

Fagbladet CO-Søfart

Venøfærgen:

**-Det er skønt at
snakke med folk**

> **11 - 13**

**Forening yder til-
skud til rekreation**

> **16 - 17**

**Hovmesteren som
kustode på museum**

> **18 - 20**



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
Jesper H. Sveegaard, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Viborg

Deadline

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

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

Næste nummer

udkommer 28. april
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

Tre på stribe på Fayard, januar 2017
Foto: Jesper Holmgren Sveegaard

Oplag

2.670

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Nyt navn: Metal Maritime 4

Faglige sager og noter 4-9

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 6-7

Dagpengereform 2017 10

Venøfærgen:
-Det er skønt at snakke med folk 11-13

PFA Forsikringsdækning 14-16

Forening yder tilskud til rekreation 16-17



Hovmesteren som kustode på museum 18-20

Rejsekongen og konditormesteren 20-21

God kammerat præmieret
på Svendborg Søfartsskole 22

Nyt om navne 23

Høj sø og vind i håret
i genåbnet Experimentarium 24

Feriedage kontoret CO-Søfart

Susanne Holmblad 27/3 - 12/4

Christian H. Petersen 10/4 - 12/4

Kirsten Østergaard 18/4 - 28/4

Corlis Hansen

Ole Strandberg

18/4 - 21/4

13/3 - 26/3

2017 kalder på løsninger

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Leder

Vi er nu godt i gang med det nye år, og kigger man rundt i "Det Blå Danmark", er det allerede klart, at 2017 desværre bliver et år, hvor der i høj grad bliver brug for løsninger.

Erhvervet er udfordret fra alle sider, og danske søfarende især er et jagtet folkefærd. Udflagningen af skibe og stillinger satte et trist punktum for 2016 med et decideret blodbad i Maersk Supply Service og ikke så få trusler om det samme fra andre rederier.

Denne tendens vil fortsætte, hvis der ikke findes løsninger i fællesskab. Løsninger, hvor det ikke bare er redernes standardløsning med opsigelse af danske søfarende som er i spil, men fælles løsninger, der sikrer det, som DIS er skabt for, skibe under dansk flag og danske søfarende om bord.

Tiltag fra Det Blå Vækstteam

Mens virksomhederne i land ser ud til at være på vej ud af krisen, ser det desværre ud til, at den maritime verden fortsætter ned i krisen.

Det Blå Vækstteam står overfor at afslutte sit arbejde med en samlet rapport, der udpeger og prioriterer tiltag.

Vi formoder, at en form for DIS-offshore vil indgå i rapporten.

Og ingen skal være i tvivl om, at vores støtte til et DIS-offshore er betinget af krav om danske arbejdspladser.

Vores bekymring er, at DIS-offshore

blot bliver en ny form for statsstøtte til arbejdsgiverne og deres forenede klynkecentral, rederiforeningerne i Amaliegade.

Uddannelses- og praktikplads-situationen skal løses. I en årrække har arbejdsgiverne vendt det blinde øje til og groft sagt ladet Esvagt trække hele læsset med uddannelsespladser til især ubefarne.

Esvagt er under pres af ejerne - en kapitalfond -, og rederiet har ladet forstå, at en udflagning af skibene og farvel til de danske søfarende kan blive den vej, rederiet går.

Vi har ved flere lejligheder påpeget, at det er højrisikabelt at lade Esvagt alene løfte opgaven med praktikpladser.

Da vi under en høring på Christiansborg i 2015 luftede bekymringerne for at Esvagt blev solgt og uddannelsespladserne ville forsvinde, afviste Danmarks Rederiforening, at dette ville ske.

Nu er vi uhyggeligt tæt på, at det reelt sker.

Og findes der ingen løsning, så er uddannelses- og praktikpladsområdet i Det Blå Danmark truet af et forlis.

Fælles problemer - fælles løsninger

I Norge arbejder regeringen på at ændre NIS for passagerskibe. For nordmændene betyder det nu og her, at 700 norske stillinger vil forsvinde til fordel for udenlandsk arbejdskraft på Color-Lines rute Oslo-Kiel.

Fristelserne for de danske passagerskipsrederier på ruterne mellem Danmark og Norge er til at få øje på, hvis NIS sænker barren for laveste fællesnævner og inviterer til at flage ind.

Det er mere end i 11. time, at der her i

landet findes løsninger, der vil imødegå en udflagning til NIS.

Det er overenskomst-tid og her er muligheden for at parterne kan finde fælles løsninger, hvis de begge gør en åben og ærlig indsats.

Udflagningen af skibe og arbejdspladser er et fælles problem for arbejdsgivere og arbejdstagere.

Uden danske skibe med danske søfarende, - og herunder med uddannelsespladser -, er der heller ingen grund til fortsat statsstøtte via DIS (nettoløn, tonnageskat, udlændinge på lokale vilkår). Det er en balance om at yde og nyde, en balance, som tidligere skibsredere forstod, men mangler i de Excel-regneark, som talfolket i dagens rederier bruger.

Alternative fakta

I bladet Søfart, 23. januar, kunne man læse, at verdensbilledet i Danmarks Rederiforening ser anderledes ud.

Bladet fokuserede i en artikel på, hvor hårdt skibsassistenterne er ramt af Mærsk-fyringerne. Kommentaren fra rederiforeningen var, at der er "gode muligheder" for, at de finder beskæftigelse andre steder i det maritime.

Hvor er det, spørger både vi og de opsagte søfolk bare.

Vi håber, at disse "alternative fakta" fra Danmarks Rederiforening er en enlig svale.

Der er ingen ledige jobs til de mange, der nu står uden hyre.

For at finde løsninger på de mange og store udfordringer vi står midt i, er der behov for, at vi forholder os til fakta, og ikke alternativ ønsketænkning.



OK-forhandlinger med Bilfærgernes Rederiforening

Overenskomsterne for skibsassistenten og skibsmekanikere mellem Bilfærgernes Rederiforening og Dansk Metals Maritime Afdeling (nu Metal Maritime) udløber med udgangen af februar 2017, hvorefter de skal genforhandles. Fra medio december har vores tillidsrepræsentanter været i kontakt med medlemmerne for at høre, hvad medlemmerne gerne vil have på "ønskelisten" til disse forhandlinger. Vi har modtaget ønskerne her i afdelingen og primo februar mødes vi med alle tillidsrepræsentanter for grupperne for at prioritere ønskerne.

Ligeledes udløber overenskomsterne for cateringpersonale i de forskellige medlemsrederier under Bilfærgernes Rederiforening. Proceduren, som beskrevet ovenfor, har her været den samme. Vi har her først i februar afholdt møder med tillidsrepræsentanterne.

Egentlige forhandlinger med rederierne vil finde sted, når Transportforliget er forhandlet på plads.

køj

Navneændring til Metal Maritime

På det sidste møde inden årsskiftet besluttede bestyrelsen, at afdelingen ændrer navn til Metal Maritime. Dermed udfases både betegnelsen "Dansk Metals Maritime Afdeling" og den anvendte forkortelse "DMMA".

Internt i organisationen i Dansk Metal har afdelingen allerede gennem nogen tid haft betegnelsen Metal Maritime.

Som deltagere på Dansk Metals kongres i sensommeren sidste år bemærkede, så blev der ved gentagne lejligheder henvist til – eller refereret fra – Metal Maritime.

Og da betegnelsen er både kort og entydig, har bestyrelsen besluttet, at det vil være konstruktivt kun at bruge ét navn, Metal Maritime, for at imødegå navneforvirring.

Ændringen omfatter alene navnet. Organisation og struktur er uændret. Metal Maritime har således fortsat adresse på Mose Allé i Rødovre i kontorfællesskab med CO-Søfart.

I det nye logo for Metal Maritime er ankeret fastholdt som symbol på afdelingens maritime special-område. Samtidig er ankeret tråden tilbage til de tidligere logoer.

Dannet ved fusion i 2011

Afdelingen blev oprindeligt etableret i 2011 ved en fusion mellem daværende Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening.

Det lange navn for den nye organisation blev den gang Dansk Metals Maritime Afdeling, der i forkortet form blev til DMMA.

Begge betegnelser er nu afløst af det nye navn, der efterhånden indføres i takt med at overenskomster, visitkort, brevpapir og hjemmeside opdateres.

I dette blad er både det nye navn og det nye logo implementeret. Samtidig er jubilæer og fødselsdage under "Nyt om navne" på side 23 slået sammen, så der ikke mere skelnes mellem "catering" og "dæk & maskine". De to branchegrupper blev besluttet nedlagt sidste år, og denne ændring vil også indføres på hjemmesiden i takt med diverse opdateringer.

hanh

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



Faglige sager

& noter

Medsejladser, skibs- og skolebesøg

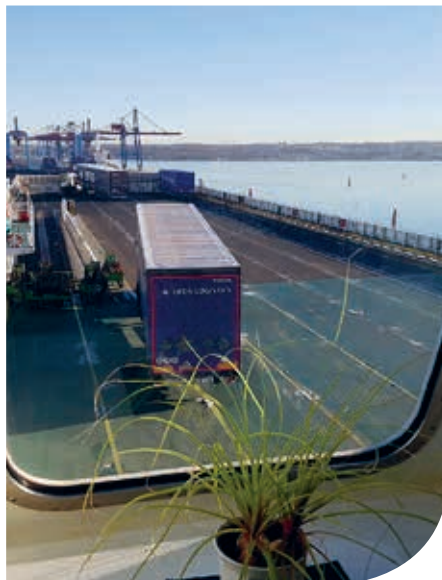
Af **Jesper Holmgren Sveegaard**
faglig konsulent, Metal Maritime

Her i årets første uger er vi fra Metal Maritime godt i gang med besøgene på såvel skibe som skoler. Sammen med rejsesekretær Barno Jensen har undertegnede således her først i februar deltaget i 'Rederidagen' for 230 studerende på Martec i Frederikshavn, og været på skibsbesøg - senest på DFDS' fragtskibe under havneophold i Göteborg.

