

Fagbladet CO-Søfart

Metal Maritime: Seks nye i nyvalgt bestyrelse

> 10 - 11

MARTEC efter fusion:

Vil tiltrække flere til maritime uddannelser

> 14 - 15

Færgen 'Ulv sund':

"Billetter" fra bageren i Bårse

> 16 - 18

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
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Christian H. Petersen, faglig konsulent
Jesper S. Holmgreen, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Arco

Deadline

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

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

Næste nummer

udkommer 1. december
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

Færgen 'Ulv Sund' i færgeløbet på øen
Lindholm Foto: Hanne Hansen

Oplag

2.670

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

Indhold

Faglige sager og noter 4-8

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 6-7

Metal Maritime A-kasse:
Overskydende timer er afskaffet 8

Metal Maritime:
Seks nye i nyvalgt bestyrelse 10-11

Skiftedag på ITF-kontoret 12-13

Skagen Skipperskole og Martec fusionerer:
Vil tiltrække flere til maritime uddannelser 14-15



Færgeoverfart:
'Billetter' fra bageren i Bårse 16-18

Museum i Barcelona et besøg værd 19

Senneps-lam med grønt smør 20-21

Nyt om navne 22-23

Rekord-opbud af
rigtige skibe i filmen 'Dunkirk' 24

Feriedage kontoret CO-Søfart

Christian H. Petersen 16/10 - 21/10

Praktikpladser gør det ikke alene

Af Ole Philipsen, formand Metal Maritime og CO-Søfart

Netop som denne leder skrives, begynder den årlige rituelle stammedans om kongerigets finanslov for det næste år, og regeringen fremsætter sine forslag.

Bortset fra de normale husholdningspunkter, forsvar, politi, sundhed, uddannelse osv. indeholder finanslovsforslagene også de økonomiske hjælpemidler, som regeringen har planlagt, erhvervslivet i Danmark skal have, for at fremme væksten og beskæftigelsen i Danmark.

Fælleskassen støtter igen danske redere

Arbejdsgiverne i søfarten har, som alle andre arbejdsgivere, længe signaleret, hvilke ønsker og drømme, de har til regeringens forslag og ikke mindst lobbyet for dem.

Fra starten kom den første gave i form af ændring af destinationskravet, således at endnu flere skibe kan nyde godt af en anden gammel gave, nemlig DIS.

Derudover er Offshore DIS og en kraftig formindskelse af registreringsafgiften ved indflagning af skibe til den gamle gave DIS, bare nogle af ønskerne fra de danske rederiers organisationer.

Der skal jo være en modydelse og et alibi for, at erhvervet, der i forvejen støttes mest af den fælles pengekasse, kan få endnu mere støtte.

Her har rederierne organisationer fundet frem til, at de vil løse problemet med det i år lave antal ansøgninger om optagelse på samtlige maritime uddannelser.

Problemet med det skrantende optag er behandlet i flere debatindlæg. Og en stribe ikke-søfarende har filosoferet over, hvorfor de unge har svigtet uddannelsen til søs.

Rederierne vil give garanti for praktikplads samt oprette flere pladser – og derved påtage sig øgede byrder og ansvar. Det eneste, de beder om for dette store offer er, at uddannelsen skal foregå på SU, som jo betales af fælleskassen.

Leder

Jobs efter endt uddannelse kniber det med

Nu skal det ikke være en kritik af, at rederne vil skabe flere praktikpladser, det er et godt tiltag, men det er ikke nok bare at uddanne folk, der skal også være arbejde bagefter, og her kniber det gevaldigt.

På trods af alle de smukke statistikker og den megen varme luft fra rederierne organisation, så er det uomtvisteligt, at den danske beskæftigelse i danske skibe er dykket alvorligt de sidste 20 år. Så ud over praktikgarantien er der behov for, at rederierne også viser seriøse tiltag for at sikre den resterende danske beskæftigelse i DIS.

Hvis jobbene er der, så kommer de unge, der er interesseret også, og søger uddannelsen. At se den sammenhæng er ikke raketvidenskab. Med gode og mange jobs i erhvervet, vil det naturligt også udmønte sig i positiv omtale fremfor de negative overskrifter, der har fulgt i kølvandet af store fyringsrunder.

Underkend ikke de unges evner

De unge i dag har mange flere muligheder end tidligere generationer. Det kan godt være, at deres stavefærdigheder ikke er som i den sorte skoles tid, men deres evne og viden til at finde informationer om jobbene, mulighederne og uddannelserne er 100 km foran tidligere generationers, så mon ikke mange af dem tænker: Hvorfor søge en uddannelse, hvor jeg bagefter alligevel altid er først i fyringsrunden, når et rederi skal spare en 25 øre?

Rederierne kunne øge troværdigheden

Hvis alle rederier - og ikke bare enkelte, som i dag - viste, at der var reel vilje og lyst til at uddanne og bagefter beskæftige danske søfarende, så ville en del af problemet med manglende ansøgninger til uddannelserne være løst helt af sig selv. Og måske blev det endda lidt mere troværdigt, næste gang rederierhvervet beder om mere støtte fra den fælles pengekasse.

For at tro, at redernes ønsker om mere i støtte nu er opfyldt, er nok utopi.

Manglende løn simrer stadig på Skipperkroen i Tejn

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent Metal Maritime

Et medlems ansættelse på Skipperkroen i Tejn på Bornholm er blevet en langstrakt sag, der har trukket store ressourcer hos både medlem og faglig afdeling.

