

# Fagbladet CO-Søfart

**-Heldigt jeg  
fortsat var medlem**

> 10 - 11

Færgeoverfart:  
**Aarøs turistpiloter**

> 12 - 13

25 år i Scandlines:  
**Medfødt sans for  
retfærdighed**

> 16 - 17



**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](mailto:cosea@co-sea.dk)  
[www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk)

### Ansvarshavende redaktør

Ole Philipsen, formand CO-Søfart  
mail: [op@co-sea.dk](mailto: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 20. marts eller efter aftale.

Materiale til Fagbladet CO-Søfart sendes til Hanne Hansen, [hh@co-sea.dk](mailto:hh@co-sea.dk)

### Næste nummer

udkommer 24. april  
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden [www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk)

### Forsidefoto

DMMA-tillidsmand, skibsassistent Erik Sørensen på 'Prinsesse Benedikte'  
Foto: Hanne Hansen

### Oplag

2.336 eksempl. kontrolleret FMK/DS



SPECIALMEDIEVÆRNS OPLAGSKONTROL

# Indhold

Faglige sager og noter 4-7

Siden sidst:  
Aktiviteter i faglig afdeling 8-9

-Heldigt jeg fortsat var medlem 10-11



Færgeoverfart:  
Aarøs turistpiloter 12-13

CO-Søfart udvidet med Serviceforbundet 14-15

25-års jubilæum  
Medfødt sans for retfærdighed 16-17



Ombygget 'Kanhave' tilgivet - indtil videre 18

Fish 'n' chips - og lidt om nationalretter 20-21

Nyt om navne 22-23

Nyt liv til pensioneret DSRF-domæne 24

## Ferieplan for kontoret CO-Søfart

Susanne Holmblad	18/3 - 1/4	Hanne Hansen	30/3 - 1/4
Mohni Bambara	30/3 - 10/4	Corlis Hansen	7/4 - 9/4
Christian H. Petersen	30/3 - 1/4		

# Tillid forpligter

Af Ole Philipsen, formand for CO-Søfart

## Leder

Det er ingen selvfølge, at en ansat på en arbejdsplads i dag naturligt er medlem af den overenskomstbærende fagforening. Den danske model og arbejdsmarkedets spilleregler er heller ikke den mest udbredte viden hos nyuddannede. Og det er igen og igen slået fast, at hverken ideologi eller stærke ønsker om at være solidarisk er blandt årsagerne til ansattes valg af fagforening i dagens Danmark – hvis de da overhovedet vælger at være medlem af en sådan.

Resultatet har været det, som i overskriftsform i medierne præsenteres som medlemsflugt og blødende LO-forbund – blandt andet.

### Markant medlemsfremgang

I det lys tillader vi os i Dansk Metals Maritime Afdeling at værdsætte den markante medlemsfremgang, som har præget 2014.

Den samlede tilvækst af medlemmer i DMMA i løbet af sidste år er på omkring 10 pct. At så markant en fremgang er en realitet, set i lyset af udviklingen generelt for faglige organisationer, opfatter vi i DMMA som en tillidserklæring, og vi byder alle nye medlemmer velkommen.

Forklaringerne på medlemsfremgangen kan være mange. Vi har ikke forsket dybere i baggrunden, for vi mener ikke, det er raketvidenskab. Vi lægger i DMMA vægt på at være til stede, hvor medlemmerne er – og det er nu engang til søs. Medsejladser er højt prioriteret,

og i huset hos CO-Søfart er dørene altid åbne. Dialog med både nuværende og nye medlemmer skabes ikke ved en computerskærm men der, hvor medlemmerne er. Ude i virkeligheden.

### CO-Søfart udvidet

CO-Søfart blev ved afslutningen af 2014 også lidt større. Serviceforbundet er efter et kort og konstruktivt forløb indtrådt som nyt medlem af centralorganisationen, der dermed har fem medlemsorganisationer.

Velkommen også til Serviceforbundet, der blandt andre organiserer bådførere ved kanalrundfarten og lodsmedhjælper ved Dan Pilot.

### Nyt fælles forum for søfarende

I årets sidste måned etablerede DMMA i samarbejde med fire andre LO-forbund – herunder 3F - det nye fælles forum: DanskeSøfarende.

Der er i højere grad end nogensinde før behov for, at danske søfarende samler og koordinerer kræfterne.

Antallet af danske søfarende er fortsat for nedadgående, og det er ingen selvfølge, at nye, maritime arbejdspladser i nærområdet er på danske vilkår. Derfor er samarbejde på tværs af faglige og organisatoriske skel nødvendigt. Samarbejde, der bygger på tillid og enighed om fælles mål.

### Rederier uden styr på tingene

For den enkelte søfarende er udfordringerne mange. Love og regler på det maritime område er så komplicerede og omfattende, at det er de færreste, der egenhændigt er i stand til at vurdere, om noget så basalt som ansættelseskontrakten, lever op til lovens krav samt indgåede overenskomster og aftaler.

Det viser sig desværre gang på gang, at den der ukritisk har tillid til, at arbejdsgiveren – rederiet – har styr på tingene, risikerer at indgå ukorrekte – eller sgar ulovlige – ansættelsesaftaler.

Det er vel ingen overraskelse, at vi finder det stærkt kritisabelt, at rederierne ikke har styr på tingene. At de også undlader at lytte og have tillid til, at vi i den faglige organisation har den nødvendige indsigt, er imidlertid rystende.

Et tillidsfuldt samarbejde mellem organisation og rederi ville i disse sammenhænge være til fordel for alle – såvel arbejdsgiver som arbejdstager.

### Brug for specialviden og indsigt

Eksemplerne påviser, at den søfarende har mange gode grunde til at være medlem af en fagforening, der har den nødvendige specialviden. I CO-Søfart har vi indsigten, specialviden og indflydelse. Og vi stiller den tillidsfuldt til rådighed for de, der vælger at deltage i fællesskabet og samarbejdet – det være sig både medlemmer og samarbejdspartnere.

Valg af fagforening er en tillidssag ja. Men det er også et tilvalg af indflydelse. Alle er ikke altid enige med deres fagforening og de resultater, den opnår i f.eks. overenskomstforhandlinger. Men medlemskabet er afgørende for at kunne få indflydelse og blive hørt. Ingen organisation lytter til dem, der står udenfor og råber ind – endsige lytter til dem, der er medlemmer i andre organisationer som f.eks. ”fagforretningerne”.

## Medlemsfremgang hos DMMA i 2014

Antallet af medlemmer i Dansk Metals Maritime Afdeling voksede i løbet af 2014 markant med ca. 10 pct. Indenfor Dansk Metal som helhed gav 2014 en samlet tilbagegang i medlemsantallet på 2,3 pct. hanh

### Fjord Line:

## Godtgørelse for overtid udbetalt

I forlængelse af historien i sidste nummer om, at medlemmer blandt supervisorerne i Fjord Line har fået godtgørelse for manglende udbetaling af overtid for en periode i 2014, er supervisorerne på 'Oslofjord', som i første omgang ikke var en del af aftalen, nu også blevet godtgjort for deres overtimer. cp

### Fjord Line:

## Systematisk pålagt overtid erkendt

Vi har også kørt en sag om overtid blandt de såkaldte "Day- og Night Cleanere" i rederiet, som også over en periode har haft systematisk pålagt overtid. Efter at vi tog sagen op, har rederiet undersøgt sagen, og har nu erkendt og beklaget fejlen. Efterfølgende har de medlemmer i gruppen, som har været udsat for systematisk pålagt overarbejde, modtaget en godtgørelse fra rederiet. cp

# Godtgørelse efter mangelfuld opsigelse

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

**En opsagt rederiassistent i Fjord Line følte sig forfulgt af ledelsen. En påstand der generelt er svær at dokumentere. Opsigelsessagen er afsluttet med en mindre godtgørelse til medlemmet fra rederiet.**

En sag om mangelfuld opsigelse af en rederiassistent på 'Oslofjord', endte med at medlemmet har modtaget en mindre godtgørelse fra rederiet.

Medlemmet havde på tidspunktet for opsigelsen været ansat i cirka et halvt år og fik efter kort tid sin første mundtlige advarsel for manglende udførelse af sine opgaver mv. Kort tid efter fik medlemmet en skriftlig advarsel, da indsatsen ikke var blevet bedre. Senere endte det så med opsigelsen, hvorefter medlemmet kontaktede DMMA, da han mente, det var uretfærdigt og at han fra start havde følt sig forfulgt af ledelsen.

Det er ret svært at bevise, at man har været forfulgt af ledelsen og medlemmet havde ikke noget dokumentation til at bakke påstanden op med. Omvendt havde ledelsen givet ham flere advarsler og prøvet at få ham til at forstå, at der skulle en forbedring til, hvis han ville blive i rederiet.

Jeg forklarede ham derfor, at det ville være en svær sag at vinde, men at vi ville forsøge at indgå forlig i sagen med



rederiet, så han kunne få en godtgørelse. Dette lykkedes også, men kun fordi ledelsen om bord havde lavet nogle formelle fejl i forhold til formuleringerne i de advarsler, man havde givet til medlemmet.

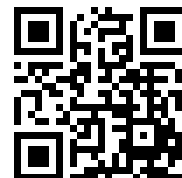
Det var som nævnt en mindre godtgørelse, men medlemmet var godt tilfreds med at få noget med ud af døren. ●

## Tjek kontorets kalender på hjemmesiden



Undgå at ringe forgæves, når vi er til møde, ude af huset eller på kursus. På forsiden af hjemmesiden ligger et link til oversigten "Kontoret i dag".