Umiddelbart efter nytår benyttede jeg anledningen til et besøg om bord på 'Crown Seaways' og 'Oslofjord', da begge skibe sammen med 'Stavangerfjord' lå i dok samtidig på Fayard.

Dermed er 2017 startet, hvor 2016 sluttede. Igennem efteråret var vi på medsejladser hos DFDS, Fjord Line, BornholmerFærgen, HH Ferries og Scandlines, ligesom det også blev til et par besøg på Svendborg Søfartsskole.

Barno Jensen har foruden været på medsejladser hos Esvagt, og har i lufthav-



Skibsbesøg hos DFDS i Göteborg.
Foto: Jesper Holmgren Sveegaard

nen i Esbjerg været i kontakt med en lang række af medlemmerne, der arbejder offshore.

Vi bliver alle steder taget rigtig godt imod, og det er lærerigt og inspirerende at diskutere fagforening og opgaver med de forskellige faggrupper. Samtidig er det en stor fornøjelse at se det engagement, der lægges i det daglige arbejde om bord.

Planlagte medsejladser og skibsbesøg kan altid ses på hjemmesiden, og vi modtager også gerne opfordringer til et besøg, hvis du har forslag.

OK-forhandlinger med RAL afsluttet

Særoverenskomsterne for skibsassistenter og skibsmekanikere mellem Royal Arctic Line og Dansk Metal Maritime Afdeling (nu Metal Maritime) blev færdigforhandlet 20. januar. Overenskomsterne har gyldighed fra 1. marts 2016 og alle ansatte efter overenskomsterne vil få efterreguleret deres løn med den løn, der udbetales her i februar.

køj

Fejl i PFA-betaling hos HH Ferries

En række medlemmer ansat hos HH Ferries har henvendt sig her i faglig afdeling, fordi de har fået brev fra PFA Pension om, at deres pensionsindbetalinger er ophørt. Vi har rettet henvendelse til rederiet, der erkender, at der var fejl i indbetalingerne i forbindelse med overgang til nyt lønsystem. Rederiet skulle have indbetalt de manglende beløb til PFA på nuværende tidspunkt og vi opfordrer derfor vores medlemmer til at kontrollere indbetalingerne på PFA's hjemmeside. Man logger ind ved hjælp af NemID på www.mitpfa.dk

køj

Forhandlinger med Esvagt - status

Sammen med 3F Sømandene har vi gennem længere tid forhandlet med Esvagt om at finde en løsning på rederiets aktuelle udfordringer. Vi er her under hårdt pres, da Søfartens Ledere allerede har indgået en aftale med rederiet for navigatørerne om lønnedgang og arbejdsdeling. Da dette blad gik i trykken 11. februar var vi endnu ikke i mål med forhandlingerne. Vi opdaterer hjemmesiden på www.co-sea.dk, når der foreligger nyt i sagen.

ji

Fagbladet CO-Søfart: 5 udgivelser i 2017



Fagbladet CO-Søfart går fra 6 udgivelser sidste år til 5 i år. I stedet opprioriteres de webbaserede nyheder på bl.a. hjemmesiden på www.co-sea.dk

Planlagte datoer for udgivelser 2017:

- 1 24. februar
- 2 28. april
- 3 7. juli
- 4 15. september
- 5 1. december

Siden sidst:

Nyt fra **faglig** afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart & Metal Maritime

Julefreden nåede ikke at sænke sig for undertegnede, før der var opkald på vagttelefonen og mails fra bekymrede medlemmer. I det hele taget var perioden op til jul præget af mange møder, hvor ikke mindst de kommende overenskomstforhandlinger udgjorde et væsentligt element – og det fortsætter med tiltagende styrke i skrivende stund.

Den søde julefred – Fjord Line

Kort før juleferien modtog vi i Metal Maritime en mail fra Fjord Line om, at rederiet nok ikke fik lønstigningerne implementeret i 2016, sådan som lovet.

Rederiet valgte så også, uden at informere om det, at udskyde udbetaling af den særlige opsparing.

Selvfølge blev medlemmerne sure, men da TR'erne så kontaktede rederiet, og luftede deres utilfredshed, blev de mødt med besked om, at det havde vi – fagforeningen - accepteret.

Det kostede så en hel juleferiedag og mange telefonsamtaler - tak!

Rederiet har bag efter skrevet til sine ansatte og berigtiget, at vi absolut ikke havde accepteret dette.

Mere Fjord Line

– pension menig catering

Vi har nu haft møde med PFA, og har koordineret skibsbesøg, hvor besætningsmedlemmer kan tale med os om overenskomsten, og PFA forklarer om indholdet af ordningen.

Senere vil PFA sende en rådgiver på medsejls, så man kan indhente personlig rådgivning. Grundet tilbage-meldinger fra DFDS, har vi bedt om, at disse rådgivninger ikke udvikler sig til "salgstaler".

Det er vigtigt, at alle forud for dette forstår ordningen i overenskomsten. Pension koster penge, og der er kun et

sted at hente dem, og det er på lønsummen.

De, der tilvælger en fremtidig pensionsordning, vil derfor konsekvensmæssigt gå ned i hyre (se hyretabellen i overenskomsten), da hyre nu er flyttet til pensionsordningen.

Hvad der kan være af fordele og ulemper ved ordningen, vil vi forklare nærmere om under skibsbesøgene.

Mærsk Supply Service

- det hælder mod Arbejdsretten

Forhandlingerne med rederiet i forbindelse med den store fyringsrunde i efteråret fortsætter. Vi har på hjemmesiden på www.co-sea.dk løbende opdateret, når der var nyt. Herunder bl.a. en aftale med rederiet om, at opsagte navigatører kunne søge job i skibene, der indflages under Isle of Man-flag.

Efter at have fundet denne løsning for opsagte navigatører, - som omend ikke optimal, så dog til at leve med -, har vi også i flere omgange haft forhandlingsmøder om menige.

Det er fortsat både 3F Sømændene og vores holdning, at bevarelse af stillinger går forud for en økonomisk bod i Arbejdsretten.

Vi må dog i skrivende stund konstatere, at det ser svært ud.

Olieprisen, konkurrencen i branchen, nye chefer overalt, intern forvirring om opsplnitng og manglende evne til at

træffe politisk fornuftige beslutninger, er de problemer, som et snart uigenkendeligt A.P. Møller-Mærsk møder op med.

Forhandlingerne fortsættes lidt endnu, men det ser sort ud.

DanPilot – kostpenge til bådførere

Endnu et skridt i den evige ørkenvandring i den evige sag om at få arbejdsgiverne til at levere kost eller kostpenge til skibsførerne, blev taget sammen med Serviceforbundet på et møde med DanPilot.

Siden implementeringen af MLC2006 har skibsføreren været omfattet af begrebet "søfarende", og har dermed også krav på fri kost.

Nu troede vi, at FOA havde fået alle de søforklaringer, man overhovedet kunne opfinde for, hvorfor der ikke skulle ydes kost/kostpenge.

Men arbejdsgiversiden kunne fortsat overraske.

Denne gang kunne HR-chefen hos DanPilot konstatere, at bådføreren jo ikke er søfarende, da hans normale arbejdsplads jo er på stationen.

Ud over at DanPilot jo dermed har givet os medhold i, at man ikke tidligere har ydet kost/kostpenge, viser det et fuldstændigt åbenlyst manglende kendskab til det erhverv, man bestyrer.

Viking Supply Ships

Viking Supply Ships meddelte mellem jul og nytår, at rederiet omstrukturerer og omflager fire skibe fra DIS til norsk flag (NOR). Rederiet orienterede alle ansatte om, at det var håbet, at de ville følge med over i det nye set-up.

Som tak for et godt samarbejde, og en fremadskuende personalepolitik, som mange rederier (ingen nævnt ingen glemt) kunne lære af, tog vi initiativ til at holde et fællesmøde med rederiet og

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

de norske fagforeninger, så det forberedte samarbejde kunne fortsætte dem imellem efter omflagning.

Baggrunden for flagskiftet er, efter det oplyste, et krav fra de norske banker, som gerne ser en udnyttelse af de norske permissionsregler i en tid, hvor rederiet opererer på spotmarkedet og dermed risikerer perioder med oplægning af skibe.

Permissionsreglerne er meget kortfattet en mulighed for at sende folk hjem, men uden at opsiges dem, og så vil de søfarende modtage dagpenge fra den norske stat.

Overenskomstforhandlingerne

Som nævnt fylder de allerede meget, idet vi som sædvanlig holder formøder med rederiforeningerne, så vi kort kan ridse op, hvordan vi ser verdenssituationen, og hvad vi hver især mener, kommer i transportforliget.

Vi har også afholdt møder med enkelte rederier/arbejdsgivere, heriblandt HH-Ferries, Færgen, Sodexo og Aramark og ikke mindst Esvagt.

I den kommende periode er vi derfor i stand til på møder med tillidsfolkene at løfte sløret for nogle af de krav, vi vurderer, vil komme til os, samt få endeligt tilpasset de krav, vi i fællesskab med tillidsfolkene har opstillet overfor arbejdsgiverne.

Det skal nævnes, at særligt offshore-erhvervet har været meget fokuseret på omkostninger, da man frygter at industriforliget bliver dyrt, idet hjulene på land er begyndt at rulle lidt stærkere, og da manglen på især faglært arbejdskraft er tårnhøj.

Dette er jo selvfølgelig en afvejning om arbejdspladser til søs eller hyrestigninger, som tillidsfolkene og vi må få debatteret i den kommende tid.



17.-19. maj

SEMINAR 2017

på Metalskolen i Jørlunde

For bestyrelse, branchegrupper og tillidsrepræsentanter/suppleanter fra

Metal Maritime

Metal Vest

FOA Søfart

Dansk El-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel

ONSDAG 17. MAJ - FREDAG 19. MAJ

OBS ang. tilmelding

Deltagere skal tilmelde sig hos egen organisation. Deltagere fra FOA Søfart skal således tilmelde sig seminaret hos FOA Søfart osv.