Som beskrevet i sidste nummer er et medlem kommet i klemme ved sin ansættelse på Skipperkroen i Tejn på Bornholm, hvor han ikke er blevet aflønnet korrekt i henhold til den indgåede kontrakt.

Som beskrevet sidst, prøvede medlemmet først selv at få det tilgodehavende beløb udbetalt, men da dette var uden resultat, tog Metal Maritime over. På trods af gentagne forsøg via telefon, mail og brev, så lykkedes det i første omgang heller ikke Metal Maritime at få arbejdsgiveren i tale. I sidste øjeblik blev vi dog kontaktet af arbejdsgiver, som håbede, at vi ville indgå forlig i sagen. Dette valgte medlemmet at acceptere, selvom

beløbet var mindre end det samlede tilgodehavende.

I sager af denne karakter, kan det ofte være en fornuftig løsning for medlemmet at indgå forlig, da en konkurssag med efterfølgende anmeldelse til Lønmodtagernes Garantifond ofte vil betyde, at man tidligst får noget udbetalt efter et års tid.

Konkurssag påbegyndt

Så der blev indgået forlig på betaling af 18.500 kr. Desværre kom der ikke nogen penge til medlemmet, og igen kunne vi fra faglig afdeling ikke opnå kontakt til arbejdsgiveren. Derfor påbegyndtes konkursbegæring mod Skipperkroen ved Skifteretten i Rønne.

Dette foregik gennem en advokat på Bornholm, som valgte at tage kontakt til arbejdsgiver, inden sagen skulle for retten. Her lykkedes det åbenbart for advokaten at trænge igennem til arbejdsgiveren, som efter aftale samme dag indbetalte første halvdel af det samlede tilgodehavende på kr. 37.000. Anden halvdel skulle falde den 15. august, men her har arbejdsgiver kun betalt en del af beløbet. Så nu skal vi muligvis igen have

fat i Skifteretten, men om ikke andet så har medlemmet på nuværende tidspunkt fået udbetalt mere, end vi havde aftalt i det oprindelige forlig.

Det er utroligt så meget tid, vi som fagforening skal bruge på at få sat sådan en arbejdsgiver på plads – mens det for medlemmet også er en stor belastning, da man går uden løn i perioden og dermed kan have svært ved at betale regninger mv.

Overvejer du et landjob - se dig godt for

Vi ser det desværre jævnligt i den type sager, hvor et medlem af forskellige årsager har valgt at gå i land og får job hos en mindre lokal restauration el. lign.

Disse steder er desværre ofte ledet af mennesker, som ikke har nogen viden om arbejdsretlige forhold, herunder udbetaling af løn. Endvidere er ansatte disse steder sjældent omfattet af en overenskomst, som ville give noget sikkerhed for ordnede forhold. Vi skal derfor opfordre alle medlemmer, som overvejer det eller allerede har fået arbejde i restaurationsbranchen, om at se sig rigtig godt for. I er meget velkomne til at sende kontrakter mv. ind til gen-nemsyn i faglig afdeling. ●

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





STATUS OVERENSKOMSTER

Fra venstre Hanne Berg Kelm, formand for Andelselskabet Bjørnø-Færgen a.m.b.a., faglig konsulent Kirsten Østergaard fra Metal Maritime og og skipper Anders Høj Andersen efter OK-forhandlingerne på Bjørnø sidst i august.
Foto: Jesper Sveegaard Holmgren



Bjørnøfærgen

En overenskomstfornyelse for skibsførere på Bjørnøfærgen blev forhandlet ved et møde på Bjørnø 25. august. Aftalen skal nu færdigredigeres og efterfølgende godkendes endeligt på begge sider af forhandlingsbordet. Fra færgeselskabet deltog for-

mand for Bjørnøfærgen a.m.b.a Hanne Berg Kelm og bestyrelsesmedlem Anne Hansen, mens skipper Anders Høj Andersen repræsenterede Metal Maritime sammen med faglig konsulent Jesper Sveegaard Holmgren og undertegnede.

køj



Limfjords Pilot ApS

Overenskomsten for bådemænd udløber med udgangen af november 2017. Der er endnu ikke aftalt forhandlingsdatoer, men det vil der blive efter bladets deadline.

køj

NCC

Overenskomsten for dæk og maskine samt kokke er udløbet med udgangen af juni 2017. Der er aftalt forhandlinger med rederiet den 13. september. I forhandlingerne deltager talsmanden for gruppen.

køj

Offshore: OSM-overenskomst

Vi mangler fortsat at få forhandlingerne om ny overenskomst for det tekniske personale hos OSM og riggen 'Crossway Eagle' endeligt på plads. Vi fremsendte udkast til fornyelsen, herunder hyrebilag, til virksomheden tidligere på sommeren og har netop i skrivende stund modtaget deres svar. I forhold til hyrebilaget, så er de her indforstået med udkastet. Til gengæld afviser de stort set alle øvrige ønsker fra Metal

Maritime og medarbejderne. For så vidt angår flere af forslagene, så kommer det efter mødet i maj ikke som nogen større overraskelse, at de afviser. Vi er dog uforstående overfor, at de ikke har imødekommet os på flere punkter og har derfor foreslået og argumenteret for at, OSM genovervejer deres holdning til enkelte forslag. Det har de svaret tilbage, at de vil gøre, så nu afventer vi deres snarlige svar.

cp

Færgen - catering

Hyrebilag for Færgen catering for perioden 2017, 2018, 2019 DAS er godkendt den 17/8-2017.

