

Fagbladet CO-Søfart

Fyret fra Maersk Supply:
**-Jeg gik straks i gang
med at lave en plan**
> **10 - 11**

Viking Supply Ships:
**Medarbejderne i cen-
trum ved omflagning**
> **12 - 13**

På heldags-udflugt:
**Socialt samvær, kultur
og faglige diskussioner**
> **18 - 19**



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 S. Holmgreen, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Viborg

Deadline

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

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

Næste nummer

udkommer 7. juli
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

'Njord Viking' omflaget fra DIS i marts
Foto: Glyn Lewis / www.glynlewis.com

Oplag

2.670

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Faglige sager og noter 4-9

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 6-7

Fyret i Maersk Supply Service
-Jeg gik straks i gang med at lave en plan 10-11

Viking Supply Ships:
Medarbejderne i fokus ved omflagning 12-13

Baagø-færgen:
Kendte for at være f..... flinke 14-17



På heldagsudflugt 18-19

De parisiske kanaler,
Mona Lisa-tyveri og laksetatar 20-21

50 år på linjen mellem Bøjden og Fynshav 22

Nyt om navne 23

Førerløs bagside 24

Ferie- og lukkedage kontoret CO-Søfart

Kontoret er lukket: Mandag 1. maj
Fredag 26. maj dagen efter Kr. Himmelfartsdag

Christian H. Petersen	3/7 - 21/7	Barno Jensen	24/7 - 11/8
John Ibsen	6/7 - 14/7	Jesper S. Holmgren	24/7 - 11/8
Susanne Holmblad	10/7 - 28/7	Corlis Hansen	7/8 - 25/8
Kirsten Østergaard	17/7 - 4/8	Hanne Hansen	10/7 - 28/7

Leder

Et flag og nogle skibe gør ingen søfartsnation

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Hele det maritime Danmark afventer i skrivende stund, først i april, anbefalingerne fra "Det Blå Vækstteam".

Erhvervets parter og medier har forud især haft fokus på, om anbefalingerne omfatter offshore-DIS og udvidelse af DIS til også at omfatte montører og reparatører.

Men der er også mange andre vigtige emner for det fremtidige "Blå Danmark", som vækstteamet bør - og sikkert gør - komme med anbefalinger til.

Det store ukendte i de kommende år er automatiseringen af søfarten og hvilke kompetencer, der vil være brug for om 5-10-20 år. Derfor er det vigtigt, at der kommer anbefalinger om, hvordan Danmark får en langsigtet strategi for sikring af de maritime kompetencer og deres kontinuerlige opdatering til den aktuelle virkelighed.

Færre om bord med højt fagligt niveau

Den automatiserede virkelighed vil, uanset om vi kan lide det eller ej, betyde, at der bliver endnu færre om bord i skibene, selv om man skulle mene, at mindstemålet var nået for snart mange år siden. Og de, som vil være der, skal have et højt fagligt niveau på fagområderne.

Automatiseringen vil komme i en løbende proces over de næste mange år, på samme vis som vores biler er blevet mere og mere automatiseret igennem de sidste 10-15 år.

Denne løbende automatisering vil kræve, at alle som i dag arbejder i de maritime erhverv, konstant efteruddannes. Konstant at efteruddanne og holde et erhvervs ansattes niveau up to date - og helst 1 meter foran alle andre -, kræver vilje til at ville betale omkostningerne fra både staten og arbejdsgivere.

Staten må sørge for, at der er førsteklases uddannelser, institutioner til rådighed og uddannelsesfinansiering på plads, så de ansatte har råd til at deltage i den løbende efteruddannelse.

Hvis Danmark vil være en maritim sværvægter, og det

danske maritime erhverv skal være en global succes, må vi erkende, at vi ikke kan konkurrere på lønninger og omkostninger. Vi kan kun konkurrere på vores evne til at være innovative og - ikke mindst - være de bedst uddannede.

Derfor er det også væsentligt, at man holder sig for øje, at det ikke kun drejer sig om at give direkte og indirekte statsstøtte, så arbejdsgivere har mulighed for at tjene endnu flere penge, og betale mindst muligt i skat.

Det handler først og fremmest om, at erhvervet kontinuerligt er værdiskabende for hele nationen, herunder også, at der er en stigende og forpligtende beskæftigelseskurve for nationale arbejdstagere til lands og vands i det maritime erhverv.

En søfartsnation har maritime kompetencer

I Norge er den samme debat i gang. Der er den ikke skabt af et "Blåt Vækstteam", men drevet af de norske søfartsorganisationer, som samarbejder for at holde politikeres og offentligheds opmærksomhed fanget på den værdiskabelse, som ligger i stærke nationale maritime kompetencer.

Der skal være en fremtid for alle i det maritime erhverv. Et flag og nogle skibe skaber ikke en søfartsnation.

Det gør et flag + skibe + søfolk + montører + reparatører + maritim industri + stærke uddannelser på alle niveauer + m.m.

Vi venter og håber

Vi venter spændt på udspillet og håber ikke, at det ender med en anbefaling, som politikerne straks arkiverer lodret, hvilket resultaterne fra andre vækstteams og udvalgte anbefalinger jo er blevet med jævne mellemrum.

Vores klare forventning til anbefalingerne fra "Det Blå Vækstteam" er, at de bliver startskuddet til Danmark som maritim supermagt. En maritim supermagt, som omverdenen vil misunde os for sin succes i kvalitet.

Delegationen fra Metal Maritime ved OK-forhandlingsmødet 3. marts. Fra venstre (TR) Torben Olsson fra BornholmerFærgen, sekretariatschef John Ibsen, (TR) Jonny Smizek fra Scandlines (Rødby-Puttgarden), (TR) Henrik Purtoft fra AlsFærgen, (TR) Jørgen Flemming Pedersen fra Molslinjen, (TR) Klaus Bøgeskov Nielsen fra Scandlines (Helsingør-Helsingborg) og faglig konsulent Kirsten Østergaard. Foto: Jesper Sveegaard Holmgren, Metal Maritime



Løn ved en fejl kun aftalt via e-mail

En ubefaren skibsassistent var ansat i en kort periode hos Royal Arctic Line. Medlemmet mente ikke, at han havde fået den løn, han var lovet via mail ved ansættelsens start. Vi gør, som vi altid gør, beder om hyrekontrakten for at se, hvad der var aftalt. I dette tilfælde var noget dog gået galt og en sådan hyrekontrakt ikke udfærdiget. Rederiet har derfor meddelt, at de vil rette lønnen til det, der blev aftalt via mail, inden vedkommende sagde ja tak til arbejdet. **køj**

Opsagt af Vattenfall efter salg af skib

Heller ikke her går vi ram forbi. Vattenfall sælger 'VT Neutron' og hermed får også dette rederi overtalighed. Vi har været i kontakt med et Metal Maritim-medlem her, som desværre er blevet opsagt i forbindelse med salget. **køj**

OK-forhandlinger med Bilfærgernes Rederiforening

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent Metal Maritime

Metal Maritime og Bilfærgernes Rederiforening nåede efter flere møder til enighed om nye overenskomster for skibsassistenter og skibsmekanikere.

Efter forhandlinger 16. februar, 1. marts, 3. marts og 7. marts lykkedes det at få forhandlet overenskomsterne på plads for både DIS- og DAS-skibe og for både skibsassistenter og skibsmekanikere. Da Transportforliget blev indgået 4. marts var der endelig noget at forholde sig til.

For at rederierne ville aftale lønstigninger og andre goder i overenskomstperioden på 3 år, var det nødvendigt at yde noget yderligere fleksibilitet for så vidt angår arbejdstid. Der er ud over almindelige lønstigninger i alle

3 år, som noget nyt, mulighed for lidt penge til lokale forhandlinger, som skal drøftes mellem tillidsrepræsentanterne og ledelsen lokalt. Dette vil dog først ske i overenskomstens 2. år. Herudover er der forhandlet: seniorordning, hyre under forældreorlov, forhold vedrørende barns sygdom, højere fritvalgsordning fra 2-4 pct. i overenskomstperioden, kompetanceudviklingsfonden, løn til ubefaren faglig skibsassistent, afspadsring ved sygdom, tillidsrepræsentanter, samt en del redaktionelle ændringer.

Der forestår nu et større arbejde med at få overenskomsterne redigeret og lønninger beregnet, og når dette arbejde er klart, vil vi præsentere de ny-redigerede overenskomster på vores hjemmeside. Arbejdet forventes afsluttet i løbet af maj måned. ●



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

Offshore-overenskomst for cateringpersonale

Af Christian H. Petersen faglig konsulent Metal Maritime

Efter 11 timers forhandling nåede delegationen fra Metal Maritime til enighed med Horesta om ny overenskomst for cateringpersonalet på mobile havanlæg.