Medlemmer af Metal Maritime tilmeldes via mail til cosea@co-sea.dk

Sidste frist for tilmelding er 1. maj

Det årlige CO-Søfart-seminar i maj, er også i år udvidet. Alle medlemsorganisationer fra CO-Søfart er inviteret ligesom tidligere år, hvor både bestyrelser 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

Tre dage
i maritimt
fagligt
fællesskab

Sæt X
i kalenderen

Faglige sager

& noter



Repræsentanter fra Metal Vest, 3F Esbjerg Offshore og Havnearbejderne, Dansk El-Forbund og Metal Maritime mødtes midt i januar med ITF i Esbjerg til det videre arbejde i Industrial Hubs Programme. Foto: Metal Maritime

Offshore-projekt - det lokale arbejde påbegyndt i Esbjerg

Af Christian H. Petersen faglig konsulent, CO-Søfart og Metal Maritime

Det internationale samarbejde mellem fagforeningerne inden for offshore-området i Nordsøen begynder at tage form. Efter de forberedende møder sidste år, er den praktiske del af arbejdet gået i gang.

Som vi tidligere har fortalt, deltager Metal Maritime i et internationalt samarbejde for fagforeninger inden for offshore-området omkring Nordsøen. Efter en række møder er vi efterhånden nået til den mere praktiske og lokale del af arbejdet i Esbjerg-området. Det første vi skal i gang med her, er en kortlægning over hovedaktørerne inden for offshore-området i Esbjerg.

Fra Metal Maritime deltog Jesper H. Sveegaard og undertegnede i midten af januar i et møde i Esbjerg, med ITF samt omkring 10 faglige medarbejdere og repræsentanter fra Metal Vest, 3F Esbjerg Offshore og Havnearbejderne og Dansk El-forbund. På mødet præsenterede folkene fra ITF ideen bag projektet, som blev vedtaget på ITF's seneste kongres i Sofia og som i ITF har fået titlen "Industrial Hubs Programme".

Kort fortalt er tankegangen bag

projektet, at det er helt nødvendigt for fagbevægelsen, at vi bliver bedre til at stå sammen og dele viden og erfaringer med andre forbund, på tværs af brancher og fra virksomhed til virksomhed. I dette tilfælde gælder det så virksomheder indenfor offshore-området i Esbjerg, men principperne kan med tiden sikkert udvides til andre områder – særligt hvis det bliver en succes.

Sagen er, at virksomhederne inden for offshore-området allerede samarbejder i stor stil. Samtidigt bliver det mere almindeligt, at store selskaber splittes op i mindre dele og at opgaver, som tidligere blev løst internt i virksomheden, bliver outsourcet til andre mindre enheder.

Dette gør det sværere for fagforeningerne at kontrollere løn- og arbejdsvilkår og yde kvalificeret modspil til arbejdsgiverne, men det prøver vi nu – med hjælp fra ITF og IndustriAll - at gøre noget ved. Det er dog helt afgørende, at vi selv tager del i arbejdet, da vi som forbund med lokale afdelinger, lokale tillidsfolk og ildsjæle blandt medlemmerne, har det nødvendige lokale kendskab samt motivationen til at få arbejdet organiseret, så vi i fællesskab kan stå stærkere.

På mødet, som foregik på engelsk, var der en fin stemning på trods af at der var deltagere med forskellige baggrunde og fra forskellige forbund og afdelinger. Vi har dog alle den samme interesse i

at styrke fagbevægelsen og fra alle sider var der vilje til at gøre en indsats for fællesskabet.

Kortlægning af aftaler og tillidsrepræsentanter

Det blev aftalt, at alle deltagere i nærmeste fremtid skal bidrage med en liste over alle de virksomheder, som vi hver især kender, med aktiviteter og interesser inden for offshore-området i Esbjerg. I de virksomheder, hvor forbundene har tillidsfolk og medlemmer i det hele taget, skal vi desuden registrere disse, så vi har mulighed for at drage dem ind i arbejdet og få adgang til deres viden om de lokale forhold, aftaler og vilkår.

Herudover skal vi registrere, om der allerede er overenskomst eller ej i de pågældende virksomheder og på de forskellige områder. Når Metal Maritime har modtaget disse input fra de øvrige deltagere, så skal oplysningerne samles til et dokument, som så vil blive videreført og udvidet med de relevante oplysninger og resultater, som vi forhåbentlig når i projektets løbetid.

Når listen med de grundlæggende oplysninger er klar – fristen er sat til udgangen af februar – så vil næste opgave være at få aktiveret og uddannet de relevante tillidsfolk og øvrige medlemmer i projektet samt at nå til enighed om en plan for den efterfølgende fase. ●

Flere skift og nyvalg blandt tillidsfolkene

DFDS

På 'Crown Seaways' er valget til TR og suppleant for cateringpersonalet nu overstået og det blev henholdsvis Dorthe Heide og Thomas Langhoff Nielsen, som nu er valgt til hhv. tillidsrepræsentant og suppleant. Dermed er Kenneth Otte ikke længere TR på 'Crown', så vi vil benytte lejligheden til at takke Kenneth for en stor indsats gennem mange år.

Offshore

Inden for offshore er der pga. af nedskæringer, udgåede rigge mv. også sket en del på TR-posterne. I Danbor, hvor man for tiden ikke har flere rigge, betyder dette, at Tove Villadsen og Harald Buch ikke længere er tillidsrepræsentanter. I Aramark er Jannie Berg og Jane Bernhard flyttet til andre rigge og er dermed ikke længere tillidsrepræsentanter på riggene 'Atlantic Amsterdam' og 'Atlantic Labrador'. Dog har der allerede været valg på riggen 'Crossway Eagle', hvor Jannie Berg er genvalgt, så hun fortsætter som TR her. Der er desuden valg i gang på 'Maersk Guardian'. Hos Sodexo er Jens Vognsen ikke længere TR på riggen Ensco 72, da denne er på vej til hollandsk område. Vi takker alle de afgåede offshore-tillidsfolk for deres indsats.

Fjord Line

Hos Fjord Line er TR for skibsassistenterne på 'Stavangerfjord', Steff Rimmen, stoppet i rederiet. Der er nu sat opstillingslister op på 'Stavangerfjord' samt 'Bergensfjord', så vi kan få valgt nye tillidsfolk på begge disse skibe. Herudover er der valg i gang for catering-office'erne, da Mike Thomsen er stoppet i rederiet, og vi har også et valg på vej for supervisorerne i Fjord Line. Metal Maritime takker de afgående tillidsfolk i Fjord Line for indsatsen.

cp



Metal Maritimes UDDANNELSESFOND

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

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

Søg

**Metal Maritimes Uddannelsesfond
om at få dækket udgiften**



Medlemmer af Metal Maritime kan ansøge Uddannelsesfonden om refundering af gebyret på 500 kr. ved erhvervelse, fornyelse eller udskiftning af sønæringsbevis. Ansøgning via mail til Metal Maritime.

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft følgende som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

**FOR
METAL MARITIME
MEDLEMMER**

Refundering
af gebyr til
sønæringsbevis

Min A-kasse informerer om: Dagpengereform 2017

Ændringerne i Dagpengereform 2017 indføres i to tempi. Første del trådte i kraft 2. januar, mens anden del indføres 1. juli. Min A-kasse gennemgår her ændringerne i anden del. Ændringerne, der trådte i kraft ved årsskiftet, omtalte vi i sidste fagblad, nr. 6, 2016.

Af Maria Hamilton

kommunikationskonsulent i Min A-kasse

Fælles tællere

I forbindelse med reformen bliver der fra juli 2017 etableret fælles digitale tællere, så dagpengereget og -periode udregnes ensartet, lige meget hvilken a-kasse, man er medlem af. Med den nye tæller, kan du selv følge med i status på din 'beskæftigelseskonto' og se, hvor mange arbejdstimer, du har optjent, og hvad det giver i dagpengetimer, hvis du vil veksle. Du kan også se, hvornår du har optjent ny dagpengereget. Samtidig er oplysningerne tilgængelige for myndigheder og a-kasser, så alle får den samme viden om din aktuelle placering i ledighedsforløbet.

Ny måde at optjene dagpenge på

Med dagpengereformen introduceres et nyt udgangspunkt for optjening af dagpengereget. Dagpengereget bliver nemlig indkomstbaseret for ny-ledige. Som det er nu, er optjeningen af dagpengereget baseret på, hvor mange timer, du har arbejdet. Man skal således have arbejdet 1.924 timer for at få ret til dagpenge. Fremover skal man have tjent 218.216 kroner (2016-tal). Det svarer til 18.218

kroner om måneden. Det er samtidig maksimumbeløbet for, hvad der bliver medregnet hver måned.

Eksempel

- Hvis du tjener 17.000 om måneden, er du 13 måneder om at optjene dagpengereget. ($218.216 : 17.000$)
- Hvis du tjener 30.000 om måneden, er det kun de 18.212 kr., der tæller med, og du vil altså være 12 måneder om at optjene dagpengereget.

Hvis du ikke er ny-ledig og har dagpengereget i forvejen, eller har timer på din beskæftigelseskonto, som kan veksles, er det timetallet, der er afgørende for, hvornår du har optjent ny dagpengereget.

Dagpengeperioden udregnes i timer

Fra juli 2017 går man over til at udregne dagpengeperioden i timer i stedet for uger.

Eksempel

- **Før juli 2017:** Når du får udbetalt dagpenge i en uge, forbruger du hele ugen, lige meget hvor lidt eller hvor meget, du får udbetalt. Det kan altså være, du kun får udbetalt dagpenge for én dag – og hermed forbruger én dagpengeuge.
- **Efter juli 2017:** Hvis du får udbetalt dagpenge for ti timer på en uge, er det kun netop de timer, du forbruger. Det betyder altså, at du kun forbruger dagpenge i de timer, du får udbetalt.