Ligeledes er hyrebilag 2017 DIS godkendt. Færgen vil rette lønningerne således at de nye lønninger er gældende fra udgangen af august og alle efterreguleringer med tilbagevirkende kraft til 1. maj 2017 vil komme med lønnen i september. Hyrebilagene vil snart kunne ses på hjemmesiden.

køj



Aalborg Havn

Vores fælles-overenskomst med Søfartens Ledere for dæk & maskine samt navigatører ansat ved Aalborg Havn udløber med udgangen af september. Vi har aftalt møde angående fornyelse af overenskomsten i Aalborg den 21. og 22. september.

cp

Officerer og navigatører i Danske Rederier

Da dette blad gik i trykken 1. september, var Metal Maritime og Danske Rederier (fhv. Danmarks Rederiforening) meget tæt på enighed om ny overenskomst for officerer - herunder navigatører - i DIS-skibe. Forhandlingerne indledtes i foråret, og blev midt i august genoptaget efter feriepause.

Det forventes, at resultatet af forhandlingerne og dermed den endelige overenskomst vil være offentliggjort på blandt andet CO-Søfarts hjemmeside, når bladet her udkommer 15. september.

han

CO/SEA
SEMINAR

2018
23. - 25. maj

For bestyrelser, talsmænd og tillidsrepræsentanter.

Siden sidst:

Nyt fra faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart & Metal Maritime

Vi er atter ferieramt i afdelingen, og da mange af jer har knoklet ekstra gennem de sidste mange måneder, så må vi konstatere, at antallet af henvendelser har været få. Det har heldigvis givet os tid til hovedrengøring på Mose Alle, så nu er der rent faktisk rum og hylder, hvor der ikke står mapper.

Molslinjen

Vi var et smut ovre i Århus, hvor vi, bistået af tillidsmand Jørgen Pedersen, fik en snak om fornyelsen af vores lokalaftale. Stemningen var god, og begge parter fik nogle af deres ønsker opfyldt. Da vi har tradition for, at vores lokalaftale ligner sømændenes, afventer vi, at de opnår enighed med dem også.

Det blev også til en kort snak om fremtiden, og særligt overtagelsen af sejladsen til Bornholm blev kortvarigt drøftet.

Fjord Line

Rederiet har givet os masser af arbejde tidligere, og det fortsatte heldigvis over sommeren, hvor vi kort før sommerferien fik tilsendt et udkast til en dokningsaftale.

Alle skibene skal i dok i løbet af ultimo 2017 og primo 2018, og da rederiet var lidt sent ude sidst, så var der enighed om, at det ville være godt at få en forhandling i gang i god tid.

Vi har sendt aftalen ud til kommentarer fra tillidsfolkene, og har på

den baggrund sendt dem et tilbud på, hvordan vi ser en mulig aftale.

I skrivende stund vides det ikke, om en aftale kan opnås.

Søfartsstyrelsen

Som beskrevet i sidste blad, arbejder man med nogle ønsker fra Færgesekretariatet. Der var møde i arbejdsgruppen under ferien, hvorfor vi ikke deltog.

Faglig afdeling har indstillet til bestyrelsen, at vi fremover ikke deltager i projektet.

Baggrunden herfor er, at samtidigt med, at vi arbejder på en lempelse af kravene til navigatører og skibsassistenter på de indenlandske færger, modtager vi en besætningsfastsættelse på Ærøfærgen, hvor der - efter vi påpegede, at der manglede et besætningsmedlem - nu søges om "en person", så syntes vi, at tiltroen til både myndigheden og rederierne er væk.

> fortsætter næste side

Skibsprovianteringshandler Jens og Margrethe Withs fond

Fonden har til formål

at støtte ældre, syge og fattige af søens folk ved legater. Derudover kan fonden støtte i tilfælde, hvor det sociale aspekt spiller en stor rolle.

Det er absolut en betingelse

for at komme i betragtning, at man er - eller gennem mange år har været - søfarende i handelsflåden.

CO-Søfarts formand, Ole Philipsen, er medbestyrer af "With-Fonden".

Ansøgningsfrist
medio november

Ansøgningsskema
fås ved personlig,
telefonisk eller skriftlig
henvendelse til:
CO-Søfart, Mose Alle 13
2610 Rødovre
Tlf. 36365585

> fortsat fra forrige side

Den Sociale Fond - DFDS

Der har været møde i fonden, som efterhånden er begyndt at modtage og imødekomme ganske mange ansøgninger med bevillinger.

Rigtig mange har været inspireret til at søge om penge til at komme på vægttabskursus. Men på skribentens vegne (og altså ikke på bestyrelsens endnu) skal det påpeges, at der skal være tale om betydelig overvægt, som i sidste ende kan være helbredstruende eller arbejdsstruende, for at fonden kan være aktuel som økonomisk støtte.

Men, og her skrives på hele bestyrelsens vegne, det har været en fornøjelse at se de gode resultater, og det gode humør, folk er vendt tilbage med, efter tiltag, som fonden har støttet.

PFA – nyt til pensionsordningen

Pensionsaftalerne mellem de faglige organisationer og PFA er blevet fornyet efter udløb af den 3-årige aftale.

Der er nu indgået en 5-årig aftale, hvor administrationsgebyret til PFA er fastlåst.

Ud over bedre dækninger og mindre omkostninger indeholder den nye ordning også et nyt produkt - noget som PFA kalder Earlycare.

