneden.

Den 14. september 2015 meddelte kommunen at det fremgik af "e-indkomst", at medlemmet modtog invaliditetsydelse fra PFA, og den 22. september blev der meddelt partshøring i sagen. Medlemmet svarede kommunen, at han aldrig ved møder i kommunen havde lagt skjul på, at han modtog den pågældende invaliditetsydelse, og at han var blevet oplyst fra kommunen at uanset hvad, ville han bevare ressourceforløbsydelsen.

Kommunen kræver 120.000 kr. retur

Den 12. oktober 2015 krævede kommunen ca. 120.000 kroner tilbagebetalt. Foreningen har på vegne af medlemmet anket den trufne afgørelse, bl.a. med henvisning til en indskrift i jobcentrets journal hvoraf det fremgår, at medlemmet har oplyst om invaliditetsydelsen, samt generelt med forklaringer om god tro.

Advarsel

Ovenstående er tænkt som en advarsel. I forbindelse med udbetalinger af sociale ydelser skriver man under på en erklæring om oplysningsforpligtelser, og den skal man tage alvorligt, hvis man ikke vil risikere at blive fanget i en fælde, som kan blive nok så alvorlig.

Man skal særligt være opmærksom på at kommunens jobcenter og kommunens udbetalingsenhed, ikke er samme enhed. Journalen fra jobcentret ligger ikke på skrivebordet hos den person der beregner en ydelse til udbetaling. OleS

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

Virker indmeldelsespapirerne uoverskuelige, eller er det umuligt at finde vej i alle felterne på hjemmesiden, så få hjælp til indmeldelsen. Vi er klar til at hjælpe dig.

- scan koden
- udfyld formularen
- klik send

og vi kontakter dig hurtigst muligt

eller ring på tlf. 36 36 55 85

Dansk Metals Maritime Afdeling **www.co-sea.dk**

A2SEA har opsagt 40 medarbejdere som følge af oplægning af 'Sea Worker' (billedet) og 'Sea Jack'. Foto: A2SEA

Opsigelser i A2SEA efter to oplægninger

I starten af oktober meddelte A2SEA, at der ikke var beskæftigelse til deres to enheder 'Sea Jack' og 'Sea Worker', som derfor ville blive oplagt i Grenaa. Dette betød desværre også, at A2SEA var nødt til at opsige ca. 40 medarbejdere, hvoraf de ca. 20 var menige og tilhørende vores medlemskreds. Ligeledes et antal chief stewards, som også er medlemmer her. Vi har været i kontakt med de fleste medlemmer i forbindelse med opsigelsesrunden.

køj

OK-aftale for 'Bjørnøfærgen'

Fredag den 9. september mødtes repræsentanter fra 'Bjørnøfærgen' og Dansk Metals Maritime Afdeling i Faaborg for at forny overenskomsten med 'Bjørnøfærgen', som udløb med udgangen af september.
Tidligere er overenskomsten fornyet efter Industriforliget med forskellige delelementer. Industriforliget indeholder dog oftest elementer, som ikke er nemme at overføre til vores søfartsverden. Derfor blev der denne gang aftalt, at vi nu, såvel som fremover, fornyer efter Transportforligets elementer.
Overenskomsten blev herefter hurtigt lukket og resultatet kan ses på hjemmesiden. Reguleringerne er så vidt vides, reguleret med udgangen af oktober. køj

LO-kampagne om løntjek

Uge 45 og 46 er af LO-forbund udpeget til at være de uger, hvor vi opfordrer vores medlemmer til at få et generelt tjek af lønsedler mv. Vi har været igennem en god bunke, og som sædvanligt er det fridøgn, de fleste gerne vil have tjekket. Når vi gør det, tjekker vi selvfølgelig også løn, pension, feriepenge, fritvalgsordning og diverse andre "løse" tillæg, som man måtte være berettiget til via overenskomsten på ansættelsesområdet.
Du er i øvrigt altid velkommen til at kontakte os, hvis du har spørgsmål til din lønseddel eller ansættelseskontrakt.

køj

CO SEA

SEMINAR
på Metalskolen i Jørlunde

25.-27. maj 2016

For bestyrelse branchegrupper tillidsrepræsentanter og TR-suppleanter fra:

- DMMA
- FOA Søfart
- Søværnets Konstabelforening
- Dansk El-Forbund Maritim afdeling
- Serviceforbundet Faglig Puls

Sæt X i kalenderen

Tre dage i maritimt fagligt fællesskab

Siden sidst:

Faglig afdeling i luften, til lands og i retten

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

En periode præget af rejseaktiviteter, kurser og møder.

Med fly

Som annonceret i sidste nummer, og som beskrevet nærmere andetsteds i bladet, så har en del af bestyrelsen fra DMMA og undertegnede været en tur i Bruxelles for at besøge både EU-Parlamentet, ETF og Danmarks Rederiforenings kontor.

Herudover har faglig konsulent Christian Petersen og undertegnede været en tur i Stavanger, hvor vi besøgte COSL, som er et offshore-firma ejet af den kinesiske stat, for at tale om indgåelse af en overenskomst.

Mødet var sådant set meget hyggeligt, og COSL præsenterede firmaet og udviklingen gennem de sidste mange år, mens vi præsenterede CO-Søfart og DMMA, og forklarede vores baggrund for at kræve en overenskomst.

Selv om de var meget forstående, mente de, at de har langt højere lønninger end på vores overenskomst, og at det jo "kun" drejer sig om et halvt år, hvorfor det ville være spild af tid, at lave overenskomst.

Skulle de få forlænget kontrakten med Mærsk, ville de naturligvis indgå en overenskomst.

Vi fik lov til at se deres løntal og ansættelsesvilkår, men vi måtte ikke få udleveret materialet.

Efterfølgende har vi regnet på tallene, og vi er mildest talt ikke så imponerede. Derfor har de nu fået første konfliktvarsel, som Dansk Metal godkendte på under én dag. Sagen er nu i Arbejdsretten, hvor den behandles 12. januar, idet COSL har nedlagt påstand om, at konfliktvarslet er ulovligt.

Situationen i Fjord Line blev vendt på et møde mellem faglig afdeling og seks TR-repæsentanter fra rederiet. På venstre side af bordet er det bagerst Michaela Rose-Marie Morin, Erling Buus og nærmest kameraet Carsten Broust overfor Bianca Marion Winther Pedersen, Stefan Wiinrank og Rona Iskov Sørensen. Foto: Barno Jensen

Til lands

Corlis Hansen har haft mulighed for at deltage i et tredages kursus i Arbejdsskadeloven på Metalskolen i Jørlunde, og er nu endnu bedre rustet til at behandle medlemmernes arbejdsskadesager.

Vi var også repræsenterede i Esbjerg under Maritime Days, hvor der var seminar med titlen "En grænseløs Nordsø", arrangeret af Søfartsstyrelsen.

Seminaret fokuserede på de initiativer, der er i gang for at sikre, at det bliver lettere at operere i forskellige sektorer, og hvilke udfordringer offshore står overfor.