Som vanligt var Transportforliget udgangspunktet ved forhandlingen af overenskomsten for cateringpersonale på mobile havanlæg med Horesta.

Dette års Transportforlig består af en god blanding af ganske pæne lønstigninger, en fordobling af den særlige opsparring og andre goder til medarbejdersiden, men den indeholder også flere punkter, som sikrer mere fleksibilitet for arbejdsgiverne. Det betød reelt, at banen til forhandlingerne var kridtet op således, at hvis vi ville have goderne, måtte vi også levere noget til gengæld i form af øget fleksibilitet. Resultatet, som bliver gennemgået herunder, skal derfor ses i lyset af denne virkelighed, som er en integreret del af den danske model:

- Som i Transportforliget er der aftalt en 3-årig overenskomst.
- Hyrestigningerne er aftalt som i Transportforliget, med en forhøjelse på 2,50 kr. i timen – heraf er 50 øre pr. år afsat til lokale lønforhandlinger. Genetillæg stiger med 1,6 pct. pr. år.
- Den særlige opsparring (også kaldet fritvalg) stiger i overenskomstperioden fra 2 pct. til 4 pct. af den ferieberettigede indtægt, som udbetales én gang årligt.



Forhandlingerne med HORESTA havde fra Metal Maritime deltagelse af TR Jannie Berg (Aramark), TR Hans Sloth (Sodexo), faglig konsulent Christian H. Petersen (nærmest kameraet) og sekretariatschef John Ibsen (bag kameraet).

- Virksomhederne får en "buffer" på en halv time (+/- 10 min.) ved afgang fra lufthavnen og en halv time (+/- 10 min.) ved afgang fra riggen, inden der skal betales tillæg for ventetid.
- Bestemmelsen om, at virksomhederne kan tilbageholde 3 dages hyre, når planlagt udmønstring forhindres pga. sygdom, er blevet forbedret, således, at man ikke bliver trukket i løn, hvis man kan fremvise dokumentation for hospitalsophold, selvbetalt lægeerklæring eller modtagelse af akut receptpligtig medicin.
- Der indføres mulighed for ansættelse af faste reserver. Faste reserver har overordnet samme vilkår som de øvrige fastansatte (herunder løn), men de kan - under visse betingelser - arbejde på forskellige rigge og deres turnusperioder kan varieres.
- Medarbejdere får mulighed for en uges selvvalgt uddannelse med løn om året (i friperioder).
- Der er aftalt mulighed for, at fastansatte, efter frivillig aftale, kan fungere som daglønssarbejdere

(afløsere) og fx tage en ekstra uge på riggen. Udover den aftalte dagløn betales for dette et tillæg på 10 pct. af lønnen optjent som daglønssarbejder.

- Som i Transportforliget er der indført vederlag til tillidsrepræsentanter. Vi har derudover fået mulighed for at vælge en suppleant for tillidsrepræsentanten

på hver rig (dog uden den normale TR-beskyttelse i form af forlænget opsigelsesvarsel).

- Der er aftalt fuld løn under forældreorlov i op til 13 uger.
- Der nedsættes et udvalg, som skal se på muligheden for at indføre seniorordning.



I den kommende tid forestår et større redigeringsarbejde, hvor forhandlingsresultaterne skal føres ind i den nye overenskomst. Når dette arbejde er afsluttet, vil den blive lagt på hjemmesiden.

Tillæg må ikke udbetales pro rata

Et Metal Maritime-medlem sendte sine lønsedler ind til kontrol. Medlemmet er ansat i Fjord Line og var ansat som vikar/ afløser til at starte med. Efter en grundig gennemgang og flere mellemregninger stod det klart, at der ikke var udbetalt de korrekte beløb i tillægssatserne iht. overenskomsten. Det er sådan, at én dag på arbejdet, i en givet stilling og som udløser et tillæg, udløser det hundrede procent, og ikke pro rata. For det må ikke kunne betale sig for rederierne at hyre vikarer frem for at fastansætte jer søfarende. Efter en fornuftig mail-korrespondance imellem faglig afdeling og rederiet, samt lidt uddybende forklaringer fra begge sider, accepterede Fjord Line at udbetale medlemmet det resterende tilgodehavende.

jsh

Opsigelserne i Maersk Supply Service

Rigtig mange sager har været forbi skrivebordene her ved Metal Maritime på Mose Allé. De fleste sager har været spørgsmål omkring AMU-kurser og afregning heraf. En del medlemmer har også sendt regninger for kurser hertil for at få dem betalt via finansieringspuljen. Så har der været spørgsmål om ferie og feriekort, og selvfølgelig også spørgsmål om opsigelsesvarsler og fratrædelsesgodtgørelser. Kontrakter ved overgang til fremmed flag har været gennemgået og almindelige løntjek har også fyldt godt op. Nu er datoen for de flestes fratrædelse passeret, og i den forbindelse har der været mange spørgsmål til a-kassen om ledighedsdage og hvordan man melder sig ledig.

køj

Siden sidst:

Nyt fra **faglig** afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart & Metal Maritime

Overenskomstfornyelsernes tid har ramt faglig afdeling. Ud over en grundig gennemgang af industriforliget og senere transportforliget, har vi haft travlt med at mødes med tillidsfolkene forud for forhandlingerne, så vi sammen kunne forholde os til krav og eventuelle modkrav.

På baggrund af den specielle situation på offshore, startede vi allerede inden transportforliget op med Rederiforeningen af 2010, og fortsatte derefter med Bilfærgerne's Rederiforening og med offshore platforme. Vi måtte også ad flere omgange en tur i "forligsen" med Bilfærgerne/HH-Ferries, så der har ikke været meget tid tilbragt på "pinden".

Esvagt/RF2010

På baggrund af krisen, har vi været nødsaget til – sammen med 3F Sømændene – at lave nødoverenskomster, der har betydet lønnedgang for medlemmerne. En sådan beslutning bliver naturligvis mødt med stor skepsis og undren, og vi har derfor sammen med 3F og rederiet taget flere møder, hvor medlemmerne har kunnet få opklaret deres spørgsmål, og vi har kunnet redegøre for bevæggrundene.

Vi har nu mødt eller været i kontakt med 2/3 af skibsassistenterne i Esvagt, og selv om der naturligvis ikke er glæde, så er det opfattelsen, at der er en vis forståelse for beslutningen.

HH Ferries

Efter aftale med 3F Privatservice opsigte vi overenskomsten på catering til bortfald. Dette mente rederiet ikke var rimeligt, og de forsøgte derfor at få

forligsmanden til at medtage overenskomsten i mæglingsskitsen, således at den blev fornyet automatisk.

Vi protesterede ad flere omgange, idet vi påpegede, at der var tale om en overenskomst med simpel opsigelse (hvor de fleste af vores menig-overenskomster indeholder bestemmelser om automatisk forlængelse), og at spørgsmålet om den fortsatte forpligtigelse til at være overenskomstpart i givet fald måtte afgøres i Arbejdsretten.

Forligsmanden var enig i, at dette ikke var et spørgsmål, der kunne afgøres under mæglingsskitsen.

Mærsk Supply Service

Efter mange forhandlinger og meget politisk benarbejde kom Maersk Supply Service med et forslag til en løsning, som kunne forhindre en arbejdsretssag.

Diskussionen om, hvorvidt denne løsning var tilstrækkelig, eller man blot skulle afslå, bølgede meget på den interne del af hjemmesiden, ligesom vi fik mange henvendelser på mail og telefon.

Rederiet oplyste os samtidigt om, at de var af den holdning, at finansieringspuljen (bestående af et beløb svarende til 2 måneders hyre pr. opsagt med mere end 5 års anciennitet) ville bortfalde, hvis vi bestred lovligheden af fyringerne.

Dette synspunkt er vi naturligvis lodret uenige i og afviste blankt.

Bestyrelsen i Metal Maritime besluttede, at værdien af at beholde et antal stillinger, og risikoen for at medlemmerne skulle vente meget længe

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

på midlerne til uddannelse fra finansieringspuljen pga. af langstragt retssag, ikke opvejede muligheden for måske at få en bod i Arbejdsretten. Sammen med 3F-Sømændene accepterede vi aftalen.

Forsker-besøg fra udlandet

I anledningen af et forskningsprojekt om mindre færger og betjeningen af øer i Japan, valgte en af forskerne at kigge ud til os i Rødovre for at høre lidt om, hvordan vi takler disse opgaver i Danmark.