Ordningen går ud på, at man kan kontakte PFA allerede på første sygedag, hvis man vurderer, at det bliver en langvarig sygdom, og så kan de forsøge at hjælpe derfra, uden du først skal forbi egen læge.

Det har den fordel, at man hurtigt bliver peget i den rigtige retning, og dermed forhåbentlig kommer hurtigere igennem et sygdomsforløb.



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**

Offshore:

Opsigelser i Sodexo

Krisen i offshore-sektoren er endnu ikke overstået. Fra at have tre rigge med cateringpersonale, er Sodexo snart nede på en enkelt rig. På den baggrund er man i øjeblikket i gang med at skære ned på antallet af cateringmedarbejdere. Det har desværre konsekvenser for en del af vores medlemmer, som er blevet opsagt på grund af efterfølgende omstruktureringer af medarbejderstaben. Der er håb om at Sodexo igen får flere rigge, men på Nordsøen kan man aldrig være sikker på noget. **cp**

Maersk Supply: Restbeløb udbetales til berørte medlemmer

De sidste regninger for uddannelse og omkostninger i forbindelse hermed jf. overenskomsterne, er nu betalt til de berørte medlemmer. Restbeløbet i puljen vil i løbet af august måned blive udbetalt til medlemmerne. Maersk Supply Service overførte i maj måned finansieringspuljen til Metal Maritime, hvor vi overførte et á conto beløb til omfattede medlemmer med besked om, at den endelige opgørelse først ville være klar her i sensommeren. **køj**

Nye tillidsvalgte i Fjord Line og NCC

Omvalget til talsmand for supervisorerne i Fjord Line på 'Oslofjord' endte med flest stemmer til Anders Kold, som dermed er valgt. Ligeledes på 'Oslofjord' er Linda Christiansen valgt til suppleant for cateringpersonalet. I NCC er Torben Enevoldsen Vestergaard valgt til ny tillidsrepræsentant efter at Jimmy Knudsen har valgt at nedlægge sit hverv. **cp**

Faglige sager

& noter

Dagpengereform 2017:

Overskydende timer er afskaffet

Af Susanne Holmblad, Metal Maritime A-kasse

Med dagpengereformen er reglerne om "overskydende timer" bortfaldet pr. 1. juli 2017.

Hvis du har arbejdet ekstra op til din ledighed, har det ikke mere betydning for beregningen af dine dagpenge. Alt, som kommer til udbetaling af løn, fridøgn og overtimer på din sidste lønseddel, som svarer til mere end 160,33 timer, vil **IKKE** blive modregnet, før du kan få dagpenge.

Bliver du ledig midt i en måned, bliver de timer, du har arbejdet i måneden op til du blev ledig, fratrullet i udbetalingen af dagpenge.

Hvis man bliver ledig midt i en måned (DIS dage omregnet til timer):

Eksempel 1:

Ledig pr. 10/8 2017

Får udbetalt løn for 10 dage = 53,44 timer, fridøgn 5 = 26,72 timer,
2 G-dage svarende til 14,80 timer = i alt 94,96 timer

160,33 timer minus 94,96 timer = 65,37 timer, som man vil modtage dagpenge for i august måned.

Eksempel 2:

Ledig pr. 18/8 2017

Får udbetalt løn for 17 dage svarende til 90,85 timer, 10 fridøgn = 53,44 timer
= i alt 144,29 timer, 2 G-dage svarende til 14,80 timer = i alt 159,09 timer

Ingen udbetaling af dagpenge før 1/9

Mindste udbetaling af dagpenge er 14,80 timer

G-dage – din arbejdsgiver skal betale for dine første 2 ledighedsdage, hvis du har været ansat i mere end 74 timer.



HOLD AUTOMATISK STYR PÅ CERTIFIKATERNE



GRATIS
for medlemmer af
Metal Maritime

vejl. pris
pr. år
ca. 450 kr.

Få adgang til C-Alarm

Scan koden eller følg linket til vores hjemmeside, hvor du kan læse mere og tilmelde dig.

www.co-sea.dk/c-alarm.70687.aspx



KOM GODT OMBORD I DIN NYE PENSIONSORDNING

1. september har du fået du en forbedret pensionsordning i PFA. Det betyder lavere omkostninger, bedre dækninger på dine forsikringer og nye muligheder for hjælp, hvis du bliver syg.

Se alle detaljerne på pfa.dk/soeordningen

PFA
P E N S I O N

Seks nye i **nyvalgt** Metal Maritime bestyrelse

Valget til bestyrelsen for Metal Maritime blev afsluttet med udgangen af juni.

Den nye bestyrelse har 31. august holdt sit første bestyrelsesmøde.

Metal Maritimes nyvalgte bestyrelse på i alt 13 valgte talsmænd / tillidsrepræsentanter, består af seks nyvalgte, seks genvalgte og gensyn med et tidligere bestyrelsesmedlem.

Otte bestyrelsespladser fordelt på fire valggrupper blev besat efter første runde, hvor antallet af opstillede kandidater stemte overens med antallet af pladserne i bestyrelsen.

Kampvalg i to valggrupper

Der måtte kampvalg til i to valggrupper for at afgøre fordelingen af i alt 5 bestyrelsespladser. Der var således kampvalg i valggrupperne "Passagerskibe, menige" og "Offshore".

I valggruppen "Offshore" kæmpede Helle Sørensen og Hans Sloth - begge fra Sodexo -, om valggruppens ene sæde i bestyrelsen, og kun et par stemmer afgjorde valget. Helle Sørensen fik således 24 stemmer mod Hans Sloth's 21 stemmer.