Formand Ole Philipsen har deltaget som delegeret i LO-kongressen i Ålborg, hvor Lizette Risgaard som bekendt blev valgt som ny formand for LO.

Barno Jensen og undertegnede var også så heldige, at vi kunne mødes med TR'erne fra Fjord Line i lokaler venligst udlånt af Metal Århus.

Det blev et spændende møde, hvor vi både fik vendt situationen i rederiet, overenskomstforhandlingerne og muligheden for at vælge en fællestillidsmand.

For Barno og jeg var det godt at se, at den gamle opdeling i Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening nu er væk, og man - uanset om man er skibs- eller rederiassistent - betragter sig som en del af DMMA.

Vi ser frem til det næste TR-møde, hvor vi samler "tropperne" fra DFDS.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Endnu en afskedsreception er også i perioden siden sidst løbet af stablen i Amaliegade.

Denne gang var det Michael Wengel-Nielsen som sagde farvel, og dermed forsvandt endnu en del af historien og en af dem vi kendte og samarbejdede med forlod rederiforeningen.

Nu glæder vi os til at lære de nye at kende, og forhåbentligt få et lige så godt og ærligt samarbejde.

Da det jo konsekvensmæssigt skorter på erfaring i huset hos rederiforeningen, blev det samtidigt arrangeret, at faglig konsulent Kirsten Østergaard skulle undervise en dag i omregning DIS/DAS, så vi på begge sider af bordet er enige om, hvordan beregningerne skal ske ved næste overenskomstfornyelse.

Vi har også haft besøg af SIK, som er Grønlands største fagforbund, der blandt mange andre også organiserer de søfarende under grønlandsk flag.

Det blev til en snak om DIS, RAL og pension, og hvordan vi eventuelt i fremtiden kan hjælpe hinanden.

I landsretten

Som de fleste sikkert ved, så gik den første af de af SØLE's anlagte "skattesager" i gang.

Faglig sekretær Ole Strandberg har troligt overværet samtlige fem restdage og efterfølgende givet medlemmerne og andre interesserede et neutralt referat af det passerede på hjemmesiden.

At det virkeligt var neutralt understreges af, at begge parter har rost både referaterne og initiativet.

I skrivende stund her midt i november, er vi alle spændte på dommen, som bliver afsagt den 19. november, hvilket er efter redaktionens slutning til dette blad.

Hjemmesiden på www.co-sea.dk vil under "Nyheder" være opdateret med kendelsen og link til hele dommen.

Vi forventer, vi i næste blad har kommentarer fra parterne og vores egne bemærkninger til afgørelsen og dens konsekvenser for medlemmerne.

SIG JA TIL FAIR TRANSPORT - SKRIV UNDER

FAIR TRANSPORT EUROPE

-Vi har brug for din hjælp

CO-Søfart er aktivt med i etableringen af en EU-borgerkomité.
Komitéen er en kæmpe mulighed for at sætte bl.a. søfart direkte på EU-Kommissionens dagsorden.
230 transportarbejderforbund i hele Europa står bag.

1 million underskrifter er nødvendige for at EU godkender borgerinitiativet.

Besøg fairtransporteurope.eu og skriv under

Din underskrift vil være en stor hjælp til at få et direkte talerør til EU-Kommissionen

FAIR TRANSPORT YES!

CO SEA

ETF

DMMA - 04. november 2015

Afskedigelser på vej i Maersk Supply Service

DMMA går nu i forhandling med Maersk Supply Service for at reducere omfanget og den varslede opsigelsesrunde mest muligt.

Siden det første indledende møde med Maersk Supply Service sidst i oktober om rederiets planer om opsigelse af 120 danske søfarende, har rederiet kørt solo-løb. DMMA finder det stærkt kritisabelt og har klaget til rederiet over manglende involvering.

DMMA klager til Maersk Supply Service:

Efterlyser samarbejde om opsigelsesrunde

Tjek hjemmesiden hos CO-Søfart for de seneste opdateringer om opsigelsesrunden i Maersk Supply Service. Redigeringen af dette blad sluttede midt i november, hvor afskedigelserne endnu ikke var effektueret.

Læs mere på www.co-sea.dk

4. november

Afskedigelser på vej i Maersk Supply Service

10. november

DMMA afventer forhandlinger med Maersk Supply Service om opsigelser

-Maersk Supply Service har udvist en sjælden form for arrogance overfor medarbejdere og faglige organisationer i den opsigelsesrunde, som rederiet er i gang med, fastslår formand for DMMA og CO-Søfart Ole Philipsen, og henviser til rederiets manglende vilje til at involvere de faglige organisationer.

DMMA har sendt rederiet en skriftlig klage over forløbet.

-Vore medlemmer ringer og spørger, og vi er ude af stand til at give dem fyldestgørende information og hjælp. Det er under al kritik, siger Ole Philipsen.

Ved redaktionens slutning midt i november havde DMMA endnu ikke hørt fra rederiet efter afsendelsen af klagen.

Da Maersk Supply Service 4. november offentliggjorde, at der ville blive opsagt 120 danske søfarende, blev CO-Søfarts hjemmeside opdateret med opsummering af de relevante paragraffer i overenskomsterne så medlemmerne

> fortsætter næste side

Møde mellem EU-Parlamentet og de søfarende

Den 21. oktober havde Den Progressive Alliance af Socialister og Demokrater inviteret de søfarendes fagforeninger i ETF til møde i EU-Parlamentet.

Formålet med mødet var at give politikerne et indblik i de trusler, de europæiske søfarende står overfor, og hvilke muligheder de søfarende ser, for at bibeholde og øge beskæftigelsen af egne søfarende.

Panelet bestod af parlamentarikere og specialister, men også de søfarende fra blandt andet ETF, 3F og det engelske RMT fik taletid.

Herudover var der flere indlæg fra tilhørerne. I alt var mere end 75 tilhørere mødt op.

Fra CO-Søfart deltog de tre DMMA-bestyrelsesmedlemmer Tove Villadsen, Jeppe Skjøde Knudsen og Kenneth Otte.

Og turen var ifølge de tre CO-Søfart-repræsentanter af stor værdi. Den gav både større indsigt i EU-Parlamentets arbejde og forståelse for sammen-

Faglige sager & noter

...Maersk Supply

> fortsat fra forrige side

kunne orientere sig. -Vi vil afholde et medlemsmøde, så hurtigt som muligt, men vi er jo ude af stand til at servicere og informere medlemmerne, når rederiet ikke involverer os i nedskæringerne, siger Ole Philipsen.

Siden det første indledende møde sidst i oktober har MSS ikke delagtiggjort de faglige organisationer.

-Rederiet sendte så halvanden uge senere besked ud til skibene om, at de søfarende skulle give besked om, hvorvidt de hver især foretrak en fratrædelsesordning, job-deling eller overflytning til andre forretningsområder. Det var vi heller ikke involveret i. Jeg er kort sagt komplet uforstående overfor rederiets fremgangsmåde, siger Ole Philipsen.

hanh

DMMA-bestyrelsesmedlemmerne Jeppe Skjøde Knudsen, Kenneth Otte og Tove Villadsen fik efter eget udsagn stort udbytte af Bruxelles-turen.

hængene. Og de deltagende EU-politikere får ros for at lytte til de problemer, som de søfarende pegede på under mødet.