Se "Kontoret i dag" på smartphonen: **Scan koden**



# Overenskomster og aftaler fornyet

## Bilfærgernes Rederiforening

Den såkaldte allonge for 2015, det er "opskriften" for hvordan man omregner bruttoløn til nettoløn, er underskrevet medio januar. Herefter begynder vi stille og roligt at beregne nettolønninger for skibsassistenter, skibsmekanikere samt ubefarne skibsassistenter i "bilfærge-rederierne". Hyrestigningerne får virkning fra 1. marts 2015 og vil kunne ses på vores hjemmeside, når de er færdige. Herefter starter vi beregningerne for cateringbesætning på BornholmerFærgen, som får virkning fra 1. maj 2015. Disse lønninger vil ligeledes kunne ses på hjemmesiden, når de er klar. køj

## Torm

Aftale for hovmester-instruktører er fornyet kort før jul. Aftalen har virkning fra 1. april 2014. køj

## Viking Supply Ships

Overenskomsten for hovmestre er fornyet kort før jul. Aftalen har virkning fra 1. april 2014. køj

## Nordic Offshore konkursbegæring

I forbindelse med Nordic Offshores konkursbegæring, er vi blevet kontaktet af tre medlemmer, som har udeståender i form af manglende løn og/eller feriepenge. To af sagerne er afsluttet med udbetalinger fra LG, mens vi fortsat afventer LGs afgørelse i den sidste sag. cp

## Opsigelse i Aramark

Et medlem har kontaktet DMMA, da han er blevet opsagt fra Aramark. Medlemmet stiller sig uforstående over for begrundelsen for opsigelsen. Ud fra de oplysninger, som DMMA har modtaget om sagen, er vi enige i, at der er tale om en usaglig opsigelse, og vi har derfor indledt en sag om dette mod virksomheden. Da sagen er ganske kompliceret og vi ikke ønsker at afsløre unødvendige informationer på nuværende tidspunkt, vil vi først beskrive sagen, når den er endeligt afsluttet. Pt. afventer vi uddybende svar fra Aramark på en række spørgsmål, vi har stillet i forhold til opsigelsen. cp



20.-22. maj

**SEMINAR 2015**  
på Metalskolen i Jørlunde

**For bestyrelse, branchegrupper og tillidsrepræsentanter/suppleanter fra**

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

**ONSDAG 20. MAJ - FREDAG 22. MAJ**

Det årlige DMMA-seminar i maj, er også i år udvidet. Alle medlemsorganisationer fra CO-Søfart deltager ligesom sidste år, og både bestyrelser, branchegrupper og TR/TM deltager alle tre dage.

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](mailto:cosea@co-sea.dk)

Tre dage  
i maritimt  
fagligt  
fællesskab

**Sæt X**  
i kalenderen

Sidst i november var TR-suppleant Lena Sofia Roolf fra 'Oslofjord', Fjord Line, til intro-møde med faglig konsulent Christian H. Petersen fra DMMA/CO-Søfart.



## Tillidsrepræsentanter introduceres til opgaven

Alle nyvalgte tillidsrepræsentanter i DMMA inviteres til intro-møde i huset hos CO-Søfart. Intro-mødet omfatter en gennemgang af tillidsrepræsentantens rolle om bord, opgaven generelt og organisationens forventninger. Samtidig får den nyvalgte TR naturligvis svar på diverse spørgsmål, som uvægerligt opstår, når man som nyvalgt står overfor at skulle løse opgaven som kollegernes

tillidsrepræsentant. Sidst i november var nyvalgte Lena Sofia Roolf fra 'Oslofjord', Fjord Line, til intro-møde.

-Det har virkelig været en rigtig god dag, hvor jeg har følt mig meget velkommen. Jeg har fået afklaret en hel del spørgsmål og har fået en meget klarere opfattelse af opgaven. Jo, det har været helt på toppen, bemærkede Lena Sofia Roolf efter mødet.

hanh

### Nye tillidsrepræsentanter i DMMA

#### Business Leaders, DFDS

Business Leaderne i DFDS har valgt Dorte Slyngborg fra 'Pearl Seaways' til ny talsperson for gruppen, mens Torben Nakskov fra 'Crown Seaways' er valgt til suppleant.

#### Offshore

På offshore-området fortsætter tilgangen af tillidsfolk. Hos Sodexo er Hans Sloth valgt på 'Ensco 71' og hos Aramark er kok Christian Yderholm valgt på hotelriggeren 'Atlantic Esbjerg'. Til gengæld er Henrik Holstrøm stoppet som TR på Aramarks 'Sea Fox 5', da han er forfremmet til camp boss.

#### Vattenfall

Hos Vattenfall er skibsassistent Kurt Gråhøj efter eget ønske stoppet som tillidsrepræsentant.

cp

## "Bedste holdkammerat" på Svendborg Søfartsskole

Svendborg Søfartsskole tog 18. december afsked med endnu et hold ubefarne skibsassistenter. Traditionen tro var DMMA/CO-Søfart til stede ved dimissionen og rejsesekretær Barno Jensen overrakte organisationens flidspræmie, der tildeles "Bedste holdkammerat". Opgaven med at udpege modtageren varetager Svendborg Søfartsskole. Og superlativerne stod i kø i begrundelsen for, at modtageren på "Efterårsholdet 2014" blev Allan Nielsen.

-Vellidt af alle, skabte god stemning omkring sig og er en rigtig god kammerat, lyder et uddrag af motivationen, der også henviser til, at Allan Nielsen socialt skabte et godt miljø



Allan Nielsen (th) er klar til næste kapitel af sin uddannelse til søs. Og det endda med både flotte ord fra skolen og en flidspræmie fra CO-Søfart/DMMA. Foto: Svendborg Søfartsskole

i sin klasse og blandt alle, han var sammen med.

-Derudover så voksede han fra at være en generet "mindstemand" til at blive et godt modspil til sine noget ældre klassekammerater - med et glimt i øjet,

hedder det i skolens begrundelse. CO-Søfart og DMMA ønsker Allan Nielsen til lykke med de fine ord og ønsker både ham og holdkammeraterne god vind.

hanh

# Beregnere på hjemmesiden opdateret

Dagpengeberegneren og DIS til bruttoberegnerne på hjemmesiden er opdateret med 2015-tal. Den gratis service ligger tilgængelig for alle. Det gjorde 3.250 brug af sidste år - en fordobling i forholdet til året før.

Der er hjælp at hente på CO-Søfarts hjemmeside ved beregningen af dagpenge. Og er udgangspunktet for beregningen en DIS-løn, så kan DIS-lønnen i en anden beregner "oversættes" til bruttoløn.

Servicen har gennem en årrække været stillet til rådighed kvit og frit på CO-Søfarts hjemmeside. Og det finder flere og flere frem til. I løbet af 2014 blev besøgstallet på siden med beregnerne mere end fordoblet til i alt 3.250 besøg.

## Sådan anvendes beregneren:

DIS til bruttoberegneren kan bruges til at omregne en nettoløn til en bruttoløn for alle tre typer af DIS-løn:

1. Begrænset fart
2. Udenrigsfart 1 (bruttotonnage under 500 tons samt stenfiskerfartøjer og sandsugere)
3. Udenrigsfart 2 (bruttotonnage på 500 tons eller mere)

Den beregnede bruttoløn kan herefter indsættes i dagpengeberegneren, hvorefter man kan se, om man kan modtage max. understøttelse eller mindre.

## Beregneren kan ikke bruges til:

De automatiske beregnere kan ikke anvendes til omregning af lønninger efter overenskomsterne i Bilfærgernes Rederiforening. I Bilfærgernes Rederiforening aftales til en begyndelse bruttolønninger, som derefter omregnes til DIS-lønninger efter et særligt, årligt aftalt protokollat. OleS



Beregnerne findes på [www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk) under: CO-Sea/Diverse/DIS TIL BRUTTO

## DMMA's UDDANNELSESFOND



officielt navn: Uddannelsesfonden for Søfarende oprindeligt oprettet af DSRF

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

Søg  
DMMA's Uddannelsesfond  
om at få dækket udgiften



Medlemmer af DMMA kan ansøge DMMA's 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](mailto:cosea@co-sea.dk)

Siden sidst:

# Aktiviteter i faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

**Overenskomstforhandlinger har fortsat fyldt en del i arbejdet i faglig afdeling i både december og januar. Siden sidst er CO-Søfart også udvidet med endnu en organisation, idet Serviceforbundet er indtrådt som associeret medlem. På den politiske front har et fantasi-projekt fra Danske Maritime optaget en del af vores tid.**

På trods af, at hovedoverenskomsterne er forhandlet færdige for et godt stykke tid siden (maskinisten blev lukket lige før sommerferien), har der været, og er der fortsat gang i forhandlingerne på særoverenskomsterne.

Overenskomsterne "Esvagt maskinister" og "Mols-Linien reparatører" skulle gerne være trykt på dette tidspunkt, og "Viking Supply officerer" er ligeledes fornyet.

Der er også gang i forhandlingerne for

nye områder. Overenskomstforhandlingerne med rederiet Swire Blue Ocean er indledt med et møde i London, og der har også været møde med Job2Sea, som vil udvide deres forretningskoncept.

For Fjord Line blev en tilpasning for skibsassistenter forhandlet færdigt, og i skrivende stund, skulle de sidste brikker gerne falde på plads for rederiasistenterne. I den forbindelse skal det understreges, at rederiet for nuværende ikke har bedt om yderligere forhandling om en "første kok", hvorfor dette arbejde er stoppet.