Bestyrelsens sammensætning efter valget fremgår af oversigten på modstående side. Det angives også på oversigten, hvilke valggrupper, det enkelte bestyrelsesmedlem er valgt i.

Syv kandidater til fire pladser i "Passagerskibe, menige"

Der var især i valggruppen "Passagerskibe, menige" stor interesse for de fire pladser i bestyrelsen. I alt stillede syv kandidater op. Følgende opnåede ikke valg i denne valggruppe:

Kaj Mølvang Petersen, DFDS, Renato Stojnic, Fjord Line og Henrik Mikkelsen, DFDS. Sidstnævnte - Henrik Mikkelsen



BESTYRELSESVALG 2017

For at sikre ligelig repræsentation af alle segmenter blandt medlemsskaren, har valget været opdelt i seks valggrupper:

- Færger, menige
- Officerer
- Offshore
- Passagerskibe, menige
- Specialskibe
- Tramp

Bestyrelsen i Metal Maritime vælges for en periode af 2 år. Opstillings- og stemmeberettigede er alle talsmænd og tillidsrepræsentanter.

- udtræder dermed af bestyrelsen efter i alt 8 år.

Tak til afgåede bestyrelsesmedlemmer

Foruden Henrik Mikkelsen udtræder følgende, der ikke genopstillede:

Jette Foged Krog, Tove Villadsen, Jeppe Skøde Knudsen, Kenneth Otte og Thomas Saaby Rasmussen.

-De har alle gjort en stor indsats i Metal Maritime, og har været med til at sikre, at Metal Maritime er en betydningsfuld afdeling i Dansk Metal - og at organisationen er en markant aktør på det maritime område både nationalt og internationalt, siger formand Ole Philipsen og tilføjer:

-De ønskes alle alt muligt held og lykke fremover.

Stærk bestyrelse

-Samtidig byder jeg de nye velkommen i bestyrelsen, og jeg ser frem til samarbejdet. Danske søfarende er under pres, og det vil ikke blive mindre. Derfor er det vigtigt, at Metal Maritime har en stærk og målrettet bestyrelse, der kan træffe beslutninger - også de vanskelige. Den store interesse for at stille op til bestyrelsen blandt de tillidsvalgte er et tydeligt signal om, at der er både engagement og interesse for det faglige arbejde. Det har været en meget positiv oplevelse. Og med den store interesse, er der ingen tvivl om, at Metal Maritime også efter valget har en bredt funderet og stærk bestyrelse, siger Ole Philipsen.

Den nyvalgte bestyrelse tiltrådte 1. august.

2017 BESTYRELSE



N Nyvalgt

G Genvalgt

Færger, menige



G

Torben Olsson
dæk & maskine
BornholmerFærgeren



G

Henrik Purtoft
dæk & maskine
AlsFærgeren

Officerer



N

Niels Wilstrup
overstyrmand
Torm



N

Thomas Priskorn Schmidt
Business Manager Taxfree
DFDS



N

Hans Sloth
Chief Steward
Sodexo



N

Helle Sørensen
catering
Sodexo

Offshore

Passagerskibe, menige



G

Dorthe Heide
catering
DFDS



N

Karin Bjerregaard
catering
DFDS



N

Erling Buus
catering
Fjord Line



G

Kurt Kjemtrup Carlsen
dæk & maskine
DFDS

Specialskibe



G

Jørgen Klindt Andersen
dæk & maskine
Svitzer



N

Per Maj
dæk & maskine
Erria / Dong Energy / Vattenfall



G

Kristian Bundvad
dæk & maskine
Esvagt

Tramp

Navigator Peter Hansen har over sommeren gennemgået ITF's kurser for inspektører. Han ser især frem til jobbet opsøgende del med skibsbesøg og direkte kontakt til de søfarende.



Direkte kontakt til skibe og søfarende

-Førstehåndsindtrykket på gangvejen og et kig i maskinrummet fortæller hurtigt, hvordan forholdene er om bord på et skib. Hvis tingene her er i orden, så er forholdene for søfolkene om bord det højst sandsynligt også, lyder nytiltrådt ITF-inspektør Peter Hansens tommelfingerregel.

Med få afbræk har navigator Peter Hansen siden han var 14 år været i den maritime verden.

Et 8-16 kontorjob ligger ham meget fjernt, og han ser jobbet som ITF-inspektør med opsøgende kontakt til skibe og besætninger som skræddersyet netop til ham.

-At hjælpe de søfarende, ha' den direkte kontakt og være der for dem, når de har brug for hjælp, det er noget af det, jeg især ser frem til, lyder Peter Hansens umiddelbare forventning som nytiltrådt ITF-inspektør.

Foruden den maritime baggrund har 53-årige Peter Hansen sin erfaring som forhandler af overenskomster i Navigatorforeningen og som Superintendent i Erria at trække på.

-Det helt grundlæggende er nok, at tilgå tingene med respekt for andre mennesker. At snakke med folk og lytte giver langt bedre resultater, end at komme farende med løftede øjenbryn, bemærker han.

Som kun 14-årige indledte han karrieren til søs som dæksdreng i rederiet Ove Skou. Han var nemlig alt for ung til at blive aspirant. Sejliden til at blive optaget på Københavns Navigationsskole blev hentet i Ove Skou, Fulton og hos rederiet Folmer. Som uddannet navigator med skibsførereksamen har han sejlet i blandt andet A.P. Møller, Europa Linien og Vognmandsruten - dog med afbræk i landjobs som bl.a. HT-chauffør.