Turen til Bruxelles omfattede også et besøg på Danmarks Rederiforenings kontor, hvor deltagerne fik indsigt i rederiforeningens arbejde i EU.

Et besøg, der tilføjede Bruxelles-turen et både vigtigt og relevant perspektiv påpeger de tre DMMA-repræsentanter. ji / hanh

Nyt fra A-kassen

Dansk Metals Maritime Afdeling

I forbindelse med ledighed skal du foretage dig følgende:

Efter din opsigelsesperiode skal du:

- Melde dig ledig
- Udfylde ledighedserklæring
- Indsende/maile 12 måneders lønsedler
- Booke en CV samtale

Du skal melde dig ledig på **www.jobnet.dk** på din første ledighedsdag (opsigelsesperiode slut).

Herefter skal du gå ind på den digitale A-kasse og udfylde en ledighedserklæring **www.danskmetal.dk**, log ind med Nem Id og vælg A-kasse: søg om dagpenge.

CV samtalen vil blive afholdt i den nærmeste Metal Afd. hvor du bor.

Ved samtalen vil du blive vejledt omkring:

- Reglerne for ledighed/rådighed/jobsøgning
- Metals hjemmeside, jobservice
- Dansk Metals digitale A-kasse
- Retten til 6 ugers målrettet uddannelse

Spørgsmål eller brug for hjælp?

Har du spørgsmål eller behov for hjælp til udfyldelse af ledighedserklæring, booking af CV samtale mm. så kontakt

Dansk Metals Maritime Afdelings A-kasse • 33 14 84 36

For medlemmer af Min A-kasse

Reglerne er de samme, men procedurerne kan være anderledes.

Find yderligere links og kontaktinfo til Min A-kasse på:

http://www.co-sea.dk/mina-kasseexsta - eller ring:

Min A-kasse • 70 12 37 82

Efter 12 år i slæbebådsrederiet BB Danmark A/S blev skibsmekaniker Thomas Saaby Rasmussen opsagt. Han er nu i fuld gang med at gøre brug af overenskomstens muligheder for efteruddannelse, og målet er igen at komme til søs.

-Jeg skal ud at sejle

Fyret og hvad så?
Efter den første måneds rådvildhed gik skibsmekaniker Thomas Saaby Rasmussen målrettet i gang med at afsøge mulighederne, som overenskomsten åbnede for. Han er nu i gang med to måneders uddannelse betalt af arbejdsgiveren.

TEKST Hanne Hansen

Skibsmekaniker Thomas Saaby Rasmussen havde nok på fornemmelsen, at det trak op til en opsigelse med forårets neddrosling i aktiviteterne i rederiet BB Danmark A/S.

Men chokket udeblev ikke, da han i juni blev ringet op med beskeden om, at han var fyret. Alle 12 mand om bord på rederiets eneste tilbageværende skib, slæbebåden 'Bamse Tug', fik fyresedlen, da deres skib var blevet solgt.

-Man er jo stærkt påvirket af det. Tankerne kører rundt. Hvad nu? Hvad med økonomien og det hele, fortæller 49-årige Thomas Saaby Rasmussen.

En måneds tid mener han, det tog, inden tankerne begyndte at hænge sammen.

-Man er bekymret og tænker jo på det hele tiden. Jeg ved ikke, hvor mange gange jeg har haft ringet til faglig konsulent Kirsten Østergaard i CO-Søfart for at få styr på det hele, men det er mange, og jeg får al den hjælp, jeg har brug for, fortæller han.

Værdifuld overenskomst

-Det viste sig jo, at vi menige har en langt bedre overenskomst ved opsigelse end officererne. Overenskomsten har virkelig vist sit værd i den trælse situation, som vi havnede i, refererer han.

Thomas Saaby Rasmussen havde været i rederiet i 12 år, da han blev opsagt og har derfor - som en del af overenskomstens aftale om arbejdsgiverens indbetaling til en pulje - udvidet ret til uddannelse.

Samtidig får han løn frem til april i hans tilfælde, da han også er tillidsmand.

-Jeg gik målrettet i gang med at undersøge, hvad der kunne være af job-

At rode efter linen til fastgørelse af et slæb i blæst og bølgegang er ingen søndagsudflugt. Men udfordringen med at få opgaven løst er et vigtigt element i Thomas Saaby Rasmussens tilværelse.
Foto: Privat

Jobbet på dækket er alsidigt og Thomas Saaby Rasmussen savner at være til søs. Billedet her fra Handelsflådens Velfærdsråds fotokonkurrence i 2010 er taget af Finn Salomon Nielsen under værftsophold.

igen

muligheder for mig til søs. Vind-offshore kunne være en mulighed, og så ringede jeg rundt til de forskellige aktører for at høre, hvilke papirer de kræver, for at man kan komme i betragtning. Så det stod hurtig klart for mig, hvad jeg havde brug for af kurser, fortæller han og tilføjer:

-Men hele tiden så ligger håbet jo i baghovedet, at de ringer fra rederiet og siger, at nu har de igen et skib til mig.

-Jeg savner jobbet. Savner at sejle på Norge og savner de udfordringer, som jobbet på en slæbebåd i spotmarkedet giver. Jeg savner at stå midt i Nordsøen med en opgave, som kræver problemløsning. Så jeg satser helt sikkert på at komme ud at sejle igen, slår han fast.

Med en afklaring af, hvad han mangler af papirer for at kunne komme indenfor i vind-offshore-branchen, afsøgte han kursusmulighederne på internettet.

-Og jeg har fået god hjælp på både MARTEC i Frederikshavn og på SIMAC i Svendborg til at få afklaret diverse detaljer. Den store udfordring har været at få kurserne passet ind, for det viste sig, at de blev afviklet næsten samtidig. Men nu er det lykkedes, fortæller han.

På MARTEC skal han erhverve "Duelighedsbevis Erhverv", mens de krævede sikkerhedskurser hentes på SIMAC.

Kørekort til lastbil

Skulle jobmulighederne til søs svigte, så får han også i uddannelsesforløbet åbnet en nødvej til lands.

-Jeg har altid drømt om at få det store kørekort. Og da jeg nu havde muligheden, så bliver den drøm til virkelighed. Med et kørekort til lastbil, vil der kombineret med min tekniske baggrund som skibsmekaniker, være nogle muligheder i nogle nicher i transport- og servicebranchen til lands – måske, fortæller han.

Uddannelsen udbydes som et AMU-kursus. Også det fandt han frem til på internettet og kurset er det første, som han har taget hul på her sidst i november.

-Min største bekymring lige nu er nok, at jeg igen skal på skolebænken, erkender han og tilføjer med et skævt smil:

-Jeg har masser af erfaring, men tålmodighed til at sidde stille, det har jeg ikke så meget af.