Indplacering i dagpengesystemet

Fra den første juli 2017 bliver man altid indplaceret i dagpengesystemet fra den 1. i den måned, hvor der første gang udbetales dagpenge. (Modsat nu, hvor man bliver indplaceret fra den dag, man har meldt sig ledig). Denne ændring hænger sammen med, at udbetalingerne bliver månedsbaserede.

Satsberegning og udbetaling

Også når det gælder satsberegning, ændrer systemet sig til at være månedsbaseret. Der er altså ikke længere en dagpengesats pr. dag. Månedssatsen er med 2016-tal på 18.113 kr. Når din sats skal regnes ud, bliver der som hovedregel taget udgangspunkt i de 12 måneder, du har haft højest indtægt, fordelt over de sidste 24 måneder. Du kan højest få maksimum-satsen.

Dagpengene bliver også udbetalt i kalendermåneder og på den sidste bankdag i måneden.

Dagpengekort

Med reformen kommer dagpengekortperioderne således også til at følge kalendermånederne. Man kan tidligst indsende sit kort én uge før udløb af måneden, og skal dermed gætte på sine timer for de sidste dage. Udbetalingen kontrolleres efterfølgende.

Der indføres karens hver fjerde måned

Fra juli 2017 indføres der en karens hver fjerde måned. Det betyder, at man hver fjerde måned mister en dags dagpenge. Det gælder med mindre, man har haft 148 arbejdstimer (der er indberettet til indkomstregistret) indenfor de fire måneder.

Hvis du har været længe i dagpengesystemet

Har du sammenlagt fået dagpenge i fire år inden for en periode på otte år, vil din dagpengeperiode blive afkortet med en måned fra juli 2017.

Efterløn

Beregningen af efterløn ændrer sig i forhold til de andre nye regler. Det betyder, at efterløn også bliver udregnet og udbetalt på månedsbasis.

Overfartsleder Søren Adersen, Venø Færgefart.
Foto: Færgesekretariatet/Carsten Lundager

Færgen 'Venø' er efter ombygning og installering af batteri landets første hybrid ø-færge. Overfartsleder Søren Adersen, der også er formand for foreningen Småøernes Færgeselskaber, ser frem til, at landets øvrige ø- og genvejsfærger kan drage nytte af erfaringerne fra Venø.



Færgen 'Venø' på batterier

Der er travlt på hjemmekontoret hos Søren Adersen i Bremdal ved Struer. Telefonen bimler og computerens lydssignaler antyder, at mail-boksen løbende får nyt indhold.

Søren Adersen er overfartsleder på Venø Færgefart, der forbinder øen Venø i Limfjorden med fastlandet ved Kleppen.

I januar sidste år tiltrådte han også som chef for Holstebro-Struer havn. Begge stillinger er samlet under én hat som maritim chef i Struer Kommune.

Desforuden er han også formand for foreningen Småfærgernes Færgeselskaber. Her løftes især de politiske agendaer for ø- og genvejsfærgerne, ligesom vidensdeling og samarbejde er i centrum.

-Jo, der er gang i butikken, bemærker han.

Udfordring at være de første

Færgen 'Venø' blev sidste år som den første ø-færge ombygget til hybridfærge. Driften på batteri blev indledt i oktober og er fortsat i test.

Projektering og ombygning har været en omfattende proces, og der er fortsat en del udfordringer på det lovgivningsmæssige at tage fat i.

-Det at være "de første" er jo en udfordring i sig selv. Vi har oplevet stor forsigtighed fra Søfartsstyrelsens side med godkendelser osv., fortæller han og tilføjer:

-Vi har brugt rigtig meget tid på de sikkerhedsmæssige aspekter. Problemet er, at vi herhjemme har så få erfaringer med batteri-drevne færger.

-Man skal ikke gå på kompromis med sikkerheden. Men man skal heller ikke skyde gråspurve med kanoner, bemærker han om den balancegang, som han ihærdigt arbejder på, at myndigheder og aktører kan finde fælles fodslag om.

Det arbejdes der på i samarbejde med Søfartsstyrelsen, hvor der hentes erfaringer fra Norge, Sverige og Finland.

-Vi skal herhjemme se på, om reglerne for indenrigsfærger står mål med virkeligheden. Får vi med andre ord valuta for pengene, spørger han.

Når det angår investeringen af den runde million, som det har kostet at omdanne 'Venø' til hybridfærge, er Søren Adersen ikke i tvivl om, at der er valuta for pengene.

-De første beregninger lød på, at investeringen var tjent hjem på ni år. Nu er vi i gang, og nu ser det ud til, at tilbagebetalingstiden er nede på 6,5 år – alt afhængigt af den aktuelle brændstofpris, forklarer han.

Med forsyningen af landstrøm på plads, er driftstiden for generatorerne om bord skåret fra 19 til 2 timer. Og overfartslederen er optimistisk når det gælder den fremtidige drift.

Takstnedsættelse uden effekt

Sommersæsonen er som for de fleste ø-færger den absolut travleste tid. Sidste efterårs takstnedsættelse som følge af statstilskud var stort set uden effekt for færgen til Venø

-Her lokalt til færgen til Venø var tilskuddet for det første meget lille, og for det andet, så har takstnedsættelsen fra 95 kr. til 65 kr. overhovedet ikke påvirket passagerantallet. Hvis en familie bestemmer sig for at tage bilen til Venø, så er det ikke en forskel på 30 kr. på billetten, der afgør om man tager af sted, lyder Søren Adersens vurdering.

-Tilskuddet skal komme ø-boerne til gode i form af øget aktivitet på øen. De sejler jo alligevel gratis med, så for dem er billetprisen personligt helt ligegyldig, pointerer han.

Effekten af tilskuddet på landsplan står nu overfor evaluering. Det sker bl.a. ved en høring på Christiansborg her sidst i februar.

-Der er mange ting, der skal kigges på. Der er nogle u hensigtsmæssige skævheder i tilskudssystemet og så er genvejsfærgerne slet ikke omfattet, eksemplificerer han og fortsætter:

-Det er problematisk at udfordre genvejsfærgerne ved ikke at yde dem et tilsvarende tilskud. Den manglende takstnedsættelse for genvejsfærgerne har ydermere givet negativ omtale, fordi kunderne troede, at de også var omfattet af takstnedsættelsen.

-Så der er meget, der skal ses på i evalueringen, siger Søren Adersen.

Færgeoverfart

'Venø' er bygget i 2010. Med installering af batteri sidste år er den landets første hybride ø-færge.



Venøfærgen

-Det er skønt at snakke med folk

To minutter tager det at sejle fra Kleppen nord for Struer til øen Venø i Limfjorden. 'Venø' sejler i pendulfart og på en enkelt dag bliver det til rundt regnet 100 enkeltture over Venøsund.

Det er ikke de lange samtaler, besætningen kan nå at føre med passagererne på færgen 'Venø'. Overfartstiden er kun på to minutter, men for Iver Thygesen, er kontakten til kunderne noget af det, han sætter pris på ved jobbet.

Det at servicere kunderne, billetter og følge med i dagliglivet for ø-boerne hører absolut til på positivlisten.

Færgeoverfarten drives af Struer Kommune og færgen sejler fra 05.30 om morgenen til midnat. Om natten kan færgen bestilles.

På årsbasis bliver det i alt til 38.400



Iver Thygesen i besætningens opholdsrum, der er veludstyret med køkkenfaciliteter og kontorplads.

De to mand på vagt tørner om at være henholdsvis på bro og dæk.

-Jeg synes det er skønt at komme på dækket og snakke med folk, siger Iver Thygesen.

Efter mange år i fiskeriet på vestkysten kom han til færgefarten for et par år siden.

På broen er det Ole Lassen, der varetager sejladsen og betjeningen af de fjernstyrede bomme ved broklapperne.

Han startede ved årsskiftet på færgen. Med adresse i Agger er jobbet betydeligt tættere på, end havnebusserne i København, hvor han har været de seneste fem år. Jobbet i København passede ham ellers fint, og pendlingen var blevet en fast rutine.

-Jamen, jeg fik et godt tilbud, siger han som forklaring på, at han nu er på 'Venø'.

-Når man er 60 år, så får man ikke så

enkeltture. Passagerantallet toppede i 2009 med tæt på 265.000. Siden er det gået ned ad bakke.

I dagtimerne udgør besætningen to mand, mens det med tiden er lykkedes, at få nat-bemandingen godkendt til én mand.

Tæt samarbejde med ø-boerne

Alle planer for færgedriften drøftes tæt med ø-boerne. Dem er der et par hundrede af, mens Venø også har en eftertragtet efterskole med plads til 96 elever.

Sommersæsonen er med turisterne den absolut travleste tid.

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

> fortsætter næste side



'Venø' i havn på Venø. Der er vinterstille og to-fem biler er alt, hvad det kan blive til ad gangen under CO-Søfarts besøg sidst i januar.



Ole Lassen er ny i jobbet og har skiftet havnebusserne i København ud med 'Venø'.

12 år, at én har forladt stillingen før tid – underforstået før pensionering.

-Vi har det jo godt her.

Det kører bare, og så er der et rigtig godt kollegialt sammenhold, er Ole Lassen og Iver Thygesen enige om.

-For eksempel så laver vi jo varm mad sammen på aftenvagten, forklarer Ole Lassen og tilføjer:

-Ja, kartofler skal vi jo ha'.

Vagterne er delt i to hold og der skiftes midt på eftermiddagen. Officielt hedder skiftetidspunktet kl. 15.

-Men vi skifter nu gerne en time før. Den time betyder meget for dem, der skal hjem, mens det ikke betyder det store for dem, der skal møde. Men det er noget vi internt bare aftaler, fortæller Iver Thygesen.

Seks måneder frem kender de vagtplanen. En plan, de selv har stor indflydelse på.

Den tomme vagtplan kommer om bord, og så plotter hver enkelt sig ind på de vagter, som vedkommende foretrækker.