## Tomme tønder

Traditionen tro, har vi repræsenteret medlemmerne alle de steder, hvor vi vurderer, at det er vigtigt at vores holdninger bliver hørt.

Et af de vigtigste steder politisk er slaget om havneanløb ved værftsophold. Danske Maritime, som er en brancheforening for danske leverandører af maritimt udstyr og skibe, har brugt meget tid og mange kræfter på at forklare politikerne, at vi mister arbejdspladser på værfterne, hvis man fastholder undtagelsesbestemmelsen på 25 havneanløb for DIS-skibe i international fart.

At det netop skulle være havneanløb

nummer 26, eller at der overhovedet er tale om, at DIS-skibe i international fart skulle fravælge danske værfter på denne baggrund, har Jenny Bratt og Co. hos Danske Maritime ganske vist ikke dokumenteret, på trods af flere opfordringer.

Det vigtige for os – de søfarende – er ikke et spørgsmål om, hvorvidt et værftsophold skal tælles med i de 25 anløb, eller om det bare skal være som alle andre steder i Danmark, at udlændinge skal have gyldig arbejds- og opholdstilladelse. For os er det vigtigt, at arbejdskraften og opgaverne på værftet ikke pludseligt overtages af billig, udenlandsk arbejdskraft.

Man kunne jo let fristes til at tro, at ønsket, som vi må betragte som udsprunget af ren fantasi, i virkeligheden er en fiks ide om, at man kan udleje sit værft til et rederi, som så selv kan sejle sin arbejdskraft ind i Danmark.

Vi afventer beskæftigelsesminister Henrik Dam Kristensens (S) udspil i sagen, men kan forstå, at der buldres voldsomt fra politikerne udenfor regeringen på dette område.

> fortsætter næste side

Brancheorganisationen Danske Maritime har brugt mange kræfter på at få undtagelsesbestemmelsen på 25 havneanløb for DIS-skibe i international fart sat på den politiske dagsorden. Før jul bragte Børsen blandt andet helt ukritisk overfor Danske Maritime flere artikler om sagen.

DMMA påpegede diverse fejl og mangler i artiklerne overfor Beskæftigelsesministeriet.

Siden da har vi sammen med Dansk Metal og 3F været til et konstruktivt møde med beskæftigelsesminister Henrik Dam Kristensen (S) om sagen.





## Faglige sager

## &amp; noter

> fortsat fra forrige side

Sammen med 3F, har Dansk Metal og DMMA haft et møde i ministeriet, hvor vi har kunnet fremlægge vore bekymringer for søfarten, og få en drøftelse om, hvordan vi undgik, at ordningen skulle blive brugt til social dumping til havs og på værft.

Til stor ros var ministeriet meget lydhør for vore bekymringer og havde et meget realistisk billede af, hvordan en ordning kunne se ud. Samtidig er det særdeles positivt, at vi i de søfarende organisationer kan samarbejde og opnå opmærksomhed fra politikerne.

#### DanskeSøfarende

I forlængelse af det gode samarbejde der blandt andet er opstået i DFC (Danish ITF FOC Coordination Committee) med 3F, har vi sammen besluttet, at vi vil forsøge at forøge samarbejdet i forummet DanskeSøfarende (se nyhed på hjemmesiden fra 10. december 2014).

I første omgang forsøger vi at samle de søfarende indenfor LO for at se, om vi kan få etableret en konstruktion, hvor vi kan repræsentere hinanden fælles i både ind- og udland, således at vi sparer ressourcer og viser sammenhold.

Om det skal lykkes denne gang, kan kun tiden vise, men det er vigtigt, at vi forsøger.

#### Diverse nyt

Ud over forskellige møder i Søfartsstyrelsen, Uddannelsesrådet osv., så har perioden også budt på møde med blandt andet Scandlines.

Som det er de fleste bekendt, overvejer politikerne en Femern-forbindelse, som selvfølgelig vil få stor indflydelse på Scandlines, der efter salget af Helsingør-overfarterne, er fokuseret på Rødby og Gedser.

Organisationerne fik et grundigt indblik i Scandlines' strategi og mål, men vi fik samtidig mulighed for at diskutere frasalget.

Vi blev beroliget med, at der alene var tale om et salg af aktieposterne, og at rederierne/selskaberne derfor består fuldstændigt som før, hvorfor det ikke berører vores medlemmer på nuværende tidspunkt.

Med hensyn til fremtiden kunne man fra Scandlines oplyse, at fonden bag købet af aktierne er meget seriøs og tænker i langtidsinvesteringer, hvilket vi så må afvente at se.

Også i Færgen har vi lidt spænding, da TR Henrik Purtoft og vi bestemt ikke er enige i rederiets ønske om bemandingsfastsættelsen på 'Kyholm'. Fastsættelsen har allerede kostet arbejdspladser og sagen kommer for Ankenævnet for

Søfartsforhold den 20. februar 2015.

Endeligt kan det nævnes, at vi er blevet enige med Mols-Linien vedrørende en tidligere omtalt uenighed om arbejdstiden. Rederiet beklagede fremgangsmåden og betalte en bod herfor.

#### CO-Søfart udvidet med Serviceforbundet

Efter et både kort og konstruktivt forhandlingsforløb trådte Serviceforbundet 1. december ind som associeret medlem af CO-Søfart.

Det fortæller vi mere om på side 14-15 her bladet.

Serviceforbundet organiserer medhjælpere ved lodsådene, bådførere fra kanalrundfarten samt vagter, sanitører og supervisorere, der via ansættelse hos ISS arbejder hos Scandlines.

For CO-Søfart er det en positiv udvikling, idet vi nu favner endnu bredere indenfor det maritime område.

#### Manglende kontakt til kontoret

Den kommende periode vil være præget af, at mange af os er på kursus, idet Dansk Metal har fået nyt IT-system, som alle skal undervises i.

Vi tilstræber naturligvis, at der er nogen til at svare jer, men forsøg lige at ringe igen, hvis den ikke bliver taget første gang, da det kan være, at et andet medlem er igennem på telefonen.

Det er i øvrigt muligt på forsiden af hjemmesiden at tjekke dagens aktiviteter her på kontoret. På linket i højre side "Kontoret i dag" fremgår de dagsaktuelle møder og aftaler. ●

## 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

Hans Jørgen Christensen går til hånde, nuser, gør rent og skifter olie på påhængsmotorer i sønnens virksomhed. Ryggen volder så store problemer, at hans fleksjob er reduceret fra ti til to timer om ugen.



## -Heldigt jeg fortsat var medlem

**Alvorlige rygproblemer satte en stopper for Hans Jørgen Christensens job som eksamineret reparatør i Mols-Linien. Med det praktiske på plads omkring et fleksjob overvejede han at melde sig ud af Dansk Metal. Men han blev, og det skulle vise sig at være en rigtig god beslutning.**

-Jeg har altid været medlem af en fagforening. Og jeg har altid støttet op om fagforeningen. Men jeg har aldrig haft brug for den. Aldrig. Og jeg havde da slet ikke forestillet mig, at jeg fik brug for fagforeningen efter at jeg var overgået til et fleksjob på grund af min helt umulige ryg.

Ordene er Hans Jørgen Christensens. Han læner sig frem på stolen i forsøg på at få ryggen til at gøre mindre ondt. Men det hjælper ikke og han rejser sig - går et par skridt og sætter sig igen, inden han tilføjer med tryk på det første ord:

-Heldigvis havde jeg ikke meldt mig ud.

Med DMMA's mellemkomst har Hans Jørgen Christensen fået tilkendt sin PFA-invaliddepension på 15.000 kr. om måneden samt præmiefritagelse.

Et beløb, som han modtager ud over fleksjoblønnen på godt 17.000 kr. om måneden. Begge beløb oplyst før skat.

Sagsforløbet - for PFA-delens vedkommende - har strakt sig over et år, og det afgørende spørgsmål har været, hvilket løngennemsnit der skulle danne basis for PFAs afgørelse af, om han var berettiget til sin PFA-invaliddepension eller ej.

Gennem det meste af sit voksenliv har han døjet med ryggen. Den har på godt jysk været ualmindelig træls i mange år.

Den lægefaglige beskrivelse af ryggens tilstand fylder en kvart A4-side. Slidgigten er så omfattende, så lægerne knap forstår, at det kan være rigtigt.

Smertestillende medicin har da også

været Hans Jørgen Christensens følgesvend gennem mange år.

Ikke desto mindre havde han 27 år bag sig i Mols-Linien, da han i april 2012 blev fyret som følge af reduktion i rederiet. Ryggens tilstand og kravene i jobbet var efterhånden uforenelige, så efter en kort ledighedsperiode blev han sygemeldt.

-Hele det forløb var OK. Alt blev ordnet, som det skulle. Ingen problemer i det, summerer han op.

Han kom herefter gennem arbejdsprøvning og diverse tiltag fra kommunen og blev i december 2013 godkendt til et fleksjob.

> fortsætter næste side

### Fakta

#### PFA-forsikringspolitien

**I Hans Jørgen Christensens historie er PFA-forsikringspolitikens Afsnit C §1, stk. 6 central. Her lyder formuleringen således:**

”Forsikrede har ikke ret til fuld eller halv invaliddepension og/eller præmiefritagelse under revalideringen eller ansættelse i en stilling, der finansieres helt eller delvist af det offentlige som følge af nedsat erhvervsevne, medmindre den generelle erhvervsevne er nedsat til henholdsvis en tredjedel eller halvdelen af den fulde erhvervsevne, og forsikredes indtjening (summen af arbejdsindtægt og eventuelle sociale og andre offentlige ydelser og tilskud) er nedsat til henholdsvis en tredjedel eller halvdelen af, hvad der er sædvanligt for fuldt erhvervsdygtige personer med lignende uddannelse og alder.”