Sidst han var på skolebænken var i 1989, da han med en baggrund som udlært mekaniker gik i gang med uddannelsen som faglært skibsassistent i Frederikshavn.

Siden da har han sejlet – bortset fra en enkelt afstikker et år på Fredericia Skibsværft.

-Jeg er slet ikke i tvivl om, at jeg selv må gøre noget for igen at få et job, og jeg er i fuld gang med at søge. Det kan ikke hjælpe noget at gå hjemme og vente på, at nogen ringer efter én, for det sker ikke, bemærker Thomas Saaby Rasmussen.

Maritim interesse

Søfart er en stor del af hans liv – også interessemæssigt.

-Jeg er nok lidt nørdet på den måde. Jeg følger med i, hvad der sker i erhvervet og interesserer mig for det, fortæller han.

Interessen har senest betydet, at han valgte at tage mod opfordringen til at stille op til valget i sommer til bestyrelsen i Dansk Metals Maritime Afdeling.

-Jeg håber på, at mine kolleger i specialskibene vil kontakte mig med input til bestyrelsesarbejdet eller bare spørge ind til, hvad det handler om. Selv er jeg jo ny i den sammenhæng, men jeg har altid brændt for fællesskabet i en fagforening og den sikkerhed, som det giver, forklarer han.

Ufrivilligt og meget mod sin vilje, har han nu på egen krop oplevet overenskomstens paragraffer ved opsigelse.

-Og når nu vi skulle fyres, så må jeg sige, at overenskomsten er helt uvurderlig. Den giver gode muligheder for at komme videre og det er bare med at benytte sig af det, slår Thomas Saaby Rasmussen fast.

Find kurser og efteruddannelser

Her nogle eksempler på links til oversigter over udbud af kurser og efteruddannelse. For alle kursus-udbydere gælder, at de hjælper med at afklare kompetencer og finde frem til det rette kursus.

VEU Center - hovedportal for landets 13 VEU Centre. (VEU er forkortelse for "Voksen Efteruddannelse"). **Link: www.veu-center.dk**

AMU Kurser - amukurs.dk er en fællesportal med indgang til alle AMU-kurser fordelt over hele landet. **Link: www.amukurs.dk**

Maritime kurser - her findes desværre ingen fælles portal-indgang, men den meget omfattende og lange liste over godkendte kursus-udbydere kan findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside, hvor der er link til det enkelte kursussted eller skole. Et link til oversigten hos Søfartsstyrelsen er på denne side: **Link: www.soefartsstyrelsen.dk/SoenaeringBemanding**

Færgen 'Omø' er bygget i 2004. I alt er otte navigatører tilknyttet overfarten.

Stigsnæs-Omø

Service til lands og til vands

Med hård vind fra sydøst får passagererne til og fra 'Omø' som ekstra gevinst ved sejlturen også en fornemmelse af at være til søs. Vinden har frit løb op over Smålandsfarvandet og i bølgerne på grænsen mellem Smålandsfarvandet og Storebælt ruller færgen fra side til side. Vejrets og årstidernes skiften er - set med overfartslederens øjne - én af de mange positive ting ved jobbet om bord.

Færgeoverfart

Overfartsleder og skipper Knud P. Nielsen kan umiddelbart ikke komme i tanke om noget bedre job, end det på færgen 'Omø', hvor han har været siden 1987.

50 minutters sejlads fra Stigsnæs ligger Omø. 150 indbyggere sådan cirka bor fast på øen og dertil kommer ejerne af omkring 100 sommerhuse. Alle er de afhængige af færgen 'Omø', der sejler i fast rutefart mellem Kirkehavn på øen og Stigsnæs på Vestsjælland.

Turistsæsonen er med det pæne sensommer- og efterårsvejr blevet forlænget en smule på øen, og det har de også bemærket på færgen. Som eneste trafikkanal til og fra øen har besætningen om bord altid fingeren på pulsen med, hvad der sker.

Få dage før CO-Søfarts besøg om bord på færgen, er der på øen gjort et enestående fund af en sølvskat fra vikingetiden. Først var det tre sølvmønter, siden blev det til 550 enkeltdele, der blev gravet frem på marken.

Sølvskatten har trukket blandt andre TV2 til øen – ikke med den ellers berømte helikopter – men med journalist og fotograf i bil, fragtet til Omø på færgen.

> fortsætter næste side

Styrmand Erik Jensen indberetter passagertallet umiddelbart efter afgang. Han pendler til jobbet fra Eskilsø i Roskilde Fjord, men det er slet ikke noget problem, påpeger han.

Bilerne kører om bord i Stigsnæs, forrest postbilen med dagens post til Omø.

> fortsat fra forrige side

Skipper om bord på dagens tørn er Knud P. Nielsen, der også er overfartsleder. Han har været på overfarten siden 1987, hvor han opgav fiskeriet ud fra Gilleleje.

Efter en tid med pendling frem og tilbage flyttede han til øen med familien.

Værdsætter kontakt med passagererne

Umiddelbart kan Knud P. Nielsen ikke komme i tanke om noget bedre arbejde.

-Vi har det frit, passer arbejdet og nyder vejret, årstidernes skiften, fuglene og marsvinene, smiler han og fortsætter:

-Og så sætter vi jo pris på kontakten med passagererne. Efterhånden kender man jo de fleste og får en snak, når der er tid til det. Mange af turisterne er jo kommet her på øen i generationer, og personligt sætter jeg da pris på, at man har mulighed for at følge med i deres liv, når vi mødes og snakker.

Postbilen er kørt om bord i Stigsnæs og halvanden række biler har gjort den orange postbil selskab på bildækket, inden 'Omø' bakker ud af færgelejet i Stigsnæs og roterer 180 grader i bassinet før passage af læmolerne.

Den manøvre kræver erfaring. Der er ikke meget plads at rutte med og vindpresset på overbygningen kan hurtigt skabe ravage for den ukyndige.

-Ja, mere plads her i havnen, det ville vi da ikke have været kede af, bemærker Knud P. Nielsen fra manøvrepulten i brovingen.

Med billetteringen overstået får styrmand Erik Jensen tid til en kop kaffe, mens administrationsarbejdet med registrering og indberetning af passagerer klares på broen.

Tørn passer fint med pendling

Med kun tre måneder i jobbet er Erik Jensen nyeste mand af de i alt otte på overfarten.

-Der er meget at lære endnu, konstaterer han.

Han sejlede i sine unge dage, var så væk fra erhvervet i 30 år, inden han for tre år siden tog kystskippereksamen i Skagen.

Erik Jensen er selv øbo. Men ikke på Omø. Bopælen er på Eskilsø i Roskilde Fjord, og han pendler til vagterne på færgen 'Omø'.

-Det er ikke noget problem overhovedet, slår han fast.

Med en tørn på et døgns vagt og to døgn fri går det fint med at pendle.

Telefonen på broen ringer.

-Ja, det er Omøfærgens hårdtprøvede medarbejder, lyder hans præsentation, da han tager røret med opkaldet fra rederiets administration.