Er der overlapninger eller tomme huller, så finder de ud af at rokere rundt, så det hele går op i en højere enhed. Dermed er der heller ingen faste turnusser. Det er tilfældigt hvem, der er makker med hvem.

Opstår der undervejs noget uforudset for den enkelte, så byttes der.

-Det er der ingen problemer i. Og det er en meget stor gevinst at vide, hvornår man skal på arbejde tre måneder frem. Det vidste man ikke som fisker, bemærker Iver Thygesen.

-Det kører bare

Biler kører om bord, færgen tilbagelægger de godt 200 meter mellem fastland og ø, og bilerne kører fra borde - to til fem ad gangen, og med plads til 12 biler i alt og 75 passagerer er der god plads.

-Her i vintertiden er det godt vi ikke er provisionslønnede, kommenterer Ole Lassen.

Færgeoverfarten hører under FOA Søfarts overenskomstområde, og langt de fleste er også medlemmer.

Ingen erindrer dog, hvornår der har været brug for fagforeningens mellemkomst. Og hverken fagforeningsforhold eller tilhørsforhold hører til de store diskussionsemner.

-Det går vi ikke så højt op i. Det var måske noget andet, hvis vi havde en masse bøvl, men det har vi jo ikke, siger Iver Thygesen og tilføjer efter en længere pause:

-Nej. Det kører bare.

> fortsat fra forrige side

mange gode tilbud. Så må man slå til, smiler han underfundigt og tilføjer, at han som 60-årig så også skulle opleve at være til jobsamtale for første gang i sit liv.

-Men det gik da, bemærker han.

Og med glimt i øjet, lader han forstå, at de fem år i hovedstaden ikke har været forgæves.

-De fik da lært at sige godmorgen, siger han med hentydning til "københavnerne".

Oprindeligt var han fisker, sådan som langt hovedparten af de i alt 10 besætningsmedlemmer er.

Bliver hængende

Ansatte på færgeoverfarten har det med at blive hængende.

Ifølge overfartsleder Søren Adersen, så er det kun sket én gang de seneste

PFA Pension SØ-ordningen for menige og officerer

Forsikringsdækninger

Af den månedlige pensionsindbetaling spares der op til pension, mens der samtidig betales til en række forsikringsdækninger:

- **PFA Forebygger**
- **PFA Helbredssikring**
- **PFA Kritisk sygdom**
- **PFA Erhvervsevne**
- **PFA Liv**

Overordnet set har forsikringsdækningerne til formål at bevare din erhvervsevne eller sikre indtægtsmulighed ved tab af erhvervsevne, samt sikre dine efterladte ved død.

Generelt set ophører forsikringsdækningerne ved folkepensionsalderen, og er gældende i den periode hvor der sker pensionsindbetaling.

PFA Erhvervsevne, PFA Liv og PFA Kritisk Sygdom har mulighed for frivillige tilvalg. Prisen for forsikringsdækningerne kan ses på MitPFA.dk hvor du kan logge på med Nemid.

Generelt dækker forsikringsdækningerne ikke, hvis der kan påvises grov uagtsomhed, herunder beruselse eller påvirkning af "stoffer", eller hvis forsikringsbegivenheden er udløst med vilje (forsæt, - men særlige regler i forbindelse med selvmord/selvmoedsforsøg).

De præcise forsikringsvilkår kan ligeledes ses på MitPFA.dk. under dokumenter.

Her på side 14-16 gennemgås nogle hovedtræk ved de enkelte forsikringer.

PFA FOREBYGGER

Giver adgang til hurtig behandling af arbejdsrelaterede problemer i bevægapparatet med fysioterapi, kiropraktik, zoneterapi eller massage.

Der behandles ikke for skader, der er opstået som følge af sportsaktiviteter.

Behandling kan bestilles via MitPFA.dk eller ved henvendelse til PFA på telefon 7080 7870.

PFA Liv og kontakt info

se side 16

PFA HELBREDSSIKRING

Giver adgang til hurtig behandling på privathospitaler eller i det offentlige sundhedsvæsen. Dækker også børn mellem 1 og 21 år. Ægtefælle/samlever kan frivilligt tilmelde sig ordningen mod egenbetaling til PFA.

Behandling betinges af henvisning/godkendelse af egen praktiserende læge. Dog kan behov for behandling af fysioterapi og kiropraktik typisk tilkendes via telefonisk kontakt med PFA.

PFA skal godkende behandling inden denne iværksættes, ligesom PFA også kan godkende behandling i udlandet. Behandlingen skal være godkendt i relation til det offentlige sundhedsvæsen. Ren medicinsk behandling dækkes kun under indlæggelse, - dog kan receptpligtig me-

dicin dækkes i op til 6 måneder i forlængelse af en indlæggelse. For behandlingen af misbrug af medicin, alkohol og andre rusmidler udgør dækningen maks. 132.000 kr.

Dækningsomfang:

- Lægeordineret genoptræning.
- Lægeordineret rekreationsophold under lægefagligt tilsyn.
- Autoriseret midlertidig hjemmehjælp samt hjemmesygeplejerske.
- Transport.

For børnedækningen gælder at medfødte sygdomme og sygdomme, der relaterer til fødslen, ikke dækkes.

Samlet udbetaling i hele forsikringstiden kan ikke overstige 5 millioner kr.

Forsikringen dækker ikke udgifter til (uddrag):

- Akutbehandling.
- Sygdomme på baggrund af epidemier
- Ikke anerkendt alternativ behandling
- Tandbehandling
- Kosmetiske operationer
- Behandling og operation for fedme
- Kønssygdomme, kronisk dialysebehandling, organtransplantation
- Kronisk sygdom opstået før indmeldelse.

Ved fortsat ansættelse efter folkepensionsalder, fortsætter forsikringen dog max. til det fyldte 70. år.

PFA KRITISK SYGDOM

Engangsudbetaling der udløses ved en dækningsberettiget diagnose. Forsikringen opretholdes i perioder, hvor der udbetales PFA Erhvervsevne og indbetalingssikring træder i kraft.

Diagnosen skal være stillet af en af sundhedsstyrelsen autoriseret læge, og PFA betaler lægeerklæringer m.m. som er nødvendig for at få stillet diagnosen.

Engangsudbetalingen er som standard 125.000 kr. og 0 kr. for børn, men kan vælges op til 500.000 kr. og 500.000 kr. for børn.

For et evt. frivilligt tilvalg kan der ikke ske udbetaling for en diagnose, som den forsikrede har modtaget behandling for, før det frivillige tilvalg blev tilknyttet forsikringen.

Der kan kun ske udbetaling en gang for en dækningsberettiget diagnose. Efter udbetaling indtræder en karenstid på 6 måneder, hvorefter der igen kan ske udbetaling for en anden dækningsberettiget diagnose (en anden kategori), som ikke

har sammenhæng med en tidligere diagnose for hvilken der er sket udbetaling.

Hvis den forsikrede forud for etableringen af forsikringen i PFA, har fået stillet en diagnose omfattet af forsikringsvilkår for PFA Kritisk sygdom, kan der ikke ske udbetaling efter den pågældende diagnose i forsikringstiden (eller for en diagnose som har sammenhæng med diagnosen forud

for etablering af forsikringen).

Der kan maksimalt ske udbetaling for cancerlidelse to gange, og disse skal være diagnosticeret med mindst 7 års mellemrum.

Ved fortsat ansættelse efter folkepensionsalder, fortsætter forsikringen dog max. til det fyldte 70. år.

I forsikringsvilkårene findes en nærmere forklaring om betingelser for hver enkelt forsikringsberettiget diagnose, hvoraf der i alt findes 24.

Her er eksempler på diagnoser, med tilhørende nummer på listen:

- Blodprop i hjertet af svær grad (1).
- Hjerneblødning eller blodprop i hjernen (apopleksi) med blivende følger (6).
- Kræft med undtagelse af mindre aggressive former (9a)
- Dissemineret sklerose (11).
- Kronisk nyresvigt med behov for varig dialysebehandling (13).
- AIDS (15).
- Muskelsvind (myopati og neuropati) med vedvarende fremadskridende diagnoser (17).
- Praktisk blindhed - permanent og irreversibelt (19).
- Total døvhed - permanent og irreversibelt (20).
- Parkinsons sygdom med vedvarende symptomer (21).
- Tredjegrads forbrænding (ambustio), forfrysning eller ætsning, der dækker mindst 20 pct. af kroppens overflade (24).

PFA ERHVERVSEVNE - inkl. "loss of license" (tab af "blå bog")

Efter en karenstid på 3 måneder, udbetaler PFA løbende forsikringsdækningen såfremt medlemmets evne til at arbejde ud fra en helbredsmæssig og økonomisk vurdering er nedsat med mindst 50%.

Den årlige forsikringsdækning udgør som standard for menige 120.000 kr. og har frivillig tilvalgsmulighed mellem 100.000 kr. og 800.000 kr., og som standard for officerer 210.000 kr. og har frivillig tilvalgsmulighed mellem 180.000 kr. og 800.000 kr.

Der kan tilvælges en engangsudbetaling på max. 500.000 kr. og udbetaling forudsætter, at erhvervsevnen er nedsat til max. en tredjedel, og der er en karenstid på 1 år.

Ret til udbetaling ophører hvis medlemmet opnår indtægt fra arbejde der over-

stiger 50% af hvad der er sædvanligt for vedkommende som søfarende. Hvis medlemmet er i revalidering eller i offentlig finansieret stilling, opgøres indtægten som summen af arbejdsindtægt og eventuelle sociale ydelser.

Hvis PFA skønner at medlemmet er egnet til omskoling, uddannelse eller revalidering, anses erhvervsevnen ikke for at være nedsat. Udbetaling betinges endvidere af at vedkommende deltager i helbredsformende foranstaltninger som PFA skønner relevante.

Hvis den forsikrede har opnået ret til udbetaling efter disse bestemmelser, men fortsat oppebærer løn fra arbejdsgiveren, vil den månedlige ydelse blive betalt til arbejdsgiveren med henblik på at fastholde medlemmet i erhverv.