Efter lidt sproglig forvirring, og en gennemgang af reglerne her i landet, lykkedes det til sidst forskeren at stille hans vigtigste spørgsmål – nemlig hvor mange japanske søfolk vi havde på de danske færger! Se det var et spørgsmål som vi ret let kunne svare ham på.

Overenskomstforhandlingerne er ikke afsluttede

Vi har nu forude forhandlinger under hovedoverenskomsten og skal have tilrettet lokalaftaler og renskrevet overenskomsterne.

Samtidigt begynder forhandlingerne på officerssiden, som dog sker uden truslen om, at vi bliver inddraget under mæglingsskitten, og derfor har vi lidt mindre tidspres.

Nogle af de store spørgsmål er rekruttering, fastholdelse og betaling af certifikater.

Endeligt er vi ved at forberede programmet for seminaret i Jørlunde, som vi håber, deltagerne vil finde spændende og lærerigt.



For bestyrelser og tillidsrepræsentanter/suppleanter fra

Metal Maritime

Metal Vest

FOA Søfart

Dansk EI-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel

Udpluk fra programmet

Seminaret indledes med frokost kl. 12.00, onsdag 17. maj

Eftermiddagen byder bl.a. på evaluering af OK-forhandlingerne, "Walk & Talk" med opgaver samt oplæg fra Den Maritime Havarikommission om brand på vogndæk.

Torsdag og fredag venter et varieret program med blandt andet

- Medlemshvervning for TR
- Om arbejdsskadesager v/ advokat Christian Bentz, Dansk Metal
- Nyt syn på stress v/ Lars Aakerlund, speciallæge i psykiatri, dr.med.
- Offshore - olie, gas og vind v/ Anders Eldrup, fmd. offshoreenergy.dk
- HR-arbejdet i det maritime v/Maria Kaer, HR-chef HH Ferries

Seminaret afsluttes med frokost fredag 19. maj

samlet program kan ses på hjemmesiden www.co-sea.dk fra 10. 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

Tre dage
i maritimt
fagligt
fællesskab

Fjord Line tour med PFA

Af Christian H. Petersen faglig konsulent, Metal Maritime

Medlem berørt af flagskifte i Scandlines

Færgen 'Kronprins Frederik' flages om til tysk flag. Vi har et medlem i Metal Maritime, som er berørt af dette flagskifte. I henhold til Sømandsloven kan man kræve sig opsagt ved flagskifte, og dette er gyldigt grund overfor a-kassen, hvis man efterfølgende skal melde sig ledig med ret til dagpenge. Det berørte medlem ønskede dog at fortsætte sin ansættelse i Scandlines og det er i sidste time lykkedes at finde en plads til medlemmet, på et dansk-flaget skib. **køj**

Omflagning i Viking Supply Ships

Viking Supply Ships har valgt at omflagge skibe fra dansk flag til norsk flag. De fleste af vores medlemmer har valgt at takke ja til at følge med på norsk flag, men et par stykker har også valgt at sige nej tak og har i den forbindelse haft en del spørgsmål til, hvad der så skulle ske i fremtiden. Vi er desværre efterhånden godt inde i stoffet, da det er ved at blive hverdag med disse flagskift. **køj**

Kok opsagt pgr. af samarbejdsvanskeligheder

Vi er i Metal Maritime i færd med at undersøge de nærmere omstændigheder og de konkrete årsager til, at Fjord Line har opsagt en kok pga. samarbejdsvanskeligheder. **cp**

I løbet af marts var jeg med PFA på medsejls hos Fjord Line på skibene 'Oslofjord', 'Stavangerfjord' og 'Bergensfjord' for at informere om den nye pensionsordning for rederiassistenter.

Vi var af sted 2 gange á 3 dage for at nå alle skibe og begge tårner. Vi blev taget godt imod hele vejen rundt lige fra broen til kabyssen. Hvor der var mulighed for det, holdt vi fællesmøder for rederiassistenterne, hvor vi informerede om pensionsordningen, ellers sad vi i messen og besvarede spørgsmål. Der var tale om spørgsmål vedrørende

den nye pensionsordning, men også andre pensionsrelaterede spørgsmål fra de øvrige besætningsgrupper samt alle mulige andre spørgsmål om alt lige fra lønsedler og arbejdstid til barselsregler.

På 'Bergensfjord' fik vi også lov til at deltage i sikkerhedsøvelsen, hvilket var en interessant og lærerig oplevelse. Der var på alle skibene interesse for at høre om vilkårene i pensionsordningen og det klare indtryk var, at medarbejderne var glade for at få mulighed for at stille spørgsmål til både Metal Maritime og PFA. **●**

Foto: Jesper S. Holmgren



Metal Maritime til demonstration i Oslo

De norske søfartsorganisationer arrangerede 22. februar demonstration foran Stortinget i Oslo i protest mod foreslåede ændringer i NIS, Norsk Internationalt Skibsregister. Metal Maritime og CO-Søfart deler de norske kollegers bekymring for konsekvenserne af de foreslåede ændringer, og deltog derfor solidarisk i demonstrationen. Den danske delegation bestod af rejsesekretær

Barno Jensen og faglig konsulent Jesper Sveegaard Holmgren. Demonstrationen, der også blev støttet af svenske SEKO, samlede flere hundrede.

Norske tillidsrepræsentanter fra Color Line og repræsentanter fra de norske søfarendes organisationer udtrykte stor taknemlighed for, at Metal Maritime og CO-Søfart deltog i protesterne. **hanh**

Skift og valg i gang til TR-posterne i Metal Maritime

Rundt omkring på skibene og riggene er der for tiden flere valg til nye tillidsrepræsentanter og suppleanter.

Fjord Line

Særligt hos Fjord Line har vi flere valg i gang. På 'Bergensfjord' er Stefan Wiinrank efter eget ønske stoppet i rederiet, og vi har aftalt med suppleant Bianca Pedersen, at der foretages nyvalg til både posten som tillidsrepræsentant og suppleant. På 'Oslofjord' er suppleant Michelle Lottrup forfremmet til supervisor, så her har vi valg til ny suppleant. På 'Bergensfjord' har vi i en periode været uden tillidsrepræsentant for skibsassistenterne, men nu har vi startet et valg og håber, at der dukker interesserede kandidater op. Blandt supervisorerne i Fjord Line har vi valg til talsmand m/k og her er tre kandidater til posten: Josefa Josie Angel, Anders Kold og Annitta Søndermand. Endeligt har catering officererne i Fjord Line valgt Thomas Priskorn Schmidt fra 'Stavangerfjord' til deres talsmand.

DFDS

På Crown Seaways hos DFDS har TR for skibsassistenterne, Kurt Kjemtrup Carlsen, efter eget ønske sat sit mandat i spil, så også her har vi arrangeret et nyvalg.

Riggene

På Nordsøen hos Aramark er Jane Bernhard efter sit skifte til riggen 'Maersk Guardian' blevet valgt til tillidsrepræsentant. Og på den nye rig i Aramark-regi, 'Maersk Resilient', er der startet valg til tillidsrepræsentant. 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

Som skibsmekaniker på Metal Maritime overenskomst fik Martin Lillelund med opsigelsen fra Maersk Supply Service mulighed for efteruddannelse, og han har været storforbruger af kurser i opsigelsesperioden. Foto: Metal Maritime



Skibsmekaniker Martin Lillelund fik 30. september sidste år samme besked, som godt 200 andre danske søfarende i Maersk Supply Service, der blev varslet opsagt. Her et halvt år senere er han fratrådt. I mellemtiden er han blevet certificeret kranoperatør, har taget kurser og er uddannet Siemens-vindmølletekniker - og som fritstillet fra Maersk begyndte han midt i marts i nyt job som skibsassistent i DTU.

Fyret i Maersk Supply Service:

-Jeg gik straks i gang med at lave en plan

-Man er sin egen lykkes smed, kommenterer 35-årige Martin Lillelund og uddyber:

-Jeg er sådan skruet sammen, at problemer er til for at blive løst. Når jeg møder en forhindring, så er min første tanke at finde en løsning.

Sådan var også hans reaktion, da han fredag 30. september sidste år fik besked om, at han ikke indgik i rederiet Maersk Supply Services fremtid. Opsigelsen var en realitet.

-Det var da surt. Men der gik ikke lang

tid, inden jeg var i gang med at lave en plan for, hvad jeg så skulle, fortæller han.

-Den første del af planen var ret nem. Hvad skal jeg? Jamen jeg skal være til søs – helst offshore. Jeg kan godt lide, at der sker noget, og at jeg også skal bruge hovedet, smiler han.

Et landjob med afgang på arbejde om morgenen og hjem om eftermiddagen har han slet ikke fantasi til at se sig selv i.