Selv om han med egne ord er "ny", har han tilsyneladende allerede tilegnet sig den humoristiske tone, som er mand og mand imellem om bord og i rederiet, som drives af Slagelse Kommune.

-Det er noget af alt det, jeg umiddelbart godt kan lide ved at være her, forklarer han fortsættende efter telefonsamtalen.

-Vi har det frit og snakker sammen på kryds og tværs. I det hele taget er her en rigtig god stemning og folk er flinke, tilføjer han.

Skipper og overfartsleder Knud P. Nielsen tilføjer med et glimt i øjet:

-Ja, vi er flinke, det trækkes til gengæld fra i lønnen.

Vedligehold og ekstra service

Forude dukker Kirkehavn på Omø frem, efter vi har rundet syd om Helleholm Flak syd for Agersø.

Postbilen triller som den første fra borde med dagens post til øens beboere.

Der er godt en time til næste afgang mod Stigsnæs, hvor tiden udnyttes til at få løst faste opgaver.

> fortsætter side 16

TEKST & FOTO Hanne Hansen

Opslag med information til beboerne på 'Omø' fra en antennemontør, bliver der også tid til at sætte op, mens 'Omø' ligger i havn.

... til vands

> fortsat fra side 15

Vedligeholdsopgaverne er sat i fast skema, og dagens opgaver lyder på smøring af trækstænger og opfølgning af sikkerhedstjekliste.

Styrmand Erik Jensen har med maskinen som sit arbejdsområde smøre-opgaven, mens Knud P. Nielsen tager sig af sikkerhedstjeklisterne.

Der bliver også tid til en, ekstra og frivillig, service-opgave med ophængning af opslag med information til øboerne om kommende besøg fra en antennemontør.

-Selvfølgelig gør vi også det. Det betyder så lidt for os, men betyder meget for alle andre, bemærker Knud P. Nielsen, mens de kraftige nåle trykkes ind i det rødmalede træværk, der også fungerer som "opslagstavle".

Biler og passagerer, der skal med retur til Stigsnæs kører én efter én om bord. Postbilen har fået afleveret posten og er klar til tilbageturen. I sidste sekund, inden bommen går ned, når også bilen med TV2's udsendte med tilbage. Dermed er der gode chancer for, at Omø bliver en del af aftenens sendeflade på tv-kanalen.

Flere billeder fra færgen 'Omø' på www.co-sea.dk

FOA-overenskomst

Efter afgang genoptager vi snakken om løn- og ansættelsesforhold.

Med opsplitningen af Vestsjællands Færgeselskab mellem Kalundborg og Slagelse kommuner i 2010, overgik overenskomstdækningen af Omøfærgen også fra Søfartens Ledere til FOA.

-Det var en omfattende og indviklet proces, men FOA i Slagelse lavede i den forbindelse et rigtig godt stykke arbejde, refererer Knud P. Nielsen.

Han var selv medlem af Søfartens Ledere, men skiftede til FOA.

-For mig er det naturligt at være medlem af den overenskomstbærende organisation, siger han og fortsætter:

-Hvis man vil have retten til at brokke sig, jamen så skal man også være medlem. Sådan er det.

Løn- og ansættelsesforhold finder han både rimelige og i orden under FOA-overenskomsten, så der er ikke det store at brokke sig over – ja altså lige bortset fra, at lønnen jo per definition altid gerne måtte have været højere.

-Men vi er irriterede, tilføjer han og uddyber:

-Det er irriterende, at nyansatte har 8 måneders karens, inden man kan komme ind under pensionsordningen. Og så er det virkelig et irritationsmoment, at vores lønsedler skal være så indviklede.

Set med hans øjne er det ikke så sært, at der ofte findes fejl i lønsedler, når de tjekkes af FOA.

-Som ansat har man ikke selv den fjerneste mulighed for at gennemskue det. Tillæg og så videre er opgjort på den mest indviklede måde overhovedet. Det kunne vi godt ønske os gjort meget bedre, bemærker han.

Færge med ekstra service

En alarm fra maskinrummet afbryder samtalen. Systemet varsler problemer med udstødstemperaturen, og styrmand Erik Jensen kigger på sagen. Alarmen har drillet i løbet af dagen, og der skal måske tilkaldes service.

At færgefarten til Agersø og Omø indgår i Slagelse Kommunes omfattende spareplaner, er et af de emner, som besætningen ikke har nogen holdninger til. Den del er politisk, og besætningen afholder sig fra at deltage i debatten.

Sparemålet lyder umiddelbart på 2,8 mio. kr., og øernes beboerforeninger er gået ind i kampen for at friholde færgedriften, når kommunens politikere for alvor tager hul på budgetforhandlingerne.

Vi nærmer os Stigsnæs, og der indløber besked fra chaufføren på et lastvognstog, der var med fra øen på formiddagsturen. Han har fået læsset af og vil gerne med for en ny vognladning på den sene eftermiddagstur, men spørgsmålet er, om han kan nå Stigsnæs inden færgeafgang.

Han bliver lovet, at færgen vil vente, hvis det drejer sig om et par minutter.

Chaufføren får dog ikke brug for færgens ekstra service. Vogntog og færge ankommer næsten samtidig til Stigsnæs i den efterhånden lavt hængende efterårssol.

TV2-bilen kører i land, lastet med sidste nyt om sølvskatten på Omø, og lastvognstoget kører om bord for endnu en tur til øen efter korn fra øens landbrug.

Det kan godt være du ikke får LO Plus rabat lige rundt om hjørnet...

Husk du også får LO Plus rabat i rigtig mange webshops. Du får bl.a. rabat på tøj, boligtilbehør, rejser og elektronik.

Bolig & have

Danblomster	**10%**	loplus.dk/danblomster
Dansk Plakatkunst	**15%**	loplus.dk/danskplakatkunst
Innshop.dk	**9%**	loplus.dk/innshop
Lampemesteren.dk	**11%**	loplus.dk/lampemesteren
moods.dk	**9%**	loplus.dk/moods
Shop4Friends	**SÆRPRIS**	loplus.dk/shop4friends

Elektronik & telefoni

TelePlus	**SÆRPRIS**	loplus.dk/teleplus
ComputerCity	**4%**	loplus.dk/computercity
Tri-Link.dk	**10%**	loplus.dk/trilink

Ferie & hotel

Atlantis Rejser	**5%**	loplus.dk/atlantisrejser
Bravo Tours	**4%**	loplus.dk/bravotours
dansommer	**10%**	loplus.dk/dansommer
Interhome	**10%**	loplus.dk/interhome
Small Danish Hotels	**9%**	loplus.dk/smalldanishhotels
Thinggaard Rejser	**3%**	loplus.dk/thinggaard

Hobby & Fritid

Ekstra Bladet	**10%**	loplus.dk/ekstrabladet
Playmobilbutikken.dk	**10%**	loplus.dk/playmobilbutikken
Friluftslageret	**20%**	loplus.dk/friluftslageret
Jupiter Ekstra Webshop	**9%**	loplus.dk/jupiterekstra