OBS! Der kan ske modregning i sociale ydelser på baggrund af udbetaling fra denne forsikringsdækning.

Loss of license

Er en særlig del af denne forsikringsdækning. Mistes "den blå bog", vil PFA Erhvervsevne i de fleste tilfælde blive udbetalt. Efter 3 måneders karenstid, kan der ske udbetaling i op til 5 år. Vurderes det herefter, at den generelle erhvervsevne er nedsat med mindst 50 pct. vil udbetalingen fortsætte til raskmelding eller ophør af forsikringsdækningen (folkepensionsalderen).

Indbetalingssikring

Ved udbetaling af PFA Erhvervsevne inkl. "loss of license", opretholdes indbetalingerne til pensionsopsparingen af PFA.

... PFA Pension Forsikringsdækninger

> fortsat fra side 14 & 15

PFA LIV

Udbetales ved død før ophør af forsikringsdækningen (folkepensionsalderen).

Udbetalingen sker efter aftale med den begunstigede normalt som rateforsikring.

For menige er standarddækningen 500.000 kr. og har frivillig tilvalgsmulighed mellem 500.000 kr. – 5.000.0000 kr. For officerer er standardværdien 1.000.000 kr. og har frivillig tilvalgsmulighed mellem 1.000.000 kr. til 5.000.000 kr.

Der kan ligeledes frivilligt tilvælges en dækning til børn på max. 150.000 kr. pr. år, som udbetales årligt til den/de pågældende børn opnår 21 år.

Ved fortsat ansættelse efter folkepensionsalder, fortsætter forsikringen dog max. til det fyldte 70. år.

KONTAKT TIL PFA

7012 5000 - hvis du har generelle spørgsmål til din pensionsordning

3917 6019 - hvis du ønsker rådgivning

7080 7870 - hvis du ønsker kontakt med PFA Sundhedscenter

Du er også velkommen til at kontakte fagforeningen for rådgivning.



Forening yder tilskud til rekreation

For erhvervsaktive, der for en kortere eller længere periode har været væk fra jobbet på grund af sygdom eller arbejdsskade, er der mulighed for at søge tilskud til et rekreationsophold hos "Foreningen til støtte af sygdomsramte erhvervsaktive borgere."

Af Hanne Hansen, CO-Søfart

Umiddelbart lyder det for godt til at være sandt. Men det er ikke desto mindre rigtigt.

Foreningen med det noget lange og snørklede navn yder tilskud til rekreati- onsophold for sygdomsramte, erhvervs- aktive borgere.

Beløbets størrelse afhænger af, hvad der søges til og hvor, men for tiden ligger beløbene på 3.500-5.000 kr.

Der er intet krav om medlemskab af hverken det ene eller det andet. Der er alene tre betingelser, der skal være opfyldt for at søge. Betingelserne fremgår af listen sidst i denne artikel.

Foreningens formue stammer fra nedlæggelsen af De Danske Sygekasser i 1973. Og det er alene renteaftakstet af formuen, der deles ud af. Nogle år er aftakstet bedre end andre år.

Det fortæller foreningens forretnings- fører, Hanne Stærke, der er sekretariatets eneste ansatte.

-Vi kan, som det ser ud lige nu, imødekomme imellem 300-350 ansøg- ninger om året. Og der er et stykke vej, inden vi er oppe på det antal, fortæller Hanne Stærke.

Overskuelig ansøgningsformular

I sekretariatet er det Hanne Stærke, der modtager ansøgningerne, gennemgår dem og indstiller dem til bestyrelsen til behandling.

-Og ofte tager jeg kontakt til ansø- gerne for at få uddybende oplysninger eller afklaring af et spørgsmål, fortæller hun.

-Vi behandler alle ansøgninger med stor empati. Det handler jo om men- nesker, der ofte er sårbare. Ofte er det mennesker, der har en lang historie bag sig i forskellige systemer, hvor de har skullet stå til regnskab og dokumentere en masse detaljer. Af samme årsag er vores ansøgningsformularer så enkle og overskuelige som overhovedet muligt, forklarer Hanne Stærke.

-Det er jo en glæde at gøre noget godt for andre mennesker. Og ofte får vi en hilsen eller et brev fra modtagerne bag efter. Vi har en større samling af livsbekræftende og glade hilsner, smiler hun.

Rekreati onsopholdene, som forenin- gen støtter, skal afvikles som afslutning på et sygdomsforløb.

> fortsætter næste side



Hanne Stærke, forretningsfører i Foreningen til støtte af sygdomsramte erhvervsaktive borgere.

> fortsat fra forrige side

Formålet med tilskuddet er at hjælpe den sygdomsramte til kræfter og dermed tilbage til arbejdsmarkedet. Om sygdommen er af fysisk- eller psykisk karakter er underordnet.

Opholdene er uden geografisk begrænsning, men der er krav til udbyderen. Alle detaljer fremgår af foreningens overskuelige hjemmeside, hvor der også kan downloades en ansøgningsformular.

-Det kan også være, at der er ansøgere,

der "bare" har brug for at slappe af, nyde fred og ro, og være i varmen med en god bog. Man er også altid velkommen til at ringe til foreningen tirsdage og torsdage kl. 10-12 for at høre nærmere, tilføjer Hanne Stærke.

Dog gør hun opmærksom på, at der ikke ydes tilskud med tilbagevirkende kraft. Der er ansøgningsfrist den 25. i hver måned, og ansøgerne har svar tilbage den 10. i den efterfølgende måned.

Foreningen til Støtte af sygdomsramte erhvervsaktive borgere

www.sygdomsramte-borgere.dk

tlf. 20 94 18 32

træffes: tirsdag & torsdag kl. 10-12

Tre betingelser skal være opfyldt for at søge

- Du skal være erhvervsaktiv, og du skal, efter et rekreationsophold afholdt i sygemeldingsperioden, være i stand til lige umiddelbart efter opholdet at genoptage et arbejde. Du må dog godt have genoptaget dit arbejde med nogle få timer ugentlig, - såfremt du har det, skal du oplyse, hvor mange timer det drejer sig om, og fra hvornår. Du kan godt afholde opholdet i en ferie, men det er under forudsætning af, at ferien ligger imellem endt sygemelding og genoptagelse af arbejde.
- Rekreationsopholdet skal være afsluttende led i en sygdomsbehandling, enten i forbindelse med et hospitalsophold eller en sygdomsperiode i hjemmet.
- Rekreationsopholdet skal være anbefalet af din læge, speciallæge, hospitalets læge eller af din virksomheds bedriftslæge.

VI HAR GJORT DET NEMT AT VÆLGE EN BILFORSIKRING DER PASSER TIL DINE BEHOV

Se alle dine dækningsmuligheder på tjm-forsikring.dk/bilekstra



Hos Tjenestemændenes Forsikring køber du først en grunddækning og vælger herefter selv de ekstradækninger, du har behov for. Vælg fx:

Parkeringskade:

Ingen selvrisiko ved parkeringskade, når bilen er lovligt parkeret.

Lånebil:

Særlig god dækning, fx ved totalskade og tyveri af din bil.

Og så bliver du i øvrigt elitebilist, når du fylder 30 år – helt automatisk.

Få et tilbud hos din forsikringstillidsmand eller gå ind på tjm-forsikring.dk/bil

Fhv. hovmester Henrik Voss Kjærulf (tv) og museumleder Mogens Andreassen i forhallen på Nakskov Skibs- og Søfartsmuseum.



Hovmesteren fortæller gerne en historie eller to

Henrik Voss Kjærulf måtte mod sin vilje for en del år siden kapitulere og gå i land på grund af følgerne efter et kompliceret benbrud. Som frivillig på Nakskov Skibs- og Søfartsmuseum viser han gæsterne rundt og supplerer gerne med en historie eller to fra det virkelige liv til søs, som var hans et og alt. Med ansættelser i ØK, Dansk-Fransk, Dannebrog og A.P. Møller er der historier nok at øse af.

Til maj fejrer Nakskov Skibs- og Søfartsmuseum 20 års jubilæum. Og efter et år, hvor byen har fejret 750 års jubilæum og museet har markeret 100-året for åbningen af Nakskov Skibsværft, er festtøjet sådan set allerede klar.

Fra museet er der direkte udsigt over til værftet, hvor det hele begyndte – og sluttede for den sags skyld.

Det var stifteren af ØK, H.N. Andersen, der i 1916 grundlagde skibsværftet. Byens og egnens stolthed og store arbejdsplads helt frem til januar 1987, hvor værftet lukkede. Midt i 60'erne havde værftet 2.200 ansatte og var uden konkurrence Lolland-Falsters største arbejdsplads.

70-årige Henrik Voss Kjærulf er barnefødt nogle få km udenfor Nakskov. Egentlig skulle han have været dyrlæge som hans far. Men et sommerjob som 17-årig med at pille øjne ud af kartoflerne på overfarten Rødby-Puttgarden plantede en drøm om en ganske anden tilværelse end dyrlægegerningen.

Ad forskellige omveje kom han i lære som kok - først på Hotel Harmonien i Nakskov og senere på Marienlyst i Helsingør.

Og når souschefen på Marienlyst fortalte om sin fortid på ØK's skib 'Cambodia', så voksede Henrik Voss Kjærulf's ører til overstørrelse. Han sugede hver en fortælling til sig og var

efter endt læretid overbevist om, at han skulle ud at sejle.

-Et menneske hernede fra Lolland kendte jo kun ØK, bemærker han.

Som landkok kunne han ikke få sønæringsbevis uden en hyre.

Hyren fik han. På et tankskib, som BP og ØK drev i kompagniskab. Og forventningsfuld drog han til London for den første udmønstring. Tilværelsen til søs rummede alt det, han havde drømt om. Og håndværket i kabyssen faldt ham lige for.

Efter en fem-årig pause fra søen som forpagter af Gundestrup Kro og ejer af Asnæs Hotel vendte han i 1977 tilbage til ØK. Dog kun for en enkelt rejse, inden han blev ansat i Dansk-Fransk. Efter krakket i Dansk-Fransk fulgte han med over i Dannebrog, der overtog dele af konkursboet.