## Faglige sager

## & noter

### > fortsat fra forrige side

Via sin ansættelse og overenskomst i Mols-Linien havde Hans Jørgen Christensen en PFA-pensionsordning, som han efter råd fra PFA fortsatte med at indbetale til - også efter fyringen fra Mols-Linien.

Med baggrund i hans situation på ledighedsydelse sidst i 2013 fik han først i februar 2014 brev fra PFA om, at han var tilkendt PFA-invaliddepensionen.

I mellemtiden var han fra årsskiftet tiltrådt et ti-timers fleksjob i sin søns virksomhed - helt i overensstemmelse med aftalen med kommunen. Han informerede PFA om fleksjobbet, og modtog få dage senere brev fra PFA om, at udbetalingen af PFA-invaliddepensionen stoppede.

### -Helt urimeligt

Begrundelsen fra PFA var, at han med lønnen fra fleksjob ville have en indtægt, der "mindst svarer til halvdelen af den normale løn for en fuldtidsmedarbejder med samme uddannelse og alder."

-Jeg var godt nok chokeret. Og egentlig følte jeg mig bondefanget. Da jeg på opfordring fra PFA havde fortsat ord-

ningen for egen regning, havde jeg ikke fået oplyst, at forsikringsbetingelserne ved sygdom og tabt erhvervssevne kunne være uhensigtsmæssige, argumenterer Hans Jørgen Christensen og fortsætter:

-Hvis jeg havde fået førtidspension i stedet for at beholde tilknytningen til arbejdsmarkedet med et fleksjob, så havde PFA ikke stoppet udbetalingerne. Jeg fandt det helt urimeligt.

Han sendte et klagebrev til PFA's ledelse - uden større resultat og henvendte sig derefter hos Dansk Metal.

### Sagen sendt til DMMA

Da pensionsordningen i sin tid var indgået som en del af overenskomsten mellem DMMA og Mols-Linien, blev sagen sendt videre fra hovedafdelingen i Dansk Metal til DMMA.

Her dykkede faglig sekretær Ole Strandberg ned i problemstillingerne. Han konkluderede, at de lønstatistikker, som PFA havde anvendt ved beslutningen om at stoppe udbetalingen, var mangelfulde og misvisende.

PFA's tal var således ikke repræsentative i forhold til lønforholdene for en

reparatør med specialkurser og erfaring fra job som maskinmester, sådan som Hans Jørgen Christensen har.

For at kunne få PFA-invaliddepensionen på 15.000 kr./md. udbetalt skulle det dokumenteres, at fleksjoblønningen på godt 17.000 kr./md. var under halvdelen af "den normale løn for en fuldtidsmedarbejder med samme uddannelse og alder."

Med andre ord skulle det fra DMMA's side påvises, at gennemsnitslønnen for "en fuldtidsmedarbejder med samme uddannelse og alder" ligger over godt 35.000 kr.

Da der ikke forefindes lønstatistikker for reparatører med Hans Jørgen Christensens uddannelse og erfaring, foreslog DMMA at tage udgangspunkt i, hvad han kunne have haft i løn, hvis han fortsat havde været ansat hos Mols-Linien.

Rederiet fastslog i oktober sidste år, at han ville kunne have haft en månedsløn på knap 42.000 kr., hvis han havde været ansat i dag.

Dokumentationen fra rederiet indgik i DMMA's redegørelse overfor PFA. Og til Hans Jørgen Christensens glæde har PFA revurderet sagen til hans fordel. Med virkning fra 1. april sidste år har han nu fået sin PFA-invaliddepension på 15.000 kr. månedligt udbetalt.

-Jeg er taknemlig for den hjælp, jeg har fået. Selv er jeg slet ikke god til alt sådan noget med papirer og computer. Jeg er bedre til at rode med noget med olie på, smiler Hans Jørgen Christensen. ●



Tilknytningen til arbejdsmarkedet og samvær med kolleger er vigtig for Hans Jørgen Christensen. -Skulle jeg kun sidde hjemme ved fjernsynet, ville jeg blive sindssyg, siger han.

## Færgeoverfart

**Ansatte på Aarøfærgen skal selvfølgelig have papirerne i orden. Den vigtigste kvalifikation er dog at kunne indgå i rollen som turistpilot, som overfartsleder Jens Kloster Hedegaard kalder det. For turismen på Aarø er i fokus.**

Turismen er i fokus for de 160 indbyggere på Aarø, for Haderslev Kommune, for Aarøfærgen, for havnen i Aarøsund – ja for hele området.

Turisterne er en væsentlig indtægtskilde og med opbakning hele horisonten rundt, lægges der kræfter i markedsføringen.

-Om bord skal besætningen kunne fortælle en god historie. Hele Aarø er en rigtig god historie, påpeger havne- og overfartsleder Jens Kloster Hedegaard.

Derfor er det for ham også helt naturligt, at han som overfartsleder og ansvarlig for havnen i Aarøsund indgår i diverse netværk, hvor der tænkes både turisme og erhverv i større sammenhæng.

I Haderslev Erhvervsråd er han således tovholder for en gruppe, der arbejder med projekt: Lillebælt lokker.

### Positive luftstrømme

-Færgen og havnen er en af de kommunale virksomheder, der er med til at sælge kommunen, og vi oplever en enorm politisk goodwill, forklarer han og fortsætter:

-Det er nemt at hente turister. Det kræver PR og markedsføring. Det næste er så, at turisterne – når de kommer – skal have fuld valuta for pengene og en rigtig god oplevelse med hjem. Der er personalet på færgen og den service, vi yder, helt central. Og det er vigtigt,

at der på Aarø er aktivitet – også når turisterne finder på at dukke op udenfor højsæsonen.

Selv en råkold og våd januardag fornemmes de positive og imødekommende luftstrømme, der hersker i kulturen på og omkring færgen.

Nedskæringer, besparelser og sågar rutelukninger har de senere år præget arbejdsmiljøet på mange kommunalt drevne færgeoverfarter.

Sådan er det ikke i Haderslev Kommune. Der er positive vibrationer hele vejen rundt, når det gælder færgedriften.

Om bord sætter skibsfører Jan Peter Sejersen kort og præcist ord på forholdene:

-Her er gode kolleger, gode forhold, en god leder og i det hele taget rigtig god opbakning til havn og færge.

### PenSam en alvorlig forhindring

For mandskabet på færgen, er der dog også malurt i bægeret i forhold til ansættelsen.

Det kniber alvorligt at finde noget pænt og positivt at sige om FOA's pensionsforhold i PenSam.

Langt størstedelen af de i alt 10 ansatte navigatører har valgt at være medlem af Søfartens Ledere til trods for, at det er FOA, der har overenskomsten.

Tilhørsforholdet til foreningen, hvor de møder andre navigatører vejer tungt. Og der er skarp kritik af PenSam-forholdene.

Ved overfartslederens skrivebord har det håndgribelige konsekvenser.

-Konkret betyder de ringe pensionsforhold, at vi ikke kan rekruttere folk under 55, forklarer overfartsleder Jens



## Aarøs turism



Kloster Hedegaard uden at gå ind i selve fagforenings-polemikken.

-Vi havde på et tidspunkt en ung, dualofficer på omkring de 30. Han fik regnet på det. Og i kroner og ører ville han gennem et arbejdsliv have rundt regnet 800.000 kr. mere på pensionsopsparingen ved at være ansat på en overenskomst, hvor PFA var pensionspartneren, eksemplificerer han og tilføjer:

-Med så stor en økonomisk forskel, så er der jo ikke noget at sige til, at han valgte at få job et andet sted.

Fortørnelsen over pensionen, og det som flere besætningsmedlemmer oplever som FOA's manglende forståelse og imødekommenhed, holder de internt blandt kollegerne.

> fortsætter næste side



# stpiloter



-Færge og havn oplever en enorm politisk goodwill, fordi vi er med til at sælge kommunen overfor turisterne, siger havne- og overfartsleder Jens Kloster Hedegaard.

> fortsat fra forrige side

## Positive oversættelser

Arbejdsomt er servicen og effektiviteten i højsædet. Og det er den positive tilgang til tilværelsen, omverdenen møder om bord.

For eksempel er der ingen, der kommer for sent til en færge. Nej, de kommer bare for tidligt til den næste.

Aarøfærgerne har heller ikke noget bookingsystem. Forklaringen på det er, at bookingsystemer stresser passagerer og bilister. Til gengæld kan de være sikre på én ting, og det er, at de kommer over – uanset hvilken vej de skal.

Rabat til pensionister? Nej, det er der ikke. Aarøfærgerne diskriminerer ikke.

Ja, og sådan kunne vi blive ved med Aarøfærgens positive oversættelser af ellers negative elementer.

Knap 78.000 passagerer tilbagelagde sidste år sejlturen på knap ti minutter til øen Aarø i Lillebælt med Aarøfærgerne.



Fra venstre skibsførerne Jan Peter Sejersen og Søren Peder Skelmose Jensen under en pause på Aarø, hvor kollegaen Harald Sørensen (Halle) kigger forbi.

I de nybyggede ventefaciliteter på havnen på Jyllandssiden, i Aarøsund, er der investeret i en billetautomat.