Oplevelser

Bakken	**20%**	loplus.dk/bakken
BonBon-Land	**30%**	loplus.dk/bonbonland
LEGOLAND®	**SÆRPRIS**	loplus.dk/legoland

Mad & Drikke

AC-VINE.DK	**10%**	loplus.dk/acvine
Egerisvin.dk	**5%**	loplus.dk/egerisvin
Winesisters	**25%**	loplus.dk/winesisters

Tøj & tilbehør

From2to14.dk	**11%**	loplus.dk/from2to14
Ollifant.dk	**10%**	loplus.dk/ollifant
Sportyfied.com	**10%**	loplus.dk/sportyfied
Stayhard.dk	**10%**	loplus.dk/stayhard
Zalando	**10%**	loplus.dk/zalando

Personlig pleje

Helseplus.dk	**9%**	loplus.dk/helseplus

Tjek altid loplus.dk før du handler

LO PLUS

En af bogens illustrationer er dette billede og billedteksten lyder:
"Arbejdsløse læser aviser, mens de venter på arbejdsanvisningen i Guldbergsgade. Fotoet er fra starten af 1900-tallet."

ANMELDELSE

Ydmygelsen der forsvandt

Da Danmark fik a-kasser

Udgives af:
"ABA Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv"
i samarbejde med "min A-kasse"
Skrevet af Nils Bärenholdt
Redaktør Simon Bauer
Pris: 129 kroner, 100 sider
Udgivet 27. november 2015

I forbindelse med udgivelsen afholdtes der reception på Arbejdermuseet i København

Det er en fin lille reminder-bog.
I vores daglige kværulantiske mismodighed, hvor vi tenderer til at mene, at alting også var bedre i "gamle dage", har vi tilbøjelighed til at miste perspektivernes vingesus.

Bogen er ikke tungt akademisk, men en letlæst sag der ruller hurtigt gennem historien fra midten af 1800-tallet, hvor de første organiserede og private tiltag til et understøttelsessystem blev etableret i lavsregi, og efter 1870 som del af den spirende fagbevægelse. Det er den samme periode, hvor fattige og arbejdsløse, men driftige, danskere, i stort antal flygtede til mulighedernes land på den anden side af Atlanterhavet. I dag ville de være kaldt "bekvemmelighedsflygtninge"!

Lov vedtaget i 1907

Loven om anerkendte arbejdsløshedskasser blev vedtaget i 1907 som et kompromis mellem Socialdemokratiet, Højre og Venstre. Socialdemokratiet havde allerede 10 år tidligere stillet forslag om offentligt understøttede arbejdsløshedskasser, inspireret af det sydligere Europa (særlig Tyskland), som på det tidspunkt var langt forud for de nordlige lande med hensyn til social lovgivning. Højres Hørring tog afstand til forslaget bl.a. med et udsagn som lyder nutidigt:

"Jeg tror, at man ved at gaa denne Vej at give Understøttelse i stor Maalestok til arbejdsløse i Virkeligheden vil svække den enkeltes Ansvar over for Forpligtelsen til at søge Arbejde og søge Arbejde i den Form, hvori han kan faa det."

Andre af Hørrings udsagn mod forslaget, om kommunistisk sammensværgelse mod det ordentlige samfund, peger til gengæld tilbage, f.eks. mod en citeret sognepræst Hans Bastholm, der i 1817 mente at fattige arbejdsløse var "dovne, liderlige og ødsle mennesker".

Loven fra 1907 blev vedtaget på baggrund af en kommissionsrapport, som blev fremsat uændret som lovforslag i 1906, og hovedelementerne er stort set stadig gældende fundament for nutidens lovgivning, omend vores lovgivning i dag er så omfattende restriktiv i sine individualiserede begrænsninger, at det er blevet vanskeligt at få øje på de enkelte træer.

Breve styrker fortællingen

Redaktionen har valgt af trykke fem bevarede breve skrevet i 1905, fra en arbejdsløs maler, Thorvald, med passende mellemrum gennem manuskriptet. Disponeringen er velvalgt og styrker fortællingen betydeligt. Brevene er skrevet til kæresten Marie med hvem han har en søn af ukendt alder. Efter at have levet sammen i en årrække i København, må kæresten og sønnen flytte til familie i Aalborg af nød, forårsaget af arbejdsløshed. Brevene er hjerteskærende og fortæller langt stærkere end akademiske afhandlinger om sociallovgivning, hvordan livets realiteter var for de fattige ved århundredskiftet. Det første brev er fra 25. juni og det sidste fra 16. august, hvor Thorvald endelig ser ud til at have fundet arbejde af teoretisk varig karakter, efter at have hutlet sig gennem sommeren med pantsætning af arbejdstøj og andre basale fornødenheder. Thorvald omkom imidlertid ved en arbejdsulykke d. 6. oktober og det vides ikke, om han nåede at gense sine elskede forinden.

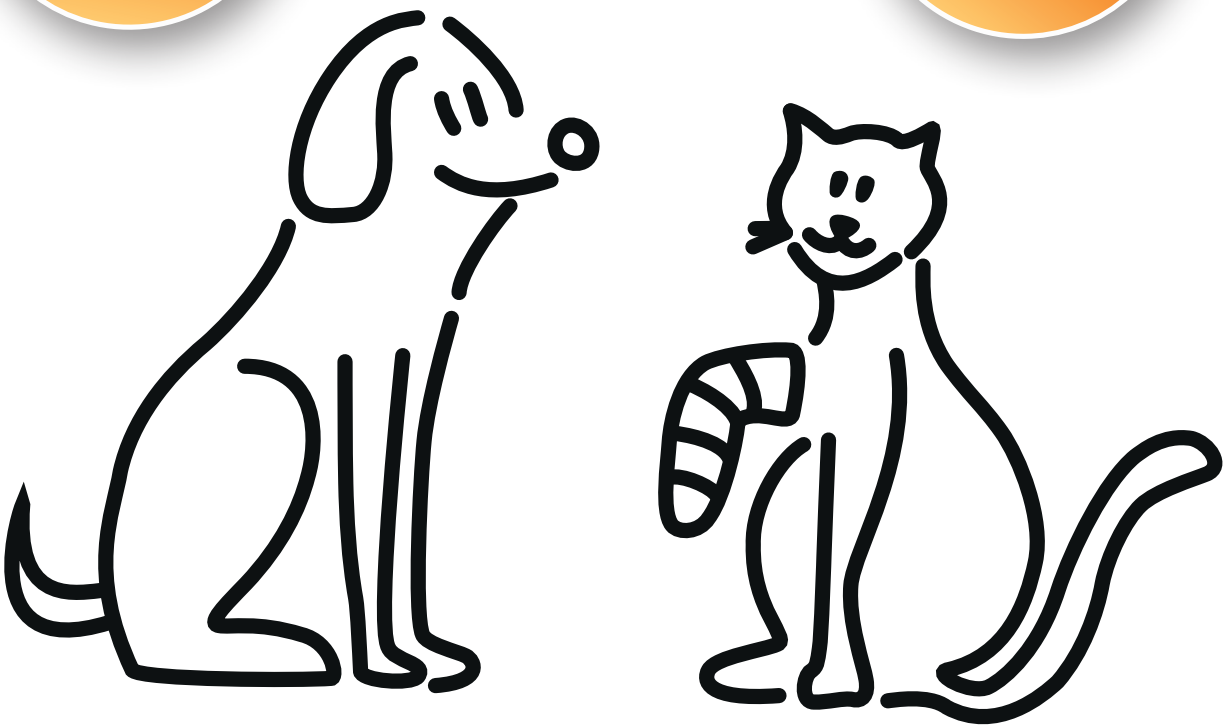
Bogens slutning består af en overordnet oversigt over "Centrale punkter i den danske socialhistorie". OleS