> fortsætter næste side

'Maersk Winner' er nu omflaget fra DIS til Isle of Man. Sidst i februar var Martin Lillelund om bord for sidste gang for at afslutte uddannelsesforløbet til kranoperatør.

Det foregik ud for Angola.
Foto: Ionut Sendroiu / 2008





Med nyt job som skibsassistent på havundersøgelsesskibet 'Dana' har Martin Lillelund stiftet bekendtskab med en for ham helt ny verden.

Foto: DTU Aqua / Line Reeh

> fortsat fra forrige side

Livet til søs en livsstil

Siden søfartsskoleopholdet på Fanø i 2004 har han kun været til søs, hvor han blev uddannet skibsmekaniker hos Maersk i 2007.

Skiftet mellem at være ude og have samlet fritid hjemme er for ham en uundværlig del af livet.

-For mig er det en livsstil. Og det fungerer rigtig godt med familien, siger han.

De første uger efter opsigelsen sidste efterår tilbragte han ved computeren for at researche på jobs, kurser, brancher og meget mere. Parallelt havde han samtidig en anden udfordring, der også krævede tid ved både computeren og telefonen.

Kran-uddannelse i fare

Fyresedlen fra Maersk Supply Service kom temmelig ubelejligt i forhold til hans interne uddannelse i Maersk som kranoperatør. Han manglede kun den sidste del af det godt 2 år lange forløb for at blive certificeret.

-Det hele ville jo være spildt, hvis jeg ikke fik det sidste kursus og det afsluttende assesment med. Men på den anden side, hvilken interesse havde Maersk i at afslutte min uddannelse, når de alligevel havde fyret mig, fortæller han.

Et 40 timers teorikursus var booket, da opsigelsen kom. Da det var booket før opsigelsen, fik han lov til at tage det.

Men hans første forespørgsel til rederiet om at få lov til at afslutte ud-

dannelsen og aflægge prøve – assesment - blev blankt afvist.

-Jeg har kommunikeret en del med faglig afdeling i Metal Maritime omkring det. Og med Metal Maritimes mellemkomst, så lykkedes det heldigvis at få den afsluttende del og assesment på plads med Maersk. Uden fagforeningen, var det ikke lykkedes, siger han.

Sidst i februar faldt den afsluttende prøve på plads.

Rederiet arrangerede en lyntur til 'Maersk Winner', der opererede ud for Angola. Sammen med to andre blev de afsluttende prøver klaret over to dage.

Storforbruger af kurser

Månederne siden opsigelsen har for Martin Lillelund stået i uddannelsernes tegn.

I en del af Metal Maritimes overenskomster er mulighed for efteruddannelse et af punkterne ved opsigelser, som dem Maersk Supply Service satte i værk.

Og Martin Lillelund har til fulde udnyttet mulighederne.

-Efterhånden, som jeg fik mere og mere klarhed over min plan, blev jeg overbevist om, at fremtidsmulighederne er størst indenfor vind-offshore, fortæller han.

-Jeg nåede frem til, at Siemens har langt det bedste udbud af kurser, så jeg bookede en stribe, refererer han og tilføjer efter en kortere pause:

-Jeg bookede vel nærmest i vildskab, men målrettet mod at blive Siemens-vindmølletekniker.

Omfanget af hans bookinger overskred da også de rammer, der ligger i

overenskomsten for arbejdsgiverbetalte kurser ved opsigelse.

-Ja, jeg har fået en efterregning. Men jeg nåede i mål med at blive Siemens-vindmølletekniker, level 3, bemærker han.

Computeren var også i brug i forbindelse med jobsøgning. Ledige stillinger blev søgt – og uopfordrede ansøgninger sendt af sted.

Nyt job med havforskning

Fra DTU var der positiv tilbagemelding. De ville gerne se ham til en samtale om et job på havundersøgelsesskibet 'Dana'.

Jobbet kom i hus og midt i marts stiftede Martin Lillelund for første gang bekendtskab med fiskeri, forskning og havundersøgelser.

-Det er for mig "fagre ny verden". Det har jeg aldrig prøvet før, og der er rigtig meget nyt at lære, fortæller han efter den første udmønstring på 'Dana', hvor grundbesætningen udgøres af to navigatører, to maskinmestre, seks skibsassistenters, en kok og to stewardesser.

Foruden er der en række forskere og forskningsrelaterede DTU-ansatte om bord.

-Det seneste halve år har været store omvæltninger. Men når jeg ser tilbage på det nu, så er jeg tilfreds med det, jeg har fået ud af det, bemærker han.

-Det er også en tilfredsstillelse, at jeg selv har gjort det hele. Rodet med at finde kurser, søge job og bestemme mig for, hvad jeg ville, fortsætter han og tilføjer:

-Og jeg er i den grad glad for, at Metal Maritime hjalp mig i mål med krancertifikatet. Det ville virkelig have været ærgerligt, hvis to års uddannelsesforløb bare havde været spildt.

FAKTA

Ultimo 2016 besluttede ledelsen i rederiet Viking Supply Ships at omflage fire af rederiets DIS-skibe til norsk flag.

Rederiet vil være rustet til øget offshore-aktivitet i Barentshavet og farvandene omkring Norge, og vurderer, at registrering under norsk flag vil fremme adgangen til det norske marked.

Omflagningen omfatter:

- Njord Viking
- Loke Viking
- Brage Viking
- Magne Viking

Omflagningen gennemført i løbet af marts 2017.

Det udredende arbejde i forbindelse med omflagningerne gik rederiet i gang med ultimo november 2016.



Viking Supply Ships:

Medarbejderne i centrum ved

Stærke teams om bord er helt afgørende for, at Viking Supply Ships kan levere den bedst mulige service til kunderne. Sådan lyder filosofien i rederiet, der besluttede at sætte alt ind på at få så mange som muligt af de søfarende med, da fire skibe her i løbet af marts blev omflaget fra DIS til norsk flag.

Da Viking Supply Ships i slutningen af 2016 besluttede at omflage fire skibe fra DIS til norsk flag, var det et defineret mål, at få så mange af de ansatte på skibene med som muligt.

Med to besætninger pr. skib omfattede det i alt otte besætninger på i alt 110-115 ansatte. Heraf i alt ca. 45 danske søfarende.

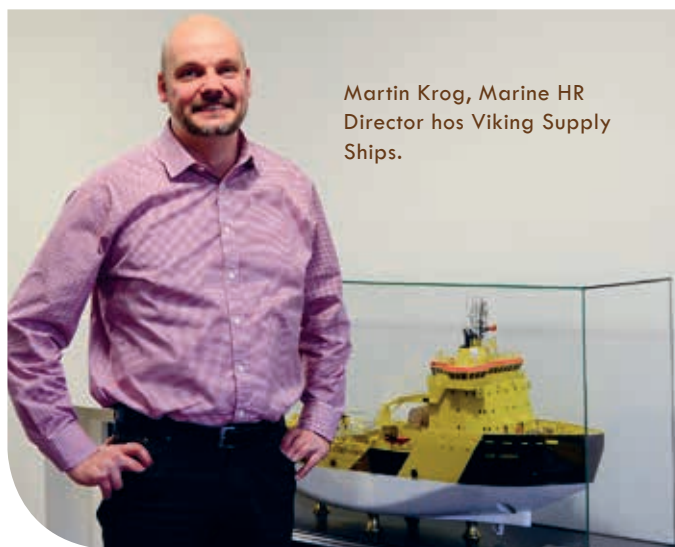
Processen nærmer sig sin afslutning, og i rederiets hovedkontor i København kan Martin Krog, HR Marine Director, konstatere, at ca. 96 pct. af de berørte søfarende har valgt at fastholde jobbene.

Det tør han godt kalde en succes.

-Nøglen har været information, konkluderer han og uddyber:

-Vi har hele vejen været i tæt dialog med de søfarende. Om bord har kaptajner og tillidsrepræsentanterne blandt de søfarende trukket et stort læs. Her på kontoret har de involverede ansatte knoklet, og vi fik via Metal Maritimes indsats et rigtig godt samarbejde i gang om projektet med de norske, faglige organisationer.

-Hver især er det elementer, der har bidraget til processen og det positive



Martin Krog, Marine HR Director hos Viking Supply Ships.

resultat, påpeger Martin Krog.

Den nemme løsning for rederiet ville have været at opsiges alle 110-115 søfarende, tilknyttet de fire skibe, der skulle omflages.

En løsning, som rent arbejdsretligt og lovgivningsmæssigt ville have været helt efter bogen.

> fortsætter næste side



Dannebrog blev først i marts udskiftet med det norske flag på 'Njord Viking' (tv), der som det første af de fire skibe blev flaget ud af DIS. Senere fulgte 'Loke Viking' (th).