Under et havneophold i Point Noire i 1983, styrtede han imidlertid i et dybt hul i belægningen under falderebet og pådrog sig et alvorligt, kompliceret benbrud.

> fortsætter næste side



'Jutlandia' og historien om skibets opdrag som hospitalsskib under Korea-krigen er en af museets berømte attraktioner.



Skoleskibet 'Danmark' forlod Nakskov Skibsværft i 1933 og har en særlig plads i både hjertet og udstillingen.

> fortsat fra forrige side

Ingen læge troede på, at han nogensinde ville kunne blive almindelig fodgænger igen.

Men da alternativet var at få benet sat af, mente han nok, at det var forsøget værd.

Trods alle odds kom han også til søs igen i Dannebrog, indtil alle officererne i 1994 fik fyresedlen. Herefter blev det til fire år i A.P. Møller, inden han blev indhentet af følgerne af ulykken med benet. Ryg og ben kunne ikke mere, og i 1998 måtte han endegyldigt kapitulere.

-Det var jo frygteligt for mig. Men der var ikke mere at gøre, fortæller han.

Som ung blev han meldt ind i Dansk Sø-Restaurationens Forening og har fortsat medlemskabet gennem foreningens fusioner til nu Metal Maritime.

-Jeg tænkte i sin tid ikke på at anmelde min ulykke som en arbejdsskade. Det skulle jeg nok have gjort, men jeg har i andre sammenhænge haft stor gavn af mit medlemskab, fortæller han.

Frivillig som kustode

Fritidsbeskæftigelsen som kustode på Nakskov Skibs- og Søfartsmuseum stødte til for en fire-fem år siden.

-De annoncerede i avisen efter frivillige, og så tænkte jeg, at det kunne være en god adspredelse, fortæller Henrik Voss Kjærulf.

Sammen med 20-25 andre frivillige bidrager han med godt 20 timer om måneden.

-Vi er vel en ti stykker, der har en fortid til søs, så det er vældig festligt, fortæller han.

Museets tilblivelse hænger sammen med lukningen af Nakskov Skibsværft i 1987. En lukning, der ramte lokalområdet hårdt beskæftigelsesmæssigt og var et næsten ubegribeligt knæk for egnens selvbevidsthed. I dag er værftsområdet igen centrum for markant virketrang med afsmittende travlhed i havnen.

Alt dette kan følges fra

vinduerne i museet, der har til huse i den gamle havnebygning i lokalerne, hvor havnearbejderne i fordums tid havde frokoststue og opholdsrum.

Snakken om at etablere et museum for at bevare værftets historie var allerede i gang ved lukningen. Men der skulle gå ti år, inden museet blev til virkelighed i maj 1997.

Kommunen sørger for husly og varme, mens frivillige kræfter sørger for museets drift.

Museets leder Mogens Andreasen ved, hvad han snakker om, når han viser rundt på museet. Værftet var både hans lære- og arbejdssted i mange år. Og da han har været med, siden museets tilblivelse, er han også et omvandrende leksikon, når det kommer til historien bag hver enkelt effekt i samlingen.

Skibene fra Nakskov Skibsværft havde ry for at være kram. Fra køl til "monkey island".

Berømte 'Jutlandia'

Enkelte skibe og deres historie overstråler dog alle andre.

Skoleskibet 'Danmark' har en særlig plads i både hjertet og historien. Skibet er bygget på værftet i Nakskov i 1933, og en særlig del af museets udstilling omfatter skoleskibet.

Berømmelsen klæber også til ØK-skibet 'Jutlandia', der forlod værftet året efter – i 1934. Det var dog 'Jutlandia's opdrag som hospitalsskib 1951-1953 under Korea-krigen, der banede vejen for skibets specielle plads i historien.

Museets absolutte guldgrube er samlingen af konstruktionstegninger af samtlige skibe, der blev bygget på Nakskov Skibsværft. De opbevares i paprør med angivelse af nybygnings-nummer på låget.

> fortsætter side 20



'Christiansborg' fra rederiet Dannebrog som bulet model, bygget af blikskrot i Vestafrika med salg til skibets besætning for øje. Bag modellen ses værftsområdet, hvor skibet blev bygget i 1972 som 'Zaire' til Dansk-Fransk.



... Hovmesteren

> fortsat fra side 19

Ombygningen af skibet fra fragtskib til hospitalsskib stod værftet naturligvis også for, ligesom skibet i flere omgange som hospitalsskib var i Nakskov for vedligehold og især udbygning med blandt andet helikopterdek.

En model af 'Jutlandia' har en central plads i museet. Og Mogens Andreasen fortæller, hvordan netop denne model og skibets historie for et par år siden bragte den sydkoreanske ambassadør på besøg på museet.

-Det var en rørende oplevelse, fortæller Mogens Andreasen.

'Christiansborg' i bulet blik

Blandt de mere kuriøse modeller er en ganske bulet udgave af stykgodsskibet 'Christiansborg', der oprindeligt blev bygget som 'Zaire' til Dansk-Fransk i 1972 – også i Nakskov forstås.

Modellen er bygget af blikskrot, sat sammen af børn i Vestafrika, der havde

lurret, at der kunne tjenes penge ved at bygge modeller til salg til besætningerne på skibene. Helt målfast er den ikke, men Henrik Voss Kjærulf synes, den hører til som en del af hele historien – og så har han i øvrigt selv både sejlet på 'Christiansborg' og hjembragt modellen fra Vestafrika.

Museets guldgrube

Museets absolutte guldgrube er også Mogens Andreasens største bekymring. Det er samlingen af alle tegninger fra samtlige nybygninger fra hele værftets levetid.

-Nogle af tegningerne begynder altså at være møre. Vi står overfor en meget stor opgave med at bevare dem ved evt. en digitalisering, fortæller han under rundvisningen.

Fra Henrik Voss Kjærulf's egen historie er hovmesteruniformen fra A.P. Møller endt i en glasmontre i forhallen.

-Værftets historie har jeg ikke spor forstand på. Men jeg fortæller gerne om livet til søs og arbejdet som hovmester, når jeg viser rundt, smiler han.



Konditorkunstens godfader, Gert Sørensen, ved Janni og Simon Spies' bryllupskage på 11 etager. Foto fra udstillingen på "Det Grønne Museum".

Rejsekongen

8. februar 1957 begav en båd sig ud fra Barcelonas havn med kurs mod Mallorca. Det var der ikke noget usædvanligt i. Det usædvanlige bestod i, at den havde 26 danskere om bord. Helt almindelige danskere, der havde forladt kulden nordpå og nu så frem til fire uger med grisevester, stranddaseri og masser af sangria. De var altså pionerer indenfor dansk turisme, da de var første danskere, der havde købt sig en Simon Spies-rejse til Mallorca. Dengang for 60 år siden skulle man dog i sandhed gøre sig fortjent til sin ferie. For rejsen til Mallorca var ikke som i dag et par timer foran iPad'en i et jetfly, nej, det var med bus og så færge, ikke mindre end 36 timer tog det. Så var man vist også moden til en drink og en tur i poolen. Allerede i 1959 gik Spies dog over til fly, og så gik det hurtigt for charterferiebranchen, hvilket forgyldte Simon Spies.

Internationalt anerkendt konditor

At Simon Spies blev en rig mand, fik jeg bekræftet fornyligt, da jeg var på besøg på det nye museum Det Grønne Museum ved Gammel Estrup, der tidligere hed Landbrugsmuseet: Det er her ved årsskiftet fusioneret med Jagt-og skovbrugsmuseet. Her er der for tiden en ud-

> fortsætter næste side

SENIORKLUBBEN *for efterlønnere og pensionister*



Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Metal Maritime.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

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

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

For yderligere information kontakt formanden.

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



Stjerne Konditor Gert Sørensen's store "Dessertkøgebog" indeholder en af Jonatan Leers favoritter, når det kommer til desserter. Crêpes Suzettes. Og de er en del mere overskuelige at gå i gang med end bryllupskagen på 11 etager.



og konditorkunstneren

> fortsat fra forrige side

stilling om den danske konditorkunsts godfather, Gert Sørensen. Han drev i en årrække konditoriet i Tivoli i 1980'erne og 1990'erne, hvorpå han slog sig ned i honningkagebyen Christiansfeld. Gert Sørensen var internationalt anerkendt stjerne, som har fået alle de priser, det er muligt i ind- og udland indenfor sit fag. Som madglad barn købte jeg selv hans store "Dessertkøgebog", som er en grundbog i dessertkøkkenet, hvor hele det klassiske repertoire gennemgås fra flødeskumskager til napoleonshatte, fra romfromage til overflødighedshorn.

Bryllupskage på 11 etager

Et af højdepunkter i Gert Sørensen's karriere (og i udstillingen) var, da han fik opgaven at lave bryllupskage til Simon Spies' bryllup med Janni Spies 11. maj 1987. Det blev verdens største bryllupskage. Det tog et helt hold på syv mand ti dage under ledelse af Gert Sørensen at bage og samle kagen. Der blev rørt cremer og deje i cementblandere. Kagen blev samlet i en hangar, hvor brylluppet også skulle stå. Den færdige kage var ikke mindre end 11,31 meter høj. Der er i udstillingen et spændende billede af Gert Sørensen, der bliver hejst op i en lift med de sidste lag af kagen. Det må have været

mere end almindeligt nervepirrende at sætte dette topstykke på. For tænk, hvis man tabte det og skamferede hele kagen. Hvilken katastrofe! Men det endte godt, Gert Sørensen kunne præsentere sit mesterværk for rejsekonge og brud, som selv skar kagen. De startede på den sjette af de elleve etager. Og der var kage nok til hele selskabet, for kagen vejede 4,6 tons! Så hver af de 1200 gæster kunne få 3,8 kilo kage. Måske blev der lidt rester.