VI HAR GJORT DET NEMT AT TEGNE EN

HUNDE & KATTEFORSIKRING

LÆS MERE PÅ tjm-forsikring.dk/hund

LÆS MERE PÅ tjm-forsikring.dk/kat



Du kan selv sammensætte din hunde- eller katteforsikring.
Så behøver det ikke at være prisen på dyrlægeregningen,
der afgør, om din hund eller kat får den allerbedste behandling.
Læs mere om forsikringerne på tjm-forsikring.dk eller ring og hør mere på 7033 2828. Du kan også kontakte din forsikringstillidsmand.

Tjenestemændenes Forsikring
sammenhold betaler sig

Det tager sin tid at frembringe en oksejulesylte. Men Jonatan Leer garanterer, at det er alle anstrengelserne værd, ligesom okse-udgaven er et smagfuldt alternativ til den traditionelle sylte af svinekød.

Oksejulesylte
- om smag, jul og erindring

Her op under jul strømmer minderne om tidligere juledage- og aftener frem. Både de fortryllende og dem, hvor alt gik galt. Dem fra barndommen, dem fra ungdommen, dem fra før voksendommen. Dem, som foregik derhjemme og dem, der fandt sted langt væk fra det trygge barndomshjem.

For mig er mange juleminder forbundet med smagsoplevelser. Bestemte smage får julestemning ind i kroppen igen. Den første æbleskive. Det første stykke marcipan. Den første 47'er. Disse smagsoplevelser bringer mig hver december tilbage til tidligere oplevelser af jul.

Kontakt med erindringsarkivet

Det er dog ikke kun til jul, at smagen bringer os i kontakt med vores erindringsarkiv. Vi kender vel alle sammen oplevelsen af at smage eller dufte noget, der minder os om en anden situation end den, vi befinder os i. Fornylig smagte jeg et stykke slik, som jeg ikke havde smagt længe, og det bragte mig tilbage til en bestemt videoaften fra dengang, man havde videobånd.

Den franske forfatter Marcel Proust er en af dem, der bedst har sat ord på sådanne oplevelser. Et sted beskriver han, hvordan han som voksen en kold og trist vinterdag blev budt på en kop te og en madeleinekage. Madeleinekage er en

Artiklens forfatter og opskriftens ophavsmand, Jonatan Leer, ønsker glædelig jul med oksejulesylten i den ene hånd og de i artiklen omtalte madeleinekager i den anden.

buttet lille sandkageagtig kage med en karakteristisk riflet form.

Synet af kage gjorde ikke noget særligt for ham, men da han dyppede kagen i teen og smagte på den, så skete der noget. En særlig lykkefølelse kom over ham, og pludseligt blev han taget tilbage til sin barndoms somre på landet hos sin tante Léonie. Han plejede nemlig at komme ind til hende hver søndag morgen i sengen, og her fik han lov at smage et stykke af den madeleinekage, som hun altid spiste til morgenmad, efter hun havde dyppet den i sin linde-te. Det er ikke bare nærheden med tanten, han genoplever. Hele huset og landsbyen, som hun boede i, stiger op af hans tekop som følge af denne smagsoplevelse.

Det særlige hos Proust er, at det ikke er synet af kagen, der transporterer ham tilbage til dette lykkelige øjeblik, men smagsoplevelsen. Det minder os om, at smagssansen er en meget vigtig sans, der er tæt forbundet med de mest personlige dele af vore liv.

> fortsætter næste side

Oksejulesylte

6 personer til frokost

1 kilo oksetværreb el. andet skært kød
2 grisetær
Olivenolie og smør
4 blade husblas
1,5 flaske rødvin
1 glas cognac
Lidt Madeira
4 gulerødder
2 store løg
3 fed hvidløg
1 porre
Et bundt timiankviste
Lidt persillestilke
3 laurbær
6 nelliker
Salt og peber

Et stykke hvid klæde eller et viskestykke til sining af fonden

1 Kødet skæres i grove stykker (ca. 5x5 cm)
2 Porre, løg, hvidløg og 2 af gulerødderne hakkes.
3 Kødet kommes i en skål, hæld rødvin over. Kom urter og krydderier i. Lad marinaden og kødet trække natten over.
4 Kødet tages op. Det duppes og krydres med salt over peber.
5 Kødet brunes grundigt i olivenolie og lidt smør i en stor gryde. Gerne i flere hold.
6 Når alt kødet er brunet, kommes det hele i gryden og flamberes i cognac. I med grisetær og hæld marinaden over. Kom vand i så det dækker.
7 Så skal retten simre stille i 4 timer - til kødet er super mørt.
8 Imens kan man skrælle, skive og dampe de sidste to gulerødder.
9 Så tages oksekødet op, og fonden sies. Først gennem en sigte, så gennem et klæde. Så får fonden en flot mørkebrun farve. Smag fonden til med salt peber og lidt madeira. Kog den evt. lidt ind for at få en kraftigere smag.
10 Husblasen kommes i koldt vand, når den er blødgjort, røres den ud i en smule af den varme fond – pas på det ikke klumper - som herefter blandes med hele den varme fond
11 Nu tager man en skål til at samle sylten i. Nederst lægges et lag skivede gulerødder, så et lag med kød. Så gulerødder igen og så kød osv. indtil der ikke er mere kød eller gulerødder. Til slut hældes den varme fond over.
12 Stil sylten koldt til næste dag. Når den skal serveres, vendes den ud på et fad. Varm evt. skålen i varmt vand, inden sylten vendes ud.
13 Servér med sennep og god mørk juleøl.

TEKST & FOTO Jonatan Leer

> fortsat fra forrige side

Okse i gelé

Proust var generelt meget interesseret i maden, som spillede en vigtig rolle i hans families liv i Paris omkring år 1900. Han har mange fantastiske beskrivelser. Jeg er særligt betaget af en, som omhandler en ret, der omtales som okse i gélé. Det er familiens kogekones mesterstykke. Hun tager selv ud i byen for at finde de mest perfekte kødstykker. Dem udvælger hun med samme omhu, som en skulptør vælger sin marmor!