Det lønner sig. Automaten er til fordel for både passagerer og personale.

Passagererne kan i ro og mag købe billetten i automaten og om bord slipper besætningen for at bruge tid på at håndtere billetter og penge.

-Det er virkelig tidsbesparende. Vi har klaret at losse og laste fuldt skib med 12 biler og 98 passagerer på seks minutter. Førhen kunne vi med fuld belægning være en 10-12 minutter forsinket på en afgang, hvis alle skulle betale om bord, fortæller Jens Kloster Hedegaard.

## Dronninge-effekten

Færgerne lever stadig højt på det, som overfartslederen kalder "Dronninge-effekten".

Regenten besøgte øen i Lillebælt i 2013, og samme år kom et DR-madprogram også forbi.

Det satte sit præg på passagertallene efterfølgende.

Og tendensen ikke blot fastholdes men udbygges, viser tallene for 2014.

Passagertallet steg fra 75.789 i 2013 til 77.626 sidste år.

Juli måned er toppen med over 30.000 passagerer.

En stor del af passagererne er endags-turister.

-Vi har rigtig mange passagerer, som da de stod op, slet ikke var klar over, at de i løbet af dagen kom til Aarø, smiler overfartslederen.

-Ja, indimellem er der folk om bord der spørger om, hvor færgerne egentlig sejler hen. Det er gæster, der bare kom forbi havnen, så færgerne og fik lyst til at sejle en tur, tilføjer han.

Færgerne, der er en del af beredskabet, ligger natten over på Aarø og den skal kunne rykke ud med ti minutters varsel.

Bemandingen på færgerne omfatter otte fuldtidsmedarbejdere og to afløsere. Der arbejdes i døgnvagter med skifte kl.14.30 – og overordnet tøernes der, så der er syv dages arbejde og syv dage fri.

Et tørmønster, der betyder, at mandskabet har hver anden weekend helt fri for arbejde.

Og det værdsætter "Turistpiloterne". Vagtfordelingen er et væsentligt element til at fastholde de positive luftstrømme på og omkring færgerne.



## Den Sociale Arbejdsmarkedsfond

oprettet af DFDS og DMMA

### Den Sociale Arbejdsmarkedsfond

Den Sociale Arbejdsmarkedsfond blev oprettet af DFDS og DMMA ved overenskomstforhandlingerne i 2012. Målet var at tilføje forholdet mellem rederi og ansatte et socialt aspekt. Fonden supplerer og udvider med andre ord det offentlige sikkerhedsnet.

Fonden skal økonomisk hjælpe ansatte i DFDS, der er omfattet af DMMA's overenskomster til f.eks. at kunne fastholde ansættelse i rederiet trods svigtende helbred, nedslidning eller forhold, der påvirker den enkelte medarbejder. Fonden kan også give tilskud til evt. at komme videre i job udenfor DFDS ved f.eks. nedslidning.

#### Hvem kan søge?

Alle ansatte i DFDS, der er på DMMA-overenskomst, er omfattet af fonden og kan søge om støtte.

#### Hvad har fonden støttet?

Den Sociale Arbejdsmarkedsfond har efter ansøgning ydet støtte til:

- at medarbejder på grund af dårligt helbred kunne gå på nedsat tid
- opretholdelse af job trods alvorlig sygdom
- psykologbistand
- orlov, så medarbejder kan passe kræftsyg hustru
- hjemmeservice til kræftsyg samlever, så den søfarende med god samvittighed kan varetage sit job

#### Hvordan søger jeg?

Det er ligetil og nemt. Kontakt DMMA og få et ansøgningsskema. Eller udfyld en ansøgningsskema på DMMA's hjemmeside på [www.co-sea.dk](http://www.co-sea.dk) - her det direkte link:

[www.co-sea.dk/dfds-dmma-fond.47870.aspx](http://www.co-sea.dk/dfds-dmma-fond.47870.aspx)



**Medlemskredsen i CO-Søfart blev 1. december udvidet med Serviceforbundets indtræden som associeret medlem. Dermed kommer en række mindre grupperinger fra de maritime erhverv med under kartellet.**

Af Hanne Hansen, CO-Søfart

Danmarks største maritime, faglige organisation, CO-Søfart, bliver med optagelsen af Serviceforbundet endnu større og favner samtidig endnu bredere blandt beskæftigede i de maritime erhverv.

Blandt Serviceforbundets medlemmer er f.eks. medhjælper ved lodsådene, bådførere fra kanalfart samt vagter, sanitører og supervisorer fra Scandlines. Sidstnævnte gruppe er ansat hos ISS, mens arbejdspladsen fysisk er på Scandlines' færges.

-Vi ser frem til samarbejdet, der tegner til at blive både frugtbart og effektivt, siger formand for CO-Søfart, Ole Philipsen, med henvisning til forløbet fra Serviceforbundets første henvendelse først i november til indtrædelsen 1. december.

#### Savner maritim ekspertise

En forventning, der deles af forbundssekretær Kim Vormsby hos Serviceforbundet.

-Vi er virkelig blevet taget imod med åbne arme. Og den ekspertise indenfor det maritime, som CO-Søfart besidder, vil komme vore medlemmer til gode, siger Kim Vormsby og fortsætter:

-Vi har ikke selv den ekspertise, og når nu den findes indenfor LO-fagbevægelsen, er det for os den oplagte mulighed.

> fortsætter næste side



Arkivfoto

# CO-Søfart udvidet med Serviceforbundet

> fortsat fra forrige side

-Optagelsen i CO-Søfart er gået hurtigt. Men ting behøver ikke altid tage tid, bemærker han med et smil.

-Vi stod helt aktuelt med det problem, at vi har en række overenskomster, som ikke er i overensstemmelse med den gældende sømandslov, uddyber Kim Vormsby og fortsætter:

-Fra medlemskredsen blev CO-Søfart foreslået som ekspert og samarbejdspartner. Og fra CO-Søfart blev der med det samme meldt tilbage, at organisationen gerne kiggede på vores overenskomster.

## Overenskomster skal genforhandles

En hurtig gennemgang af Serviceforbundets fem overenskomster med direkte relation til maritimt relaterede ansættelser bekræftede Kim Vormsby's bekymring. De er ikke i overensstemmelse med loven om søfarendes ansættelsesforhold – det der tidligere hed Sømandsloven.

-Fra arbejdsgiverside er der aldrig rejst tvivl om overenskomsternes lovlighed. Det er vi lidt chokerede over. Men nu tager vi kontakt til de enkelte forhandlingsparter på arbejdsgiverside for at få afholdt forhandlingsmøder. Tingene skal selvfølgelig være i orden, siger Kim Vormsby.

CO-Søfart vil ved disse møder være bisidder.



Forbundssekretær Kim Vormsby, Serviceforbundet.

## Maksimal indflydelse

Hos CO-Søfart understreger formand Ole Philipsen, at organisationen selvfølgelig er åben for samarbejde, når det gælder søfarendes ansættelsesforhold.

-Nu og her har Serviceforbundet brug for den viden, vi har. Den deler vi gerne med dem. Og for vore øvrige medlemmer er det kun en fordel, at CO-Søfart nu favner endnu bredere indenfor det maritime område. Det giver endnu mere tyngde og sikrer CO-Søfart maksimal indflydelse, siger Ole Philipsen.

## Fakta

### SERVICE FORBUNDET

#### Serviceforbundet

med landssammenslutningerne Faglig Puls samt Rengøring og Service organiserer:

- Bådførere v/ Canal Tours
- Lodsmedhjælpere ved Dan Pilot
- Vagter, sanitører og supervisorer, der via ansættelse i ISS løser opgaver hos Scandlines



#### CO-Søfart

omfatter følgende:

- Dansk Metals Maritime Afd.
- Søværnets Konstabelforening
- FOA Søfart
- Dansk EI-Forbund
- Serviceforbundet

CO-Søfart favner alle faggrupper, der er repræsenteret om bord på et skib lige fra catering til dæk og maskine. Samtidig dækker medlemskredsen såvel menige som officerer.

## 25 års jubilæum

Det ligger dybt indgroet hos skibsassistent Erik Sørensen, Scandlines. Han kan ikke se gennem fingrene med, at nogen bliver uretfærdigt behandlet. Den medfødte sans for retfærdighed er måske forklaringen på, at han i 21 år har været kollegernes valg til hvervet som tillidsmand, mener han selv.

17. december havde han 25 års jubilæum i rederiet.

Folk skal behandles ordentligt, og ingen skal stilles ringere end andre. Skibsassistent Erik Sørensens sans for retfærdighed er medfødt, mener han.

-Jeg har altid haft det sådan. Jeg kan ikke se gennem fingrene med det, hvis nogen bliver uretfærdigt behandlet. Så skal der gøres noget ved det, forklarer han og fortsætter:

-Den nemmeste løsning var jo bare at være ligeglad og gøre ingenting. Men det kan jeg ikke. Og det har da også givet nogen knubs gennem tiden, at jeg ikke bare kan lade være med at tage problemstillingerne op.

Det hele bunder i en naturlig interesse for sit arbejde, virksomheden, sine omgivelser og menneskene i det hele, mener han.

-Men i takt med at ledelsen i rederiet har fået større forståelse for tillidsmandens opgaver og roller, så løses de fleste problemer i dag, inden de bliver deciderede problemer, forklarer han og fortsætter:

-Dialogvejen har vist sig at være både konstruktiv og effektiv.