I en periode på 12 år fra 1996-2008 var kollegernes ansættelsesforhold og overenskomster i centrum for hans arbejde som faglig sekretær i Navigatorforeningen (nuv. Søfartens Ledere).

> fortsætter side 18

Skiftedag på ITF-kont

Med udgangen af juni gik Jens Fage-Pedersen på pension fra jobbet som ITF-inspektør. Hans afløser, navigator Peter Hansen, er efter endt ITF-uddannelse nu rykket ind på ITF-kontoret, der har til huse hos CO-Søfart i Rødovre.

-Mange gode på krydstogt

Jens Fage-Pedersen har siden november 2010 varetaget ITF-inspektøropgaverne på krydstogtskibe under bekvemmelighedsflag i dansk havn. Opgaven er nu overdraget til hans afløser, navigator Peter Hansen.

Efter næsten syv år på posten som ITF-inspektør er Jens Fage-Pedersen fratrådt for pension.

Og ifølge Jens Fage-Pedersen, kan Peter Hansen se frem til både et interessant og udfordrende arbejde.

-Krydstogtindustrien er jo i en rivende udvikling. Og selv om skibene sejler under bekvemmelighedsflag, er det min opfattelse, at de er super professionelle, fortæller Jens Fage-Pedersen.

Nysgerrigheden blev trigget

Som fagpolitisk aktiv gennem et langt liv - bl.a. som formand for Søfartens Ledere 1997-2008, har Jens Fage-Pedersen gennem internationale organer været med til at bestemme reglerne og aftalerne for løn- og arbejdsvilkår for flåden under FoC (Flag of Convenience). bekvemmelighedsflag.

-Da jeg blev tilbudt jobbet i ITF i 2010, tænkte jeg, det ville være spændende at se, hvordan de regler, jeg havde været med til at bestemme, de fungerede, fortæller han og fortsætter:

oret



jobs skibene

Jens Fage-Pedersen er fratrådt for pension efter knap syv år som ITF-inspektør med kontor hos CO-Søfart.



-Jobtilbuddet triggede min nysgerrighed. Og jeg er slet ikke blevet skuffet, smiler han.

-Et krydstogtskib er jo et multikulturelt og multinationalt foretagende af virkelig store dimensioner. Jeg har oplevet, at besætningen på ét skib består af 65 forskellige nationaliteter. Og jeg er dybt imponeret over, hvordan mange "Staff-Captains" løser deres opgaver. Selv om besætningen er på 1200 i det hele, så kender de hver enkelt, siger han og tilføjer:

-Det internationale samfund kunne lære meget om bord på sådan et skib.

Grelle eksempler med underbetalte besætningsmedlemmer og overtrædelser af internationale regler, hører absolut ikke til hverdagen på krydstogtskibene.

-Oftest er de samme besætningsmedlemmer om bord i årevis. For nylig mødte jeg en tømrer om bord under en inspektion. Han havde været 27 år i rederiet, fortæller han.

-Oftest ser jeg, at rederiet faktisk

betaler mere i løn, end de er forpligtet til i henhold til de internationale aftaler. Bonus til også de lavest rangerende besætningsmedlemmer er ikke noget særsyn. Rederierne vil jo gerne beholde de gode folk, og her er lønnen en motivationsfaktor. Det er heller ikke et særsyn, at rederier betaler ekstra for at få de søfarende til at vende tilbage til det samme skib efter afmønstring, siger Jens Fage-Pedersen.

Den søfarende skal beskyttes

-Den største udfordring som ITF-inspektør er - når der så ER en sag - at gribe det varsomt an. Ikke for at beskytte rederiet, men for at beskytte den ansatte, så vedkommende ikke bliver blacklistet i hele industrien. Det kræver lidt diplomati at finde løsninger. Og det sker, at den søfarende slet ikke ønsker sagen taget op. Men det er som regel lykkedes at få fundet løsninger ved at håndtere det på organisationsniveau, fortæller han.

Udfordringen har af og til også været

den enkelte søfarendes skepsis overfor, om nu også ITF virkelig kunne sikre vedkommendes tilgodehavender.

-De sager har typisk været, når jeg har afløst med inspektion af fragtskibene, hvor der af og til er virkeligt grelle eksempler. Og det har ikke altid været nemt at overbevise en filippinsk sømand om, at han roligt kunne rejse hjem. Vi skulle nok sørge for, at han fik sit tilgodehavende. Det har af og til krævet stor overtalelse. Men det er som regel lykkedes - ja både at få sømanden overtalte til roligt at rejse hjem og at skaffe ham de penge, han havde til gode, referer han.

Gode jobs kunne være danske

Gennem sine knap syv år med inspektioner bemærker han, at sagerne i krydstogtskibene sjældent drejer sig om løn- og arbejdsvilkår, men ofte er sager af personlig karakter.

-Men generelt er der ingen tvivl om, at der er mange gode jobs i krydstogtskibene. Skatteforholdene er en stor hæmsko for, at disse jobs kunne komme danske søfarende til gode. Til gengæld ser man mange både nordmænd, svenskere og finner i skibene, bemærker han med en vis ærgrelse.