Med denne kraftpræstation fik Gert Sørensen en velfortjent plads i Guinness Rekordbog og kunne sikkert godt selv bruge en lille ferie til Mallorca. Sørensen er endda så generøs, at han deler ud af opskriften, som man også finder i førortalte udstilling:

2.750 friske æg
1 ton mel
500 kg marcipan
2.500 kg flormelis
100 kg æggehvider
2000 l piskefløde
1 ton Sarah Bernhardt creme
200 l Grand Marnier

Dette kan måske virke lidt af et projekt at skulle i gang med, så her kommer en anden og lidt enklere opskrift, som jeg lærte af at læse Gert Sørensen's Dessertkøgebog. Den er blevet en af mine personlige dessertfavoritter, nemlig

Crêpes Suzettes

4 personer

8 pandekager
150 gram sukker
100 gram smør
2 dl friskpresset appelsinsaft
0,5 dl citronsaft
Skal af en økoappelsin og en økocitron
Grand Manier efter smag
Cognac - et godt skvæt

- 1 Smelt sukker til karamel på en pande under omrøring.
- 2 I med smør, når det er opløst for rolig varme kommes alle andre ingredienserne – undtagen cognac, i.
- 3 Smag til og kog godt igennem.
- 4 Så vendes pandekagerne én efter én i sovsen og foldes to gange.
- 5 Når alle pandekagerne er vendt i sovsen, kommes cognac i. Der sættes ild på og det hele flamberes og serveres i flammerne.

Crêpes Suzettes. Det er et fint ord for flamberede pandekager i appelsinsovs. Det er en festlig dessert, som qua sin lækkerhed og flambering også er lidt "retroblæret".



God kammerat præmieret på Svendborg Søfartsskole

Rasmus Schröder blev ved afslutningen op til jul på Svendborg Søfartsskole kåret som "holdets bedste spiller". Barno Jensen (th) overrakte præmien fra Metal Maritime til den nyslåede ubefarne skibsassistent.

Foto: Svendborg Søfartsskole

Rasmus Schröder blev ved afslutningen på Svendborg Søfartsskole op til jul ikke blot ubefarne skibsassistent, han blev også tildelt titlen som "holdets bedste spiller" og den medfølgende præmie fra Metal Maritime.

Det er lærerteamet på skolen, der udpeger modtageren af Metal Maritimes præmie.

Og det skortede ikke på superlativerne i skolens motivation for, at modtageren på efterårsskoleåret 2016 blev Rasmus Schröder.

"Man behøver ikke være den højeste for at kunne gå foran med et godt eksempel og få andre til at følge efter – i hvert fald ikke når man har et humør og en arbejdsmoral som Rasmus. Han er altid frisk med en humørfyldt kommentar og flittig til at deltage i debat og samtale på klassen," hed det i motivationen, der fortsatte:

"Hans gode humør og arbejdsomhed gør, at det ofte er ham, der driver de andre fremad, så alle får det bedste ud af situationen, både når det gælder en fælles indsats som fx rengøring, eller det handler om at forstå navigationens mysterier."

Går forrest - også når det gælder hjælp til andre

Rasmus Schröder startede efter sommerferien på Svendborg Søfartsskole for at søge nye græsgange og prøve kræfter med et nyt erhverv.

"Han mødte op på skolen med et åbent sind og mod på nye udfordringer og en ny verden - nemlig Det Blå Danmark," hed det fra skolen, der især i motivationen fremhævede Rasmus Schröders hjælpsomhed:

"Selvom Rasmus sætter en ære i at have orden i sine ting og være flittig med lektierne, så han kun afleverer opgaver, der er løst til UG, sætter han gerne sit eget til side for at hjælpe andre," lød et af skudsmålne.

Rasmus Schröders uselviske hjælpsomhed rækker dog længere end til kollegerne på uddannelsen. En ekstra hånd

ARRANGEMENT



Region Syddanmark

Tur til Fiskeriets Hus og spisning i Svendborg

Vi har i år valgt, at vores første tur går til Fiskeriets Hus i Bagenkop. Her vil vi få en rundvisning med guide. Derefter vil der være frokost på Bagenkop Kro. Aftensmaden vil blive serveret i Svendborg kl. 18.00

Torsdag 23. marts
kl. 08.15 - 22.00 ca.

Afgang fra Fredericia Banegård kl. 08.15 fra parkeringspladsen ved spor 10.

Kl 09.45 mødes vi i Metal Sydfyns lokaler, Brogade 7-9, hvor der venter en lille gave til hver mand. Vi kører derefter til Bagenkop, hvor der er rundvisning kl 11.15 og frokost kl 12.45.

Efter frokosten kører vi tilbage til Svendborg, hvor der kan blive tid til en lille rundtur i byen, inden vi indtager middagen.

Der køres retur til Fredericia omkring kl. 21-22.

Tilmelding nødvendig

Tilmelding til Metal Sydfyn på telefon 62 21 10 99
senest mandag 20. marts

Oplys ved tilmelding om man ønsker påstigning i Fredericia eller Svendborg.
Klubben betaler alle udgifter i løbet af dagen samt kørsel tur/retur Fredericia.

Med venlig hilsen Per Maj

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

til medarbejderne på skolen, når der var brug for hjælp, stod han også parat med. Indstillingen fra lærerteamet afsluttede med en samlende opsummering:

“Rasmus er banens mest værdifulde spiller, fordi han er en god kammerat, der er opmærksom på alle andre og uden tøven sætter sine kammeraters behov foran sine egne; en teamplayer, der spiller for hele holdet frem for egen vindings skyld.”

Med ovenstående motivation fra skolen er der hos Metal Maritime ingen tvivl om, at prisen igen er landet hos den helt rigtige.

Vi ønsker Rasmus Schröder til lykke med både eksamen og præmien og ønsker alle skolens dimittender god vind i Det Blå Danmark. hanh



Vi mindes

Arne Dinsen

f. 7. december 1939
er afgang ved døden 9. november 2016

Christa Juhl Thomsen

f. 5. december 1944
er afgang ved døden 17. november 2016

Alice Gurli Larsen

f. 7/11 1918
er afgang ved døden 19. december 2016

Birthe Jytte Merkel

f. 7. maj 1932
er afgang ved døden 15. januar 2017

Bente Bornø Christiansen

f. 20. maj 1944
er afgang ved døden 28. januar 2017

NYT OM NAVNE

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. marts - 30. april 2017



FØDSELSDAG

50 år

Jens Johansen, 10. marts
Heidi Bak Odde, 29. marts
Kim Skov Thomsen, 29. marts
Rune Lysell, 12. april
Thomas Ortved Larsen, 16. april
Irene Stenbakken, 17. april
Magnus Boka, 24. april
Sven Rasmussen, 29. april

60 år

Reynaldo Atilio Parra Silva, 18. marts
Susanne Knøsgaard Bisgaard, 19. marts
Jens Peter Frøkjær, 14. april
Lone Rye Damkjær, 18. april

65 år

Claus Olesen, 17. marts
Karen Margrethe Larsen, 21. marts

70 år

Jørn Knudsen, 1. marts
Bjørn Bregning Karlsen, 5. marts
Niels Kofoed Nielsen, 31. marts

75 år

Carl-Erik Nybo, 19. marts
Tonny Bernhard Jensen, 7. april
Olaf Kurt Richter, 26. april

80 år

Jose Cebrian Lopez, 21. marts
Hans Erik Jensen, 24. marts

90 år

Kaj Verner August Nitschke, 22. marts

JUBILÆUM som medlem af Metal Maritime

25 år

Inge Bruun Nybo, 1. marts
Brian Helmsby, 1. marts
Tommy Franklin Olsen, 1. april
Kirsten Sørensen, 15. april

40 år

Jürgen Mathias Detlefsen, 1. april

60 år

Ole Nørskov Pedersen, 22. april

Fødselsdage og jubilæer for medlemmer af Metal Maritime er fra og med dette nummer samlet under ét og ikke mere opdelt i henholdsvis "Catering" og "Dæk og Maskine".

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



Simulatorteknik og kunstigt skabt storm i Nordatlanten med vindturbine og visuelle indtryk fra skærme sender publikum på dybt vand. Foto: Henrik Prætorius/Mateo Matthias Nielsen



Høj sø og vind i håret i genåbnet Experimentarium

Tre års om- og udbygning er afsluttet i Experimentarium, der genåbnede sidst i januar.

Adressen for alle herlighederne er fortsat de gamle Tuborg-bygninger i Hellerup, der med ombygningen er blevet både udvidet og endevendt. Den del er en hel historie for sig.

Blandt de i alt 16 nye, interaktive udstillinger er et større område inddraget til at indvie de besøgende i mysterierne bag den globale handel, søtransport og livet til søs.

I en simulator kan de besøgende selv stå bag roret og navigere gennem et virvar af lanterner - eller forsøge at holde skibet på ret kurs i hårdt vejr.

Og med teknisk hjælp fra en vindturbine, er der også gang i elementernes rasen, når de besøgende i simulatoren bevæger sig "ud i sidegangen" eller "ud på dækket". Vindtrykket kombineret med de visuelle indtryk fra det frådende hav på storskærmene, sender for et kort øjeblik publikums bevidsthed langt bort fra adressen i

Hellerup til en position på dybt vand i Nordatlanten.

Den globale handels virvar af forbindelser og transportveje illustreres ved en kompliceret kuglebane, hvor "godset" i form af kugler sendes af sted fra Danmark mod Asien eller omvendt via de snørklede kuglebaner og på miniature-skibe, der trækkes over "oceanet".



Publikum skal drive den globale handel mellem verdensdelene i denne enorme kuglebane.

Foto øverst: Adam Mørk

Foto tv: David Trodd



Det samlede, maritime område har fået titlen "Havnen", og er kommet til verden ved hjælp af blandt andet donationer fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål, A.P. Møller - Mærsk Gruppen, Hempel Fonden, Den Dansk Maritime Fond, Lauritzen Fonden, D/S Norden og Torm Fonden.