Da Erik Sørensen begyndte i Scandli-



Pædagogisk snilde kan være nødvendigt som skibsassistent blandt bilister på bildækket. Erik Sørensen har mærket, hvordan bilisternes lunte er blevet kortere med årene.

# Medfødt sans for retfærdighed

nes – daværende DSB – var ansættelsesforholdet styret af Aftalehåndbogen for Tjenestemænd. I dag er det overenskomsten, der er det bærende aftalesæt.

-Aftalehåndbogen omfattede regler og love for alt. Ja, praktisk talt, så var der ikke det, der ikke var regler for. Vi har jo gennem tiden været gennem en langstrakt proces med at få vore hjerner til at tænke overenskomst i stedet for. En proces, hvor både ansatte og arbejdsgiver har skullet finde formen, fortæller Erik Sørensen.

### Balancegang

Interessen for arbejdspladsen og lysten til at kunne påvirke virksomhedens udvikling har udmøntet sig i, at Erik Sørensen også er medarbejdervalgt medlem af bestyrelserne i hhv. moderselskabet Scanferries Holding og datterselskabet Scandlines Danmark.

-Dobbeltrollen som tillidsmand og bestyrelsesrepræsentant er noget af en balancegang. Som bestyrelsesmedlem får man informationer, som skal holdes dybt fortroligt. Sådan er spillereglerne og dem må man følge, bemærker han.

### "Arbejds-familien"

Sammen med fire kolleger – alle skibsassistenter eller SKAS'ER, som de kaldes i Scandlines – er han på et såkaldt "springerhold" på i alt 11 mand, der veksler mellem færgerne 'Prinsesse Benedikte' og 'Prins Richard'. Søsterfærgerne fra 1997 sejler på overfarten Rødby-Puttgarden.

Indbyrdes kender holdet hinanden ud og ind.

-Jeg kalder dem min "arbejdsfamilie". Når man regner det hele sammen, så tilbringer vi jo mere tid sammen på holdet, end vi hver især gør med vores familier, bemærker Erik Sørensen.

-Det at vi kender hinanden rigtig godt betyder meget i det daglige. Og i en evt. nødsituation kan det blive afgørende. Vi ved præcist, hvad vi skal, og vi vil hver især i underbevidstheden vide, at man kan stole 100 pct. på kollegaen, uddyber Erik Sørensen.

> fortsætter næste side





## 25 års jubilæum

17. december havde skibsassistent Erik Sørensen 25 års jubilæum som ansat i Scandlines. Han blev i sin tid ansat i DSB som afløser for 3 måneder. Siden 1993 har han været tillidsmand. Og efter at have været suppleant på posten som medarbejdervalgt medlem af bestyrelsen i Scandlines Danmark overtog han for to år siden hvervet, mens han for ét år siden tiltrådte som medarbejdernes repræsentant i bestyrelsen for moderselskabet Scanferries Holding.

> fortsat fra forrige side

Det indbyrdes kendskab rækker langt ud over det arbejdsmæssige. Familie, hus og bil – hjemmeprojekternes status, når der skal males, skiftes til vinterdæk eller forestående familiefester. Det er alt sammen ting, der deles og tales om i "arbejdsfamilien".

### Positiv omtale smitter af

Oprindeligt er han uddannet maskinarbejder. Uddannelsen blev senere udvidet til faglært skibsassistent. Og vejen til DSBs færger gik via svogeren, der var motormand. De stod og manglede en afløser for 3 måneder, da Erik Sørensen i 1989 vendte hjem efter fem år på Thulebasen.

Den teknologiske udvikling i Erik Sørensens 25 år i rederiet har været omfattende.

Seneste landvinding er den omfattende ombygning af færgerne på Tysklandsruten med million-investeringer i grøn teknologi.

Om bord på Erik Sørensens to færger er den ene af de oprindeligt to dieselmotorer for eksempel fjernet og erstattet af et enormt batteri. Besparselsen i udledt CO2 er årligt på omkring 15 pct.

Tiltagene, der også omfatter investeringer i røgrensning, har givet Scandlines og færgerne stor mediebevågenhed – vel at mærke med positive overskrifter.

-Arbejdsmæssigt har den teknologiske udvikling betydet, at vi som skibsassistenter har overtaget nogle af maskinmestrenes runderinger, så de kan bruge deres kompetencer mere målrettet, forklarer Erik Sørensen og fortsætter:

-Men i forhold til rederiets image, så har udviklingen virkelig givet et ordentligt skub i den positive retning. Det smitter da af på os om bord. Man bliver lidt stolt, når rederiet og ens arbejdsplads får så meget positiv opmærksomhed. Jo, så ranker man da ryggen en lille smule, smiler han.

De forefaldende opgaver for SKAS'erne om bord er dog stort set uforandrede.

Toiletter stopper til, nøjagtig som de altid har gjort – af og til – og især, når passagererne har været for effektive med papirarbejdet.

Brandgrej og redningsudstyr skal tjekkes og kontrolleres som altid – og på bildækket skal bilerne gelejdes ind og ud – som altid.

### Pædagogisk snilde

Tilværelsen som skibsassistent på bildækket har dog forandret sig på andre måder.

-I gamle dage var vi nok mest kendt som "de sure blå mænd". Bilister havde bare at makke ret og følge vore anvisninger uden dikkedarer. I dag er vi helt i tråd med rederiets image "den imødekommende Scandlines-ansatte", der venligt giver kunden ret, smiler Erik Sørensen.

-Det kræver en gang imellem pædagogisk snilde at gøre alle bilister glade. Bilisternes lunte er gennem årene blevet kortere og kortere. Og man får da en gang imellem en længere forelæsning om, at nu har bilisten betalt noget i retning af en rumraket for at få bilen med og så skal jeg ikke... og så videre. Men også i de tilfælde, ja så har kunden altid ret, bemærker han.

### Klar til endnu 25 år – eller næsten

Alle elementer er en del af jobbet, og i det store og hele, så sætter Erik Sørensen pris på det.

-Ja, ellers havde jeg nok ikke været her 25 år efter, at jeg blev ansat for kun tre måneder, smiler han.

Han står overfor at runde sin 60 års fødselsdag, men har ingen planer om at gå i land.

-Ja, jeg ved ikke om det lige er 25 år mere, jeg er klar til. Men i hvert fald en del år mere. Hvis både helbredet og det gode arbejdsmiljø fortsætter, så fortsætter jeg også, siger han og tilføjer:

-De gode arbejdsforhold, gode kolleger og friheden i jobbet, er helt grundlæggende elementer, som jeg sætter stor pris på. Og lige på stående fod, så kan jeg egentlig slet ikke forestille mig, at jeg kan undvære nogen af delene.



En tur på dametoiletet med kollegaen og udstyret med basalt værktøj som en slange og svupper er af og til en del af arbejdet som skibsassistent på en færge. Det sker, at toiletterne får forstoppelse. Til højre skibsassistent Jens Adamsen.

'Kanhave' er efter en større fornyelse med blandt andet nyt interiør og hængedæk indsat på Samsøs østrute til Kalundborg. Og færgen har fået en rutestart i ren medvind. "Det-skal-nok-gå-galt"-stemningen har for tiden trange kår på øen, hvor de positive vinde er fremherskende.



## Ombygget 'Kanhave' tilgivet - indtil videre

**Barno Jensen, der er født og opvokset på Samsø, har besøgt den ombyggede 'Kanhave' og beskriver "færgesituationen", som altid er et samtaleemne på øen.**

Mandag den 5. januar var der vagtskifte på Samsøs østrute til Kalundborg. Ørskovbygningen 'Kyholm' skal efter lang og tro tjeneste have en ansigtsløftning i Svendborg, og sættes derefter ind på ruten mellem Bøjden og Fynshav den 16. februar som 'Fynshav'.

Afløseren er en gammel kending af øboerne, nemlig det udskældte problem-barn 'Kanhave' - i folkemunde kaldet "Den Græske Tragedie". Færgen bærer navn efter et af Samsøs mest berømmede steder: Kanhave-kanalen - øens smalleste sted, hvor vikingerne i tidernes

morgen udgravede en rende, hvor de trak deres skibe igennem for at undgå den lange tur nord om øen. Et navn der vidner om storhed og som forpligter.

Men stort set alt, hvad der kunne gå galt, gik galt, da 'Kanhave' i 2009 blev sat ind på Samsøs rute til Jylland: Sælvig-Hou.

Skibet blev hadeobjekt nummer ét for samsingerne, og man kunne i lang tid ikke åbne en lokal avis eller klikke ind på en Facebook side, uden der var vredeudbrud over 'Kanhave's manglende driftssikkerhed - blandt meget andet.

Som en populær musiker sagde: "Jeg tør ikke engang skrive, at jeg er super tilfreds med 'Kanhave' af frygt for at de lokale smider mig ud af mit sommerhus".

Men alle fortjener en chance til og nu har 'Kanhave' gennemgået en kur, der vel nærmest kan betegnes som en "Total Make Over", og har fået monteret et hængedæk, så rederiet kan leve op til kapacitetskravene i den nye 10-års kontrakt med Trafikstyrelsen.