Jens Fage-Pedersen fratræder for at gå på pension. Han rundede de 65 år først i juni - og ser frem til at nyde friheden. Engagementerne i bestyrelserne for hhv. Museet for Søfart og Sømandsforeningen af 1856 fortsætter han, ligesom han fortsætter som dommer i Sø- og Handelsretten indtil videre.



www.sygdomsramte-borgere.dk

YDER TILSKUD TIL
REKREATION

Tlf. 20 94 18 32

Træffes: tirsdag & torsdag kl. 10-12

Skagen Skipperskole er fusioneret ind i MARTEC, hvor musklerne især samles om at tiltrække endnu flere til de maritime uddannelser. Med etablering af nye uddannelser, kan uddannelsescentret nu tilbyde alle niveauer - fra grunduddannelsen til skibsfører.

Skagen Skipperskole og MARTEC fusioneret:

Vil tiltrække flere til de maritime uddannelser



-Vi skal have flere unge mennesker ind i branchen, lyder budskabet fra MARTEC i Nordjylland.

Og med fusionen mellem Skagen Skipperskole og MARTEC i Frederikshavn skal de større muskler blandt andet bruges på at tiltrække endnu flere til de maritime uddannelser.

Fusionen trådte formelt i kraft 1. juli. På papiret vil hele regnskabsåret 2017 være for den fusionerede institution.

Det fortsættende navn er MARTEC og hovedadressen er i Frederikshavn på Håndbækvej, hvor bl.a. HF-Søfart og maskinmesteruddannelsen er placeret.

Navigatøruddannelserne forbliver i Skagen i de nuværende, kun syv år gamle rammer. Skagen Skipperskole fortsætter altså på adressen som en lokation under paraplyen MARTEC.

MARTECs øvrige lokationer som skoleskibet 'Danmark' og aktiviteterne på adressen Kragholmen i Frederikshavn fortsætter også.

-Fusionen er ikke en spareøvelse. Tværtimod, slår direktør Pia Ankerstjerne fast. Der skal investeres i rekruttering, markedsføring og udvikling af uddannelserne.

Tidligere i år blev Skagen Skipperskole godkendt til at uddanne skibsførere efter at have haft uddannelsen som forsøg i



-Målet er, at vi om et år føler os som én enhed, siger Pia Ankerstjerne, direktør på MARTEC.

2016. Med godkendelsen har skolen ret til at kalde sig 'navigationsskole.'

Og fra 1. januar kan MARTEC tilbyde det maritime grundkursus på land.

Med andre ord kan MARTEC i den nye konstellation tilbyde alle maritime uddannelser.

Tilbyder alle maritime uddannelser

I Skagen ser lederen af Skagen Skipperskole, Anders Andersen, det som en kæmpe landvinding.



Anders Andersen, forstander. Foto: Skagen Skipperskole

-Det har været min kæphest i flere år. Nu kan vi i Nordjylland tilbyde hele paletten af maritime uddannelser, siger Anders Andersen.

Og det vil – mener han – styrke hele branchen.

-Nogen er bekymrede for, om vi kan tiltrække nok studerende. Min bekymring går på, om uddannelsessystemet overhovedet kan uddanne tilstrækkeligt

> fortsætter næste side



Skagen Skipperskolens nye rammer på Skagen Havn blev indviet i 2011. Uddannelsen af skibsførere er efter den endelige godkendelse i foråret nu også en del af tilbuddet i Skagen.

> fortsat fra forrige side

i forhold til den efterspørgsel, der vil være på dansk, kvalificeret arbejdskraft i det maritime erhverv, siger han.

Kritikere af tiltagene i Nordjylland har påpeget, at endnu en skibsfører-uddannelse og endnu en maritim basisuddannelse vil tage elever fra hhv. Marstal Navigationsskole og Svendborg Søfartsskole, hvor tilgangen i forvejen er sårbar.

Denne bekymring deles ikke på MARTEC.

-Vi tror på, at jo flere uddannelsesmuligheder, der er, desto flere unge vil så få øje på mulighederne, lyder konklusionen i Nordjylland.

-Vi får med basisuddannelsen en stærk fødekæde til de øvrige maritime uddannelser, og det vil være en stor fordel for hele erhvervet, uddyber Anders Andersen.

Skolehjem til ny grunduddannelser

Den nye maritime basisuddannelse, der er på vej i Frederikshavn, bliver placeret på Kragholmen, og dermed er en historisk cirkel sluttet.

Bygningerne på Kragholmen husede oprindeligt "Statens Søfartsskole," der i

2001 blev fusioneret med Frederikshavn Maskinmesterskole – til den selvejende institution MARTEC.

-Grunduddannelsen bliver i form af et skolehjem, hvor eleverne bor på skolen, fortæller Pia Ankerstjerne om planerne.

Det at bo på skolen, at være i uddannelsen og miljøet døgnet rundt, har stærke kvaliteter.

- Anerkendelse af fællesskabet, almindelig dannelse og det at have en dagligdag med helt faste holdepunkter, er nogle af de centrale punkter bag tankerne om vores skolehjem, fortæller hun.

For en gammel elev fra Statens Søfartsskole-system anno medio 70'erne lyder det som de velkendte gamle dage.

-De ansatte her på MARTEC, der arbejder med uddannelsen, er meget inspirerede af de værdier, som de ser i skolehjem-konceptet. Det bliver noget i retning af "Kogtved Søfartsskole" i en moderne version, siger hun og fortsætter:

-Vi er vildt spændte på det. Vi er lige på trapperne med at markedsføre uddannelsen, samtidig med, at der arbejdes koncentreret på uddannelsens indhold.