Foto: Glyn Lewis / www.glynlewis.com

omflagning

> fortsat fra forrige side

-Vi kunne have opsagt alle med besked om, at de kunne søge stillingerne på de nye betingelser, som ligger under norsk flag, siger Martin Krog.

Den nemme løsning blev slet ikke overvejet.

-Fra ledelsen var det et defineret mål at få så mange af de søfarende tilknyttet skibene med som muligt. Skibene skulle forblive operationelle, og her er den enkelte medarbejders viden og kompetencer helt afgørende, uddyber Martin Krog.

Flåden hos Viking Supply Ships er specialskibe i offshore-branchen, og rederiet er blandt de mest specialiserede i operationer under ekstreme vejr- og klimaforhold.

-Vi lever af at levere den bedst mulige service til kunderne. Og vi er helt bevidste om, at vores styrke består i at være et team - at besætningerne på de enkelte skibe fungerer som stærke teams, hvor hver enkelt individ spiller en afgørende rolle, uddyber han og fortsætter:

-Gennem årene har vi om bord fået sat

nogle enormt stærke teams, der fungerer rigtig godt. Nogle af de søfarende er tættere på deres kolleger end på deres familier derhjemme. Og den teamdynamik er vigtig. Den har vi haft i fokus hele vejen.

-I bund og grund handler det også om, at vi betragter den enkelte søfarende som et menneske med værdi. Her er de søfarende ikke bare et nummer, tilføjer han.

Eksterne eksperter hyret

Umiddelbart efter ledelsens endelige beslutning om omflagningen, nedsatte rederiet en taskforce-gruppe med ansvar for processen.

Og det stod hurtigt klart, at der forelå et omfattende udredningsarbejde for at få klarhed over de samlede konsekvenser for de søfarende i forhold til skat, pension, a-kasse, social sikring, overenskomster osv. alt efter nationalitet.

Eksterne eksperter i form af jurister og revisorer blev taget ind på opgaven.

-Vi lavede en timeline over processen. Og beslutningen var, at gennemføre projektet så hurtigt som muligt, fortæller han og tilføjer:

-Det er lidt som at få trukket en tand ud. Det er bedre at få det overstået.

Dermed havde de ansvarlige for processen pålagt sig en opgave underlagt et enormt tidspres. De berørte søfarende skulle senest 12. februar svare på, om de ønskede at følge med over under norsk flag.

Besøg om bord

Den indsamlede information blev præsenteret i en booklet, der sammen med et opsummerende "Spørgsmål og svar"-dokument blev distribueret til de fire skibe.

-Det udsendte materiale blev fulgt op med besøg om bord på skibene, hvor vi var fire fra kontoret, der deltog, fortæller Martin Krog.

Seks af de i alt otte besætninger nåede inden svar-deadlinen at møde repræsentanterne fra rederiet.

-Der var rigtig mange spørgsmål. Vi

kunne svare på en del. Andre måtte vi først vende med specialisterne hjemme på kontoret, fortæller han.

-Vi var virkelig under tidspres. I den ideelle verden kunne jeg ønske mig, at vi havde haft længere tid, så den enkelte havde haft mere tid til overvejelse. Nogle har måttet træffe beslutningen uden at have haft mulighed for at komme hjem og vende tankerne, fortæller Martin Krog.

Enkelte har som det fremgår af tallene valgt at takke nej til tilbuddet om at flytte med fra DIS til norsk flag.

-Det har vi stor respekt for. Og vi har så vidt, det overhovedet har været muligt, fritstillet de, der ikke ønskede at flytte med. Det har på den anden side givet nogle udfordringer med at opretholde aftalerne om afløsning til tiden for de, der er ude. Det er et af vore grundprincipper: Folk skal afløses til tiden, og det er heldigvis i det store og hele lykkedes, fortæller Martin Krog.

-Vi har i processen ikke kigget på småtingene. Ved omregning af hyrestørrelsen for eksempel ved omflagningen til norsk flag, har vi hellere rundet op end ned. At hænge sig i småtingene ville kunne få alvorlige konsekvenser. Det har været en del af tankegangen, siger han.

Ros til kontoret

Om bord på skibene er kontorets bestræbelser på at få den komplicerede proces til at lykkes blevet bemærket.

-Vi har fået rigtig meget ros fra skibene. Det luner selvfølgelig, men det vigtige er, at det bekræfter, at vi har grebet det nogenlunde rigtigt an, selv om det har været under ekstremt tidspres, siger Martin Krog.

-Jeg er i dag slet ikke i tvivl om, at vi valgte den rigtige vej. Havde vi gået den hårde vej, opsagt alle og forventet, at de søgte stillingerne igen under de nye betingelser, så ville vi have stået med enorme problemer ved at have mistet værdifulde kompetencer. Det ville have kostet i den rigtig dyre ende overfor kunderne, bemærker Martin Krog.



'Baagø-færgen' er bygget lokalt på Assens Skibsværft i 1976. Færgen blev forlænget i 1998.

Færgeoverfart

Baagø-færgen

Kendte for at være f..... flinke

Tag ikke fejl af, at færgen er mere end 40 år gammel. Her er moderne tider med markedsføring på Facebook og nye tiltag hilses velkommen. Og selv om det var en vikar, der sidste sommer var årsag til berømmelsen som værende "fucking flink", – så gælder den betegnelse såmænd alle tilknyttet færgen, forsikrer overfartslederen.

En rund halv time tager det at tilbage-lægge turen fra Assens til Baagø. Mellem centrale aktiviteter som Havnegrillen og Assens Skibsværft har færgen sit faste tilholdssted på Assens Havn. Trafikalt snor opmarchbåsen sig fra en parke-



Bedstemand Niels Mogensen (tv) og skibsfører Flemming Schultz afleverer den medbragte post til omdeling af Bågøs eget postbud.

ringsplads og over vejen. Otte biler er færgens absolutte maksimum-kapacitet – og hertil 98 passagerer.

Færgen er bygget hos naboen, Assens Skibsværft, i 1976.

-Den er i rigtig god stand og kan holde i mange år endnu, fortæller overfartsleder Ove Jensen i telefonen, forud for CO-Søfarts besøg. Han står overfor ferie og er derfor bortrejst på dagen, hvor CO-Søfart besøger færgen.

Sejladsen til Baagø varetages af

selskabet Assens-Bågø Færgen Aps., der løser opgaven for Assens Kommune, der ejer færgen.

-Konstruktionen er noget speciel og hænger sammen med historien bag overfarten. Men det fungerer rigtig godt, forklarer Ove Jensen, der har været på færgen i 22 år – og efter eget udsagn nærmer sig pensionsalderen.

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

> fortsætter næste side



Skibsfører Flemming Schultz trængte efter 27 år i fiskeri-kontrollen til luftforandring og tiltrådte på 'Baagø-færgen' for to år siden.



-Det er en rigtig god arbejdsplads, erklærer bedstemand Niels Mogensen, der har 24 år bag sig på overfarten.

> fortsat fra forrige side

-Så jeg stopper jo nok engang, funderer han.

Færgen er to-mandsbetjent, og i alt er fem fastansatte på overfarten. I sommerhalvåret er der yderligere tilknyttet en vikar. Ham vender vi tilbage til.

Bestyrelsen i driftsselskabet Assens-Bågø Færgen Aps. består af repræsentanter fra Bågø, fra kommunen og erhvervslivet.

-Samarbejdet fungerer rigtig godt de

forskellige instanser imellem – også med beboerne på Bågø, fortæller Ove Jensen.

Omkring 20 fastboende

Øboerne tæller i alt omkring 20 med fast adresse på øen. To store landbrug med svineavl er storkunder på overfarten med forsyninger den ene vej, og leverance af slagtesvin og afgrøder den anden vej.

-Ja, jeg plejer at sige, at vi transporterer flere svin end mennesker, bemærker Ove Jensen.

-Færgens kapacitet passer fint. Man

kan jo altid ønske sig en ny færge, men det vil være en investering, der vil være svær at finde økonomi til. Vi satser på at holde skroget i tip-top stand, fortæller han.

De oprindelige Gardner-diesel hovedmotorer er udskiftet med større SISU-motorer. Og en nyindkøbt reservemotor skal sikre, at færgen ikke får driftsstop.

På passagerer-siden er sommerhalvåret færgens højsæson. Fastliggere på campingpladsen, teltliggere, sommerhusbeboere og endags-turister valfarter til Bågø.

-I sommersæsonen og i weekenderne kan færgeskapaciteten være lige i det mindste, men så har vi mulighed for at sætte en ekstra tur ind. Målet er hele tiden at servicere kunderne bedst muligt, siger Ove Jensen.

En god arbejdsplads

CO-Søfart afprøver dagen efter samtalen med overfartslederen færgens service. Og der mangler ikke noget, kan vi konstatere.

Om bord tager skipper Flemming Schultz og bedstemand Niels Mogensen imod.

Solskin har de også sørget for viser det sig, da vi passerer molehovederne i Assens og sejler mod Bågø.

> fortsætter næste side



Advarsler og henstillinger har det med at drukne i skilteskoven. Denne husker de fleste, også når de er gået i land.

... Bågø-færgen

> fortsat fra side 15

Flemming Schultz er "ny" – med kun to år på færgen. Efter 27 år i fiskerikontrol-len trængte han til luftforandring.

-Jeg kedede mig, bemærker han.

På 'Baagø-færgen' er der al den afveksling, han kan ønske sig.

Passagerer, sejlads frem og tilbage, daglig kontakt med beboerne på Bågø, masser af snak med kunderne og et dejligt arbejdsklima.

Bedstemand Niels Mogensen tilføjer:

-Vi har det frit. Bare vi passer, det vi skal, så er der ingen, der blander sig i noget. Det er en rigtig god arbejdsplads.

Niels Mogensen har 24 år bag sig på overfarten.

Vagtplanerne er klar et år frem, og i hovedtræk har de vagt en uge og derefter en eller to uger fri, alt efter årstid, tørner og aftaler.

Under vagten er de på tilkald om natten. I løbet af et kvarter, skal færgen kunne være sejlklar.

Arbejdsdagen er delt i to med et par timer fri midt på dagen. Første afgang om morgenen på hverdage er 06.30 fra Assens, hvor sejladserne afsluttes ved 18-tiden.

Organisatorisk er skibsførerne på overenskomst med Søfartens Ledere, mens bedstemændene er dækket af 3F Sømændene-overenskomster. Aftaler, der bundet i overfartens historik, men som alle er godt tilfredse med.

-Jo, det er som vi gerne vil, lyder det enslydende fra både Flemming Schultz og Niels Mogensen.



'Baagø-færgen' og vikaren "Peter" fik i løbet af sommeren sidste år uvurderlig reklame på Facebook, da en taknemlig passager fortalte om sine trængsler, og hvordan færgens personale ydede ekstrem service. Blandt andet blev en i bilen glemt ost leveret dagen efter på Baagø. I opslaget konkluderede passageren, at "Peter" er "fucking flink."

Historien vandrede fra Facebook til den lokale avis og derfra til flere landsdækkende medier.

Vi nærmer os Baagø og de fire biler og få passagerer triller i land. Dagens post til øen afleveres, og daglige fornødenheder til øboerne trilles i land på trækvognen.

Værsgo - vognbane fire

En enkelt bil venter på at komme med til Assens.

-Værsgo. Benyt bane fire, lyder opfordringen til bilisten fra Niels Mogensen, der med armen peger i retning af den smalle broklap og færgens enlige vognbane.

Humoren er en del af jargonen om bord. Også besætningsmedlemmerne imellem.

-Det er da en dårlig dag, hvis ikke vi har generet hinanden, smiler Flemming Schultz.

Humoren slår også igennem på færgens Facebook-side, som overfartsleder Ove Jensen tog initiativ til at oprette for et par år siden.

I et opslag op til jul stiller besætningen sig for eksempel velvilligt til rådighed, hvis nogen har brug for at få julesmåkerne prøvesmagt.

-Facebook er en billig måde at reklamere på. Og det er et godt redskab til hurtigt at få en information ud om evt. ændringer i sejladsen, fortæller Ove Jensen.

Han indskyder, at nye tiltag i det hele taget er velkommen.

-Begrebet "vi plejer" eksisterer ikke hos os. Har nogen en ide, så afprøver vi det. Dur det ikke, kan vi jo altid lave det om igen, forklarer han.

Tiltaget på Facebook er blandt dem, der har bevist sit værd.



> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Ingen af færgets egne opslag kan dog måle sig med den udbredelse, som en passager opnåede på sin historie om 'Baagø-færge' sidste sommer. Et opslag, der har gjort både færge, servicen og overfartens sommervikar "Peter" berømt.

Passageren Christian Marcussen fortalte på Facebook sidste år i juli om sit møde med "Peter" og færgets service.

Færge blev holdt tilbage, så passageren med diverse habengut nåede at komme med. Ikke nok med det. Passagerens bekymring for en p-bøde, som følge af en meget alternativ parkering, imødekom færgets besætning også ved at flytte bilen, da færge var retur i Assens. Og da passageren dagen efter hentede bilnøglen på færge, fik han også den ost med, som han havde glemt i bilen.



Bedstemand Niels Mogensen (th) gør klar til afgang i Assens.

Passagerens konklusion var kort og godt, at vikaren "Peter" er "fucking flink."

Det opslag har fået 14.000 opadvendte tommelfingre og over 1.000 delinger.

-Jamen, sådan er vi her på 'Baagø-færge', erklærer Flemming Schultz og Nils Mogensen med én mund.

-Vi venter selvfølgelig et par minutter, hvis nogen ringer og siger, de er forsinkede. Og er vi på vej fra Båge, og der er nogen, der skal nå en bus, så kan vi godt

sætte farten lidt op, uddyber Flemming Schultz.

Overfartsleder Ove Jensen stiller sommerens kunder i udsigt, at den berømte vikar vender tilbage i år.

-Og er Peter ikke om bord, så kan alle regne med, at servicen er lige så fin, som den i det berømte opslag på Facebook, lover Ove Jensen.

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



Efter besøget i "Fiskeriets Hus" rundede Metal Maritime-forsamlingen havnen. Fra venstre er det Preben Sørensen, Poul Erik (Polle) Petersen, Jens Johansen, Ulla Olsen, Thomas Saaby Rasmussen, turarrangør Per Maj og Andreas Nymann Kristensen.

På heldagsudflugt:

Socialt samvær - kultur og faglige diskussioner

Der var højt humør, masser af snak, faglige diskussioner og udveksling af historier, da syv Metal Maritime-medlemmer sidst i marts var på udflugt. Det skortede heller ikke på hverken kulturelle indslag eller kulinariske oplevelser.

Her har frivillige kræfter formået at få et omfattende museum stablet på benene i bygningerne, som oprindeligt husede Bagenkop Smede- og Maskinværksted.

Formand for museet Steffen Rasmussen tog imod, og Henning Egemose, der selv er fhv. fisker, viste rundt i udstillingen, der fylder anseelige kvadratmeter.

Museet åbnede i 2015 i bygningerne, som foreningen både har købt og betalt.

Fiskeriet i Bagenkop er tæt på at være historie i sig selv. I 60'erne var her 70 kuttere i havnen. I dag kan de tælles på

én hånd: seks trawlere og tre garnbåde.

På Bagenkop Kro ventede en gedigen frokost i form af en fiskeplatte.

På busturen retur til Svendborg blev der tid til en afstikker til Bregninge Kirke, hvor udsigten fra kirketårnet blev afprøvet.

Vel tilbage i Svendborg blev det til et mere verdsligt, kulturelt indslag med besøg på "Den Høje Stue", hvor vædskebalancen blev serviceret.

> fortsætter næste side

Det er en fast tradition, at Per Maj fra Metal Maritime årligt forestår en udflugt for medlemmerne placeret i "Region Syddanmark". En 15-20 stykker plejer han at kunne samle, men i år var både sygdom, vagtplaner og andre forhindringer kommet i vejen for en del af de trofaste deltagere, da turen blev afviklet torsdag 23. marts.

Med afgang fra Metal Sydfyn i Svendborg, blev kursen sat mod det kun to år gamle "Fiskeriets Hus" i Bagenkop.



Miljøet på fiskerihavnen er genskabt med små træhuse og fine udstillinger i "Fiskeriets Hus".



Fhv. fisker Henning Egemose viste rundt i "Fiskeriets Hus".



Værktøj og udstyr, der fylder flere rum, blev nøje studeret.

> fortsat fra forrige side

Dagen blev afsluttet med frit valg på spisekortet på "Restaurant Svendborgsund".

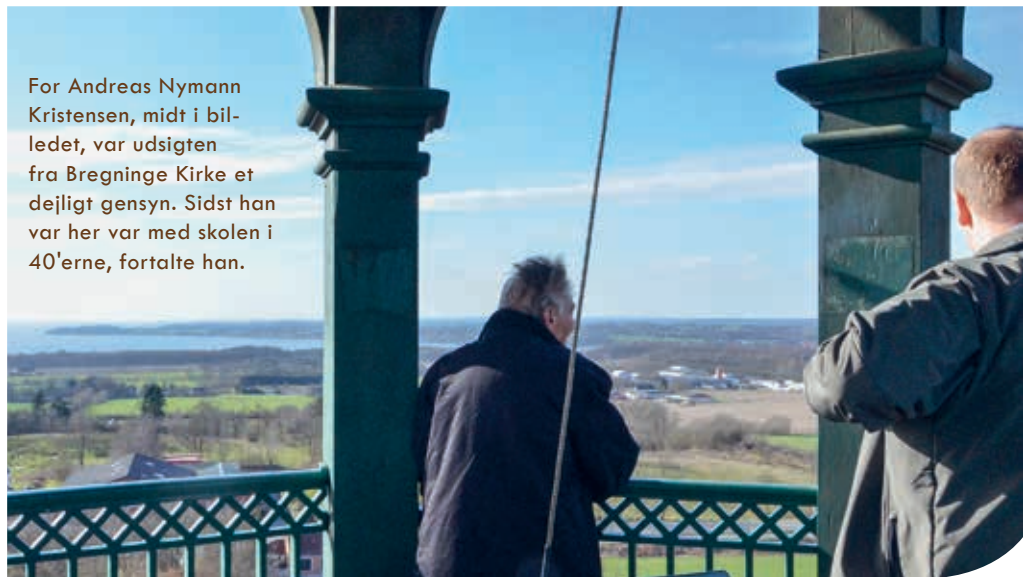
Overenskomster, fyringsrunder og tingenes tilstand i den maritime verden blev endevendt - alt i god ro og orden.

Og alle var enige om, at mange flere kunne have haft fornøjelse af dagen.

-Hvis der kommer en artikel og billeder fra turen i bladet, så hjælper det måske på deltagelsen næste år, lød et forslag.

Det være hermed gjort, sammen med den bedste anbefaling om at tage med.

For Andreas Nymann Kristensen, midt i billedet, var udsigten fra Bregninge Kirke et dejligt gensyn. Sidst han var her var med skolen i 40'erne, fortalte han.



YDER TILSKUD TIL REKREATION

Tlf. 20 94 18 32

Træffes: tirsdag & torsdag kl. 10-12

www.sygdomsramte-borgere.dk

For erhvervsaktive, der for en kortere eller længere periode har været væk fra jobbet på grund af sygdom eller arbejdsskade. Læs mere om betingelser og ansøgning på hjemmesiden.

De parisiske kanaler, Mona Lisa-tyveri og laksetatar

Hvert år. Hvert forår. Så er der et øjeblik, hvor jeg efter måneder omsluttet af gråvejr og vinterfrakker pludseligt mærker det. Foråret. Nu er det her. Forskellige steder. Forskellige tidspunkter, men der er altid et øjeblik, hvor jeg siger til mig selv: Nu er det forår! Det øjeblik, hvor man kan smide frakken og mærke solens varme, er altid ret fortryllende. Livskraften strømmer ud i hele kroppen. En af de forårsåbenbaringer, der står klarest for mig, er en dag i marts for et par år siden, da jeg var i Paris. Efter et par dage til en ret kedelig konference i gråvejr,

vågnede jeg op til høj sol og begav mig straks ud til et af de skønneste steder i Paris: Le Canal St. Martin.

Maritim oase midt i Paris

Det er et 4,5 kilometer langt kanalsystem, der løber gennem den østlige del af Paris. En skøn, maritim oase midt i Paris, der er omgivet af elmetræer og den ro, som kun vand kan give. Det var Napoleon, som tog initiativ til kanalkonstruktionen i 1802 for at få mere drikkevand til byen og lave en maritim vej gennem byernes by. Man kan stadigvæk

tage en tur på turistprammen gennem kanalsystemet. Det er en afslappende afveksling til det ellers hektiske turistliv i Paris. Kanalen er bygget op omkring et avanceret system af dæmninger, som gør det muligt at "falde" mere end 25 meter under sejlturen fra udspringet i Parc de la Villette til Bastille-pladsen, hvor kanalen går under jorden og slutter ude i Seinen.

Når man tager denne fredfyldte tur i en turistbåd, kommer pulsen ned,

> fortsætter næste side

VI FEJLER:

"DAY OF THE SEAFARER"

**TAG FAMILIEN MED NÅR
SEA HEALTH & WELFARE
INVITERER TIL FOREDRAG OM**

**"BRANDEN - GÅDEN
OM SCANDINAVIAN STAR"**

VED FORFATTER LARS HALSKOV

TORS DAG D. 22. JUNI 2017

KL. 13.00 - 18.00

HØJNÆSVEJ 56, 2610 RØDOVRE

VI SERVERER EN LILLE SAG TIL GAVEN OG DU KAN OGSÅ FÅ EN TUR
PÅ TOUR DE FRANCE-CYKLEN OG VINDE EN FLOT PRÆMIE!
SKRIV TIL OS, HVOR MANGE I KOMMER TIL SPS@HFV.DK

SEA HEALTH & WELFARE










Laksetatar

forret til 4 eller hovedret til 3

400 gram laksefilet uden skind og ben
1,5 dl olivenolie

Saften af en stor økocitron

Skallen af en halv økocitron

En halv porre, meget fint hakket

Salt

Peber

- 1 Hak laksen fint med en kniv. Gem evt. en tynd skive til pynt.
- 2 Bland laks med citronsaft og skal + salt. Lad det trække 10 minutter i køleskabet.
- 3 Så i med peber, olivenolie og finthakket porrer. Der skal smages til, men der skal meget citron og salt til.
- 4 Lad det hele trække 10 minutter mere og anret det kunstnerisk. Evt. ved brug af en form, ring eller glas, som det presses ned i og vendes ud af.
- 5 Pynt med citron og grønt.
- 6 Server med tynde skiver ristet brød eller rugbrød og evt. salat.



> fortsat fra forrige side

men rejsen rummer også en række spektakulære og dramatiske historier. Man kommer blandt andet forbi Rue de l'Hôpital Saint Louis. Den var omdrejningspunktet for et af de mest spektakulære kunsttyverier i moderne tid, nemlig tyveriet af Mona Lisa fra Louvre. Leonardo de Vinci realiserede dette mesterværk mellem 1503-1505, og det har haft et tumultarisk liv i fransk eje siden malerens død, og det har været en del af den franske republiks samling siden 1793 og hængt på Louvre det mest af denne periode.

Mona Lisa var væk

22. august 1911 tog maleren Louis Bérout hen til Louvre for at lave en skitse af La Joconde, som Mona Lisa hedder på fransk, men da han kom hen til maleriet, var det ikke længere på sin plads. Der blev iværksat en stor eftersøgning, og mange blev mistænkt. Mest spektakulært blev Pablo Picasso sat under mistanke, da han og ikke mindst

hans ven kunstkritikeren Guillaume Apollinaire havde udtalt, at man burde brænde Louvre og give plads til moderne kunst. Men de gik fri, da det viste sig, de ikke havde noget med affæren at gøre. Mysteriet blev ikke løst før to år efter i Firenze. Her opsøgte en vis Vincenzo Perrugia en lokal kunsthandler og præsenterede denne for intet mindre end Mona Lisa.

Glarimester bag tyveriet

Perrugia var netop hjemvendt til Italien efter at have arbejdet som glarmester i Paris i to år og, hvor han blandt andet arbejdede på Louvre. Her havde han set sit snit til at stjæle maleriet på museets lukkedag. Herefter havde han skåret det fri af rammen og gemt det sammenrullet i sit værelse i to år. Dette værelse lå nr. 5 Rue de l'Hôpital Saint Louis.

Politiet havde været forbi værelset en måned efter tyveriet, men politiinspektøren kunne ikke forestille sig, at en simpel håndværker kunne udtænke et så spektakulært tyveri, så man fandt det ikke nødvendigt at ransage boligen.

Mon ikke Perrugia er gået op og ned af Canal St. Martin og smilet over, at han havde verdens mest eftersøgte maleri i sin ydmyge bolig lige rundt om hjørnet.

Forår med laksetatar

Jeg mindedes historien den forårsdag for et par år siden, da jeg endte ved et veldækket bord i en af de bedre restauranter langs kanalen med udsigt til vandet og en bedre frokost. Her fik jeg en ret, som jeg særligt forbinder med forår: Tatar. Og endda i to varianter. Først laksetatar og så en oksetatar. Det er mad, som man ikke kan sluge. Det skal nydes. Mundfuld efter mundfuld og med frekvente slurke fed hvidvin imellem, mens man mærker forårssolen i ansigtet.

Her får I blot opskriften på laksetatar. Den er meget enkel og superlækker. Den fungerer både som forret og som hovedret, men den bør serveres med tynde skiver ristet brød eller rugbrød – og måske en lille salat eller et par dampede asparges.

Foto til højre:

Nuværende 'Fynshav' er hidtil største færge på ruten med plads til 550 passagerer og 90 personbiler. Færgen blev bygget til Samsø Linjen i 1988 som 'Kyholm'. Indsat på Bøjden-Fynshav i 2015.

Foto herunder til venstre:

Den første 'Fynshav', som DSB indsatte på overfarten ved åbningen i maj 1967.

Foto herunder til højre:

'Heimdal' havde allerede 38 år på bagen, da DSB i 1968 flyttede den fra Storebælts-overfarten til Bøjden-Fynshavn.



Foto: Peter Therkildsen



Foto: Museet for Søfart



Foto: Museet for Søfart

50 år på linjen mellem Bøjden og Fynshav

27. maj er det 50 år siden DSB åbnede færgeforbindelsen mellem Bøjden og Fynshav. Den nye færgerute afløste den noget længere forbindelse mellem Mommark og Fåborg, som oprindeligt blev åbnet af ØK i 1922 og senere overtaget af DSB.

Lokale kræfter havde på begge sider af Lillebælt arbejdet ihærdigt gennem 50'erne og starten af 60'erne for at få den hurtigere forbindelse etableret. Nye fergehavne blev bygget, og der var stor festivitas på begge sider, da det endelig med nogen forsinkelse lykkedes

at få alle tekniske udfordringer løst, så sejladsen endeligt kunne komme i gang 27. maj 1967.

Siden 2011 har Færgen varetaget overfarten, hvor rutens hidtil største færge, 'Fynshav' blev indsat i 2015.

'Fynshav' fordoblede kapaciteten på overfarten, og med tilfredshed kunne AlsFærgen ved årsskiftet konstatere, at alle pile peger opad på overfarten. 2016 havde budt på flere personbiler, flere lastbiler og flere passagerer. I alt sidste år benyttede 130.245 personbiler overfarten, hvilket var en fremgang på 6,7 pct. sammenlignet med året før. I rækken af tal for 2016 indgår også 331.303 passagerer og 3.001 lastbiler. Mens genvejsruten således bliver mere og mere brugt, er lokale kræfter på begge sider varme på en mere fast forbindelse i form af en bro. Foreningen Als-Fyn Broen er stiftet i 2013, og visionen er, at en fast forbindelse er under etablering senest i 2020. Mens politikere og lokalsamfund drøfter

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

> fortsætter næste side



'Najaden' blev bygget til DSB i 1967. Færgen blev indsat på Bøjden-Fynshav i 1987 og solgt 11 år senere.
Foto: Museet for Søfart

> fortsat fra forrige side

bro-udsigterne, fortsætter AlsFærgen ufortrødent med sejladsen, der sidst i maj har 50 års jubilæum. Jubilæet markeres mandag 29. maj med en reception på overfarten, hvor politikere, samarbejdspartnere og medier vil være blandt de inviterede. hanh



Vi mindes

Poul Wisti Sørensen

f. 1. maj 1946
er afgang ved døden 24. februar 2017

Hans Albert Fabricius

f. 17. januar 1934
er afgang ved døden 19. marts 2017

NYT OM NAVNE

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. maj - 30. juli 2017



FØDSELSDAG

50 år

Martin Roos, 21. maj
Rune Thonesen, 22. maj
Kristian Bundvad, 26. maj
Vitor Wuppermann, 9. juni
Per Ebbe Daniel Fredhage, 14. juni
Peder Kjær Vinstrup, 21. juni
Allan Richard Kastrup, 27. juni
Torben Brandt, 1. juli
Jan Winther Hald, 9. juli
Lars Verner Eriksen, 10. juli
Conny Mikkelsen, 16. juli

60 år

Ib Rasmussen, 27. maj
Benny Jacobsen, 29. maj
Niels Peder Jensen, 31. maj
Jytte Bendtsen, 4. juni
Lesley Anne Crawford, 5. juni
Stig Hansen, 17. juni
Ole Balleby Jensen, 28. juni
Jimmy Nielsen, 2. juli
Erik Holmen, 6. juli
Sven-Arne Holm, 15. juli
Hans-Jørgen Leth, 18. juli

65 år

John Møller, 24. maj

Jens Fage-Pedersen, 2. juni
Filip Peder Jensen, 11. juni
Jørn Fabricius Hansen, 25. juni
John Ole Pedersen, 29. juni
Anni Vesth, 5. juli
Veronica Carmel Dwyer Sørensen, 12. juli
Finn Hansen, 19. juli

70 år

Svend Aino Lindbøl, 23. maj
Jan Wagner, 26. maj
Søren Larsen, 24. juni

75 år

Børge Larsen, 5. juni
Palle Bjarne Madsen, 7. juni
Erik Vagn Nielsen, 11. juni
Steen Boddum Larsen, 9. juli
Jørgen Hansen, 15. juli

80 år

Carl J Hansen, 6. juni
Kurt Due, 25. juni
Frank Thunø, 26. juni
Henry Buusman, 27. juni

85 år

Elo Borring, 9. maj

JUBILÆUM som medlem af Metal Maritime

25 år

Bente Pedersen, 1. maj
Klaus Aage Nielsen, 1. maj
Bente Brandt Nielsen, 1. maj
Erik Escherich, 1. maj
John Eli Sørup, 1. maj

Charib Abdulla Juma, 3. maj
Henrik Harris Nielsen, 1. juli
Jørgen Transø, 15. juli

50 år

Vincente Marino Rivas, 22. maj
Manuel Antelo Fernandez, 7. juli

40 år

Rona Christa Jensen, 1. maj
Karin Törnell, 1. maj

Fødselsdage og jubilæer for medlemmer af Metal Maritime er siden årsskiftet samlet under ét og ikke mere opdelt i henholdsvis "Catering" og "Dæk og Maskine".

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

Førerløs bagside

Allerførst en forbrugeroplysning.

Denne bagside er et selvkørende eksperiment, og skulle læseren opleve, at teksten starter et sted og ligesom ender et helt andet, så er det ganske enkelt en del af eksperimentet.

Til gengæld, kan læseren berolige sig med, at der ikke vil forekomme menneskelige fejl, idet bagsiden er blevet til helt uden menneskelig indblanding.

Menneskelige fejl er absolut af det onde. Hvad værre er, så har de vist sig at være umulige at udrydde. Flere årtusinders indsats for at eliminere dem, har været forgæves. Det seneste århundrede har kampen været indædt, og der er brugt i milliarder af ressourcer på forskning, analyser, rapporter og træningsprogrammer.

Resultatet er udeblevet. De menneskelige fejl fortsætter. Også til søs. Med store omkostninger for natur og miljø til følge.

Der er således gedigen logik bag ved tanken om at gribe om ondets rod - så at sige. Fjern menneskene. Så forsvinder også de menneskelige fejl.

Dette nye tiltag skal Danmark naturligvis være førende indenfor, og erhvervsminister Brian Mikkelsen går forrest og lover, at lovgivningen bliver tilpasset, så vi inden år 2020 har fører-

løse skibe i danske farvande - og det er jo lige om lidt...

Til DR argumenterede han overbevisende midt i marts:

-Al erfaring viser, at det er mennesker, der begår fejl. Det er ikke maskinerne, udtalte Brian Mikkelsen.

Og forbrugerne kan, ifølge erhvervsministeren, se frem til billigere varer i supermarkederne, når omkostningerne til mandskab på skibene skæres ned, ligesom færgepassagerer får udsigt til billigere billetter.

Nyheden om den førerløse fremtid til søs har på DR's Facebookside trukket lange kommentar-tråde. Folkeviddet bemærker blandt andet, at riget de seneste måneder har eksperimenteret med en førerløs regering - herunder også erhvervsministerium - og at det ikke umiddelbart er nogen anbefaling.

Nu er kommentarerne på Facebook jo skrevet af mennesker, og dermed er sandsynligheden for, at de er fejlbehæftede, ret voldsom.



Illustration: CO-Søfart

Bagsiden har i denne førerløse tilstand taget ja-hatten på. Med moderne teknologi kræver det kun en APP til en smartphone at sætte førerløse skibe i søen, og Bagsiden har i al ydmyghed udviklet en BETA-version af "Shipowners App".

Den er nu i test, og tilbagemeldingerne er positive. De menneskelige fejl er allerede reduceret til nul om bord på test-skibene, hvor der ingen mennesker er tilbage. Alt tegner godt.

En ældgammel vittighed fortæller om bonden, der beklagede, at hans hest var død, netop som det var lykkedes ham at vænne den af med at spise.

Hvordan denne gamle vits har fundet vej til Bagsiden, står hen i det uvisse. Der må være tale om en teknisk fejl.