## Seniorklubben



### 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.**

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

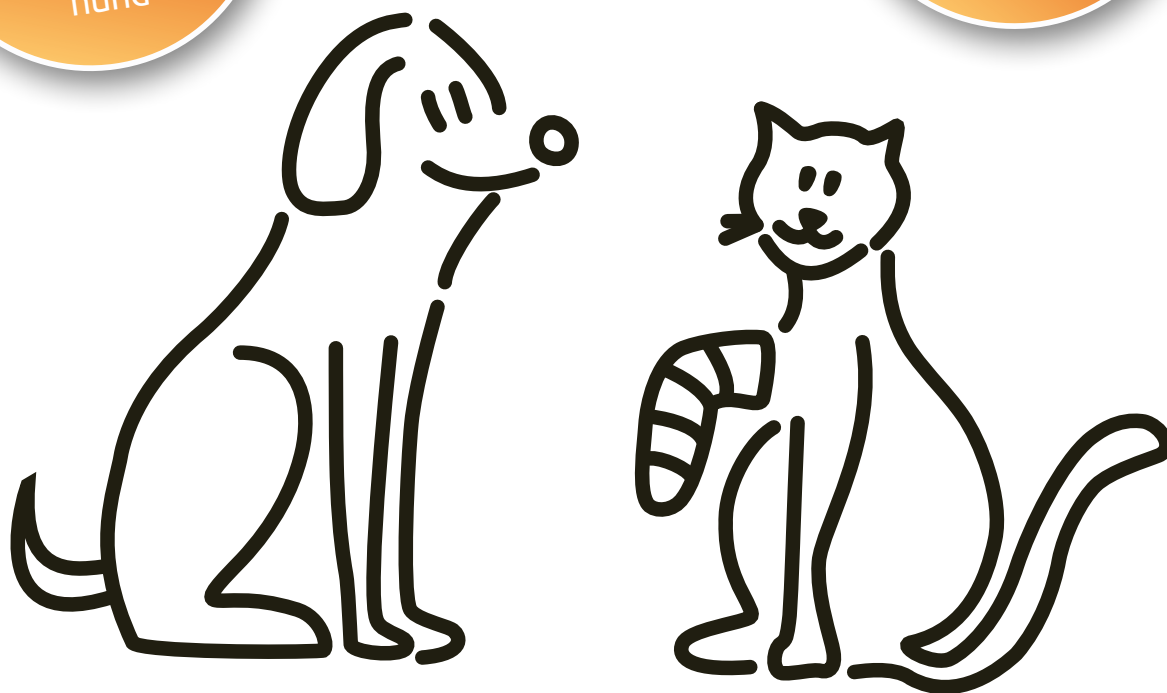
For yderligere information kontakt formanden.

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

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

> fortsætter side 20

# VI HAR GJORT DET NEMT AT TEGNE EN HUNDE- OG KATTEFORSIKRING



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](http://tjm-forsikring.dk) eller ring og hør mere på 7033 2828. Du kan også kontakte din forsikringstillidsmand.**

## ... 'Kanhave'

> fortsat fra side 18

Og ikke nok med det – så har Samsø Kommune, med solid hjælp af EU-midler, bygget en helt ny havn på Samsøs østside, nærmere betegnet ved Ballen. Netop formuleringen ”ved Ballen” er vigtig på Samsø, da havnen reelt ligger i et område der hedder Nørreskifte og byen Ballen i forvejen har en havn.

Sejltiden fra Kalundborg er blevet en halv time kortere, så man nu kan komme til øen midt i Kattegat på en time og et kvarter.

### 'Kanhave' godt fra start

Og 'Kanhave' er kommet godt fra start, selvom vejrguderne bød velkommen med både stormene Dagmar og Egon i debut-weekenden. Det er som om samsingerne er blevet enige om at slå en streg over fortiden og byde "adoptivbar-net" velkommen en gang til.

Havnen har fået sin helt egen lokale Facebookside, Samsøs nye havn – Nørreskifte, hvor lokale kræfter løbende har opdateret med billeder af byggeprocessen på havnen. Al skepsis er med ét forsvundet som dug for solen.

### Samsinger tilgiver kun én gang

På Facebook-siden Samsø Net-avis har flere forsøgt sig med "det skal nok gå galt"-forudsigelser. Men de er straks blevet skudt ned. For nu vil samsingerne forsvare deres havn og deres færge. Synergieffekten fra den positive stemning, der er om Samsø Kommunes nystiftede rederi og Gdanskbygningen 'Samsø' har – indtil videre - smittet af på den tidligere så udskældte 'Kanhave', der har indledt det nye år i positiv medvind.

Men undervurder ikke samsingerne. De tilgiver kun én gang. ●



# Fish 'n' chips - og lidt om nationalretter

Det var noget af en overraskelse for Jonatan Leer at opdage, at den ærkeengelske ret fish 'n' chips har jødiske rødder.

For et år siden havde jeg fornøjelsen af at besøge Jerusalem. Det var en på alle måder ekstrem og ufattelig kontrastfyldt oplevelse. Mellem de konstant nærværende konflikter, spændinger og uretfærdigheder emmede byen af liv, historie og skønhed. Det var min første rejse til Mellemøsten, og så snart jeg gik ud af flyet og blev mødt af den tørre aftenluft, følte jeg mig meget langt væk hjemmefra på både en pirrende og lidt angstprovokerende måde.

Efter den ubehagelige og lange tur gennem lufthavnens sikkerhedsapparat og de forsinkede baggagebånd blev jeg kørt i en tæt pakket bus gennem det sprøde landskab, der snart blev indhyllet i et dybt mørke.

Det var langt over borgerlig spisetid, da jeg havde været forbi hotellet og kunne begive mig ud i den jersalemske nat. Turen til centrum var med en

moderne sporvogn. Herfra kunne man betragte det sammensatte og uvirkelige virvar af mennesketyper, der syntes at høre til flere forskellige lokaliteter og historiske perioder. Ortodokse jødiske mænd, der skubbede topmoderne barnevogne gennem aftenen, arabiske vandpiberygere, som diskuterede livligt omkring en bænk, en mindre gruppe midaldrende amerikanske turister iklædt oversize t-shirts, kasket og kameraer hængende på maven, et ungt par med identisk glat sort hår, som holdt hinanden i hånden, mens de tjekkede hver deres iphone.

### Bad om en lokal ret

Jeg havde fået anbefalet en gade, hvor der skulle være mange gode restauranter, og slog mig ned i en restaurant, som viste sig også at være et jazzsted, hvor en klynge hipstere jammede over "sum-



## Fish 'n' chips

4 personer

1 kilo torskefilet el. lignende

Salt

2 æg

Pankorasp

En liter neutral olie (raps, vindrukerne el. lignende)

- 1 Skær fisken i ikke for store stykker.
- 2 Varm olien i en gryde. Den skal kunne dække fisken.
- 3 Pisk æggene sammen i en suppetallerken med lidt salt. Kom raspen i en anden tallerken.
- 4 Når olien begynder at boble, når man putter en tændstik i, er den klar.
- 5 Vend fiskestykkerne i æg og så i rasp. Sørg for det dækker godt.
- 6 Steg dem – ikke for mange ad gangen – i olien i ca. 60 sekunder.
- 7 Tag dem op og lad dem dryppe af på lidt papir.
- 8 Servér straks efter med citron og mere salt.



## Rustikke ovnkartofler

4 personer

1,5 kilo kartofler

Olivenolie

Salt

- 1 Varm ovnen på 220 grader.
- 2 Skær kartoflerne i både. Bland dem med olie og salt.
- 3 Kom dem i et forvarmet fad og ind i ovnen.
- 4 Bag ca. 30 min til de er møre og sprøde.

## Ærtemos

4 personer

800 gram frosne ærter

2 dl fed creme fraiche

Salt, peber

- 1 Hæld kogende vand over ærterne.
- 2 Lad det trække et par minutter.
- 3 Mos ærterne groft med stavblender eller gaffel sammen med creme fraiche.
- 4 Smag til med salt og peber.



meritime". Jeg var eventyrlysten og bad tjeneren om at anbefale mig en lokal ret.

Han mumlede noget uforståeligt med en masse s'er, som jeg ikke kunne tyde gennem jazzmusikken, men tjeneren pegede på et billede af en fisk, og jeg takkede "ja" og bestilte en lokal pale ale. En drik, de laver aldeles fremragende i Jesus' fødeland. Sulen var stor, og jeg sad spændt og ventede på den eksotiske ret, som nu var i vente.

Jeg blev således noget overrasket, da tjeneren kom tilbage med en omgang "fish 'n' chips". Denne ret havde jeg forventet at finde i en britisk pub en regnvåd aften i London, men ikke her i denne mellemøstlige by og lune aften. Men den var fremragende og tilføjede endnu et mærkværdig lag til de mange usammenhængende elementer, som indgik i min første oplevelse af Jerusalem.

"Fish 'n' chips" kunne man købe

mange steder i Jerusalem, bemærkede jeg efterfølgende og fandt ud af, at denne ærkeengelske ret faktisk har jødiske rødder.

Det var fordrevne portugisiske jøder, der i 1500-tallet udbredte den panerede, friturestegte fisk til Holland og England – det var dog i en version uden de friturestegte kartofler. Dem importerede englænderne fra Frankrig i 1800-tallet.

### Serveret første gang omkring 1860

Idéen om at servere den panerede fisk med stegte kartofler tilskrives den ashkenaziske jøde og restauratør Joseph Malin. Han serverede de første Fish 'n' chips omkring 1860 på sit etablissement i det østlige London. Senere er denne fusion af det franske og det jødiske køkken blevet et britisk nationalklenodie på linje med dronning Elisabeth d. II og Big Ben. Det er således et interessant eksempel

på, at såkaldte nationale køkkener ikke er så nationale, så det gør noget, men er opstået i samspil med andre kulturer og de såkaldt fremmede.