Det er en ret, der minder meget om en dansk sylte – blot med oksekød i stedet for svin. Den er ganske fremragende, så har man lyst til et alternativ til den traditionelle sylte på sit julebord, er dette et meget godt bud. Det er en kraftig og lidt arbejdskrævende ret, men som både tager sig godt ud og smager forrygende. Den kan sikkert skabe nye smagsminder til dit erindringsarkiv.

Glædelig jul!

Det sociale samvær trives i Seniorklubben - også når der kaldes til ålegilde, som sidst i oktober, hvor ål og stuvede kartofler i rigelige mængder blev indtaget i Marineforeningens lokaler på Holmen.

Åle-træf i Seniorklubben

Seniorklubbens ålegilde er en fast tradition, der igen i år afvikledes i Marineforeningens lokaler på Holmen. De velstegte ål og de stuvede kartofler er et sikkert trækplaster.
Igen i år var det Seniorklubbens formand Leif R. Andersen, der stod for tilberedningen af den traditionsrige spise til de knap 30 deltagere.
Der er dog plads til flere ålespisere i lokalet, så skulle én og anden af klubbens medlemmer fristes af udsigten til ål i gode mængder og hyggeligt søkyndigt-senior-selskab, så er der god plads, forlyder det. Ligesom flere efterlønnere og pensionister er velkomne til at melde sig ind i Seniorklubben.

Foto: Barno Jensen • Tekst: Hanne Hansen

Seniorklubben

DMMA

For efterlønnere og pensionister

Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Dansk Metals Maritime Afdeling - dæk & maskine samt catering.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

For yderligere information kontakt formanden.

Klubben inviterer til tre årlige arrangementer, som er omfattet af kontingentet:

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

Formand Leif R. Andersen • tlf. 28 69 79 13 • L.rabech@live.dk

Mangler dit klubarrangement?

Redaktionen modtager gerne materiale til omtale af diverse aktiviteter og arrangementer i DMMA-klubberne.

Send tekst og evt. billeder i god tid før arrangementet via e-mail til hh@co-sea.dk

Klubberne

DMMA
Dæk og Maskine

Region Hovedstaden
Klub 8

God jul

Det var så slut på året 2015, næsten da; for Klub 8's vedkommende skete det i Tivoli, ikke mange var mødt ind, men vi fik oplevet Halloween m.m.! Primo 2016 indkaldes til møde med årsberetning/status 2015, og hvad der videre vil ske i Klub 8 regi.
Alle ønskes en god jul samt et godt nytår.

Helmut

Konstitueret formand
Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34

Vi mindes

Britt Turid Rogne
f. 3. april 1931
er afgået ved døden 26. oktober 2015

Dan Friedolf Møller
f. 22. februar 1964
er afgået ved døden 10. november 2015

Nyt om navne

Dansk Metals Maritime Afdeling

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. januar - 29. februar 2016

FØDSELSDAG

Catering

50 år
Vagn Olufsen, 11. februar
Flemming Fuglsang Andersen, 18. februar

60 år
Dorte Pia Wozniak Birkebæk, 5. januar
Hans Sloth, 7. februar

65 år
Anne Lise Larsen, 3. januar
Karin Bruun Hjelm, 15. januar

70 år
Solfrid Damsgard, 4. januar
Ib Myrup Gundersen, 11. februar
Søren Ortmann Hansen, 11. februar

75 år
Inge Bruun Nybo, 5. januar
Gunvor Asbjørg Strøbæk, 20. februar

80 år
Anna-Lise Svensson, 15. februar

Dæk og Maskine

50 år
Henrik Dahl, 7. januar
Thomas Saaby Rasmussen, 7. februar

60 år
Jørgen Transø, 7. februar

65 år
Poul-Erik Petersen, 18. januar

70 år
Tadeusz Zbigniew Szymanski, 6. januar
Poul Justesen, 19. januar
Ebbe Melander Jensen, 3. februar

75 år
Abudu Bagalatablal, 3. januar
John Dalvad Mundstrøm, 12. januar
Jørgen Kjær, 22. februar

80 år
Mahmoud Abdulrahim, 3. januar

JUBILÆUM som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

Catering

25 år
Bo Wrona Olsen, 1. januar
Minna Vibeke Lund, 1. februar

Dæk og Maskine

50 år
Edvard Andreas Westh Christensen, 13. februar

70 år
Poul Poulsen, 22. november

Rettelse

70-års jubilar Poul Poulsen, Dæk & Maskine, var ved en beklagelig fejl ikke med i den trykte version af sidste blad. Vi undskylder og bringer denne gang det flotte jubilæum, som blev passeret 22. november.

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

Reformer og pakker
er ikke altid gode varer

Der var engang, hvor pakker indeholdt glædelige overraskelser, og reformer var lig med udvikling i positiv retning. Den tid er forbi, og der skal hermed lyde en generel advarsel mod at tage både reformer og pakker for gode varer, ligesom det vil føre til alvorlige skuffelser at tro, at noget er bedre, bare fordi det er "nyt".

Foto: www.tOrange.us

Sproget er under evig forandring. Ikke meget, men hele tiden og i det små, uden vi egentlig opdager det. Det er, hvad det er, og det må vi acceptere. Især fordi vi selv har hver vores egen lille rolle i denne forandring af sproget. Men der er forskel på små forandringer og det, der ikke kan beskrives som andet end alvorligt misbrug af ellers positivt ladede ord.

Dagpengereform. Ordet i sig selv lover godt. Indholdet viser sig til gengæld at være skræmmende og ikke nogen entydig positiv udvikling for dem, der har brug for dagpenge-systemet.

Påske- og pinsepakker har forlængst ødelagt ordet "pakke". Indholdet i de omtalte pakker var lig med økonomiske bøllebank for skatteydere og andet godtfolk og førte til opfindelse af ordet "skattebyrde". Det ord kan vi til gengæld ikke klage over. Det dækker fuldt ud det, som det er.

"Nyt" skiftede karakter

Hvornår ordet "nyt" skiftede karakter fra at rumme forventningen om noget bedre til at være en decideret advarsel mod uden videre at skrotte det gamle, ja det kan ikke direkte påvises. Gik det måske galt allerede dengang bukser for første gang blev lavet i det "nye stof" terylene i stedet for god gammeldags uld eller bomuld? Måske.

I hvert fald blev duften af nystrøget tøj dengang forandret til at være en kemisk varm stank, når strygejernet påførte de nye terylenebukser den nødvendige pressefold.

Uanset forhistorien, så er det i dag mere reglen end undtagelsen, at nyt er betydeligt ringere end det gamle, som det afløser. Her blot et par eksempler.

Ny færge. To ord, der i sammenhæng varsler problemer.

Koblingen af ordene "nye" og "tog" taler for sig selv.

Men det er for intet at regne i sammenligning med kombinationen: Nyt it-system. Små ord, der kan fremprovokere nervøse trækninger hos selv den mest hårdhudede. Her er "nyt" det samme som tilbageskridt eller direkte skrot.

Konklusionen er: Vær varsom med at tage mod reformer og pakker.

Påstår afsenderen ydermere, at indholdet er "nyt", så er der kun ét råd.

Løb.

Tekst: Hanne Hansen