Praktik en del af forløbet

Med den nye bekendtgørelse for Grundlæggende Maritim Uddannelse er praktik indlagt som en del af uddannelsesforløbet.

Det ser Anders Andersen som et positivt fremskridt:

-Det betyder, at vi som uddannelsesinstitution har tæt kontakt til den studerende også under praktikforløbet.

Uddannelsen er nu et fælles ansvar, og jeg forventer, at erhvervet også er parat til at bakke op med netop praktikpladser, siger han.

-Erhvervet kunne tiltrække mange flere, end vi gør nu. Jeg synes, der ligger en stor opgave i, at vi alle er med til at fortælle de gode historier om erhvervet. Det har vi ikke været gode til. I det maritime i dag er der mange spændende jobs – ja, og lønningerne, der er vi også godt med, argumenterer Anders Andersen.

-Der er rigtig mange landstillinger, der er besat af folk med en søfartsuddannelse. Vi må være meget bedre til at komme ud med fortællingerne om alle de positive ting, og at der er brug for folk med de maritime kompetencer, tilføjer han.

Ny fælles strategi på vej

Forud for fusionen mellem MARTEC og Skagen Skipperskole ligger et årelangt samarbejde på kryds og tværs.

Undervisere fra Skagen Skipperskole har undervist på MARTEC i Frederikshavn, og lektorer fra MARTEC har ofte tilbagelagt de 45 km til Skagen Skipperskole for at forelæse.

Dette bliver administrativt meget lettere at håndtere efter fusionen.

-Organisatorisk vil der ikke ske de store ændringer, siger både Pia Ankerstjerne og Anders Andersen.

Og der er enigt fodslag om det omfattende arbejde med selve fusionen.

Der arbejdes med udarbejdelsen af en fælles strategi, men begge medgiver, at en fusion først er gennemført, når alle ansatte og studerende mentalt opfatter stedet som en helhed.

Den del af processen er der også fuld gang i.

-Målet er, at vi til sommerferien næste år, føler os som en enhed, siger Pia Ankerstjerne.

Færgeoverfart



Færgen 'Ulv sund'

"Billetter" fra bageren i Bårse

Øen Lindholm i Stege Bugt er lukket land for uvedkommende. Staten ejer øen, hvor DTU Veterinærinstituttet forsker i virussygdomme, der kan skade produktionen af husdyr. Instituttets eget færgeri sørger for, at de ca. 55 ansatte kommer frem og tilbage på arbejde, og at levende dyr til forskningen transporteres til øen.

Færgeforbindelsen mellem øen Lindholm og Kalvehave på Sydsjælland adskiller sig en del fra øvrige færgeoverfarter.

Her er for eksempel ingen billettering - og dog. Men det er en noget anderledes



Overfartsleder Jan Røngaard har siden 1996 været på overfarten til Lindholm.

Baggrunden for lukningen er økonomi. DTU kan ikke finde de ekstra mio. kr. årligt, som det koster at holde aktiviteterne kørende på den isolerede ø.

I stedet skulle der

bygges nyt i Lyngby - men

som det ofte sker med større projekter, så er der kommet en del i vejen for de oprindelige planer fra 2010.

-Ja, vi skulle ha' været lukket ned for et år siden. Men vi er her endnu, bemærker overfartsleder Jan Røngaard.

Flytteplanerne, usikkerheden og de rykkede nye deadlines er ofte samtaleemne om bord, når passagererne kigger indenfor på broen.

-Det er et åg, vi har båret på nu i seks-syv år. Det er da klart, at det fylder meget for folk, siger Jan Røngaard, der har været på overfarten i 21 år.

form for 'billetter', der efterspørges, og de kan kun købes hos bageren i Bårse. Faste besøgende med ærinde på Lindholm ved, at en pose med spandauere fra den berømte Bårse-bager altid er velkommen til kaffen på broen.

Passagererne på overfarten er for langt størstedelens vedkommende ansatte på DTU Veterinærinstituttets afdeling på Lindholm eller håndværkere med opgaver på øens bygninger.

Men passagerantallet er for nedadgående. DTU er i gang med at rykke aktiviteterne fra Lindholm til DTU Campus i Lyngby. Og den oprindelige plan var, at Lindholm skulle have været lukket ned sidste år.

Flere billeder fra 'Ulv sund' på
www.co-sea.dk

> fortsætter næste side



Jobbet på færgeren 'Ulv sund' er alsidigt. Det omfatter blandt meget andet også post- og fragtkørsel på Lindholm til laboratorier og værksteder - herover er det færgefører Claus Ligaard, der kører "postbilen".

Arbejds miljø-koordinator Brian Larsen fra DTU er en gang om ugen på Lindholm. Og han ved, at 'billetterne' til færgeren skal medbringes fra bageren i Bårse.

prøver. Herudover fungerer bådførerne som vagter på Lindholm.

På hverdage har 'Ulv sund' faste overfartstider fra tidlig morgen til efter fyraften. Færgeførerne er på job fra 06.00-16.45.

I weekenderne ligger færgeren stille.

Tørnerne og arbejdstiderne med fri i weekenden er attraktive. Et job til søs, der indebærer fri i weekenden er blandt sjældenhederne.

> fortsat fra forrige side

Staten giver og staten tager

Det kniber for menigmand at se det samfundsøkonomiske i, at regeringen på den ene side bruger millioner på at flytte statslige arbejdspladser ud fra hovedstaden til provinsen, mens en offentlig institution på den anden side rykker arbejdspladser fra provinsen til hovedstaden for at