Fish 'n' Chips findes i mange versioner. Jeg kan godt lide, at paneringen er super sprød og ikke er for tyk, så jeg har de sidste gange brugt pankorasp i stedet for den traditionelle og tykkere beignetdej. Pankorasp er en ustyrlig sprød japansk rasp, som kan købes i velassorterede supermarkeder eller hos mange fiskehandlere. Medmindre man er indehaver af en grillbar, så anbefaler jeg også, at man laver kartoflerne i ovnen, da det kan være lidt svært at overskue to frituregryder. Som mange briter synes jeg, at en ærtepuré er et friskt tilbehør til den lidt fede ret. Den savnede jeg lidt den aften i Jerusalem.

Søfolk i krig - nedslag i den maritime historie er på 207 sider med over 100 illustrationer. Den er redigeret af Morten Tinning og udgivet af M/S Museet for Søfart og koster 299 kr.



## Ny bog fra Museet for Søfart: Søfolk i krig

Få dage før jul udgav Museet for Søfart bogen Søfolk i krig - nedslag i den maritime historie. Udgivelsen er en tematiseret antologi med syv artikler, der i indhold spænder over tiden fra slutningen af 1600-tallet til 1988.

I antologiens første artikel udredes Christian 5.s rekruttering af professio-

nelle søfolk i Amsterdam i slutningen af 1600-tallet, mens artikel to giver et overblik over indrulleringen af søfolk til den danske orlogsflåde i perioden 1704-1849.

De næste to artikler fokuserer på den enkelte sømand. Først stifter vi bekendtskab med den tilfangetagne norske

sømand Niels Moss' oplevelser som slave i Algier i tiden 1769-1772, dernæst følger vi Christen Hansens oplevelser til søs under krigen i 1864.

Den femte og sjette artikel omhandler de danske søfolk, der sejlede under 1. og 2. Verdenskrig. Her sættes der fokus på M/S Museet for Søfarts udstilling om krigssejlerne og på de danske søfolks indsats ved D-dag den 6. juni 1944.

Den sidste artikel omhandler et militært angreb på olietankeren "Karama Mærsk" i Den Persiske Golf i 1988. Den sidste artikel er en påmindelse om, at også nutidens danske søfolk kan få krigen tæt ind på livet.

Endelig bør det for egen regning tilføjes, at Søfolk i krig er et sjældent eksempel på en maritim bogudgivelse, hvor selve præsentationen af indholdet også er både gennemtænkt og prioriteret i et gennemført layout.

hanh

### TAK FOR OPMÆRKSOMHEDEN

Hovmester Jan Wagner takker for fad og 50-års nål i forbindelse med sit 50-års jubilæum som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling (fhv. Dansk Sø-Restaurations Forening).

### Om 'Nyt om navne'

Oplysningerne om fødselsdage og jubilæer hentes vi fra medlemsdatabasen i Dansk Metals Maritime Afdeling.

## Nyt om navne

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. marts - 30. april 2015

### Dansk Metals Maritime Afdeling Dæk og Maskine

#### Fødselsdage

##### 50 år

Per Christensen, 15. marts  
Jonna Carlsen, 18. marts  
Tommy Brian Jørgensen, 14. april

##### 60 år

Lars Peder Skov, 5. marts  
John Erik Sørensen, 22. marts

##### 65 år

Peter Loft Jensen, 5. marts  
Svend-Erik Larsen, 9. april  
Peter Juel Hansen, 14. april  
Bernth Rosdahl Jensen, 16. april

##### 75 år

Kristen Hansen, 27. marts

##### 80 år

Soli Noa Monise, 4. april

#### Jubilæum som medlem af DMMA

##### 50 år

Henning Hüttel, 14. april  
Andres Stefan Johannsson, 10. marts

## Klubberne

**DMMA**



**Dæk og Maskine**

### Region Hovedstaden Klub 8

Så er det atter tid at gøre status over klubbens aktiviteter; årsberetning m.m.

Dette vil finde sted hos Dansk Metal, Nyropsgade 38 Kbh.V i lokale 01 (over gården),

**fredag 6. marts kl. 11-14.**

Der vil være et lettere traktement under mødet.

Det ville være ønskeligt, om et par sejlene medlemmer kunne afsætte tid og havde lyst til at deltage og være med til at berettige klubbens fortsatte eksistens.

Vi ses  
**Helmut**

Konstitueret formand  
Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34

## Nyt om navne

### Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. marts - 30. april 2015

#### Dansk Metals Maritime Afdeling Catering

##### Fødselsdage

###### 50 år

Kim Justesen, Öjersbovägen 47, 43496 Kungsbacka, 2. marts

Finn Carstensen, Gyldenløvesvej 24, 8700 Horsens, 19. marts

Ivar Michael Kjær Vanggaard, Hvalpsundvej 13, 9220 Aalborg Ø, 13. april

Michael Brian Aabank, Store Torvegade 45, Rønne, 3700 Rønne, 19. april

###### 60 år

Annette Pia Gabrielsson, Frederiksgade 3D 1-237, 7620 Lemvig, 6. marts

Jens Bertel Grymer, Vesterbyvej 1, 4920 Søllested, 27. marts

Birthe Pauk Pedersen, Rolighedsgade 34, Rønne, 3700 Rønne, 7. april

###### 65 år

Jack Rene Melchior, Stengårdsvej 203 E, 6705 Esbjerg Ø, 20. marts

Lene Sode Dahl, Skovgårdsvejen 21A, Vestermarie, 3700 Rønne, 25. marts

###### 70 år

Aksel Nielsen, Rørholtvej 53, Ulsted, 9370 Hals, 16. april

Ulla Sørensen, Almevej 15, Nylars, 3720 Aakirkeby, 18. april

###### 75 år

Lindy Danielsen, Briggen 134, 6710 Esbjerg V, 4. marts

Anna Karoline Rønne, Møllebakken 8, Gudhjem, 3760 Gudhjem, 11. marts

Bente Brandt Nielsen, Albert Wolfsensgade 21, Svaneke, 3740 Svaneke, 14. april

Gurli Refsgaard Lampon, Ebeltoftvej 32, Tåstrup, 8410 Rønne, 20. april

###### 80 år

Ingrid Kirstine Jespersen, Kirkestrædet 3, Strynø, 5900 Rudkøbing, 15. april

Ulla Poulsen, Nattergalevej 84, st.tv., 2400 København NV, 24. april

##### Jubilæum

###### 25 år

Bent Malthesen, 1. april som medlem af foreningen.

Fadhil Abed Mizyad Al-Amiri, 1. april som medlem af foreningen.

###### 40 år

Jens Christian Raassi Andersen, 1. marts som medlem af foreningen.

###### 50 år

Per Skogemann, 15. marts som medlem af foreningen.

###### 60 år

Poul Jørn Jensen, 1. april som medlem af foreningen.

## Vi mindes



### Peder Elo Pedersen

f. 22. oktober 1941

er afgang ved døden 14. december 2014

### Finn Haagensen

f. 17. januar 1945

er afgang ved døden 26. januar 2015

### Knud Erik Dyhr

f. 2. januar 1948

er afgang ved døden 2. februar 2015

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



Hos Dansk Surf og Rafting Forbund er en ny hjemmeside på vej på Dansk Sø-Restaurationens Forenings pensionerede og forhenværende domæne dsrf.dk. Den vil være klar til søsætning 1. marts forlyder det. Vi har lidt ekstraordinært fået lov til at smugkigge.

# Nyt liv til pensioneret DSRF-domæne

Yngste generation tvivler på, at der overhovedet fandtes liv på jorden, inden internettets opfindelse.

Men jo, det gjorde der. Vi er nogle få, der endnu erindrer, at der var engang hvor man mødtes i virkeligheden og havde socialt samvær i stedet for at være asocial på diverse såkaldte sociale medier.

Men det er længe siden. Vi ringede via fastnet-telefoner og sendte fax eller telex, hvis det skrevne ord skulle transporteres hurtigere end almindeligt postbåret papir.

Med internettets udbredelse til menigmand sidst i 90'erne kom helt nye ord i det danske sprog som f.eks. hostmaster, e-mail og cyberspace. Ville man have sit eget hjørne i dette nye cyberspace, så skulle man erhverve et domæne.

Hos det daværende Dansk Sø-Restaurationens Forening, DSRF, var man på forkant med udviklingen og købte således i 1998 domænet dsrf.dk

Helt præcist blev det oprettet 9. marts 1998. Og samme år gik foreningens første hjemmeside i luften. Hvordan den så ud, ja det kan man stadig forvise sig om ude i internettets omfattende arkivskabe.

I 1998 var der i alt oprettet 50.000 dk-domæner. I dag er antallet mangedoblet til 1,28 million.

DSRF stiftede i 2005 sammen med Metal Søfart organisationen CO-Søfart. Samarbejdet omfattede også fælles plads på internettet på den dengang nyhvervede adresse: www.co-sea.dk

Med fusionen i 2011, mellem Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurationens Forening til Dansk Metals Maritime Afdeling, blev det oprindelige domæne på dsrf.dk langsomt pensioneret.

Nu viste det sig imidlertid i december, at Dansk Surf- og Rafting Forbund har ønsket sig domænet siden 2011. CO-Søfart valgte at imødekomme Surf- og Raftings forespørgsel om at overtage dsrf.dk.

Overdragelsen er nu effektueret og 1. marts vil domænet være i luften igen - og pudsigt nok stadig i en maritim sammenhæng. Vi ønsker Dansk Surf- og Rafting Forbund god vind.

Tekst: Hanne Hansen

2001-versionen hos dsrf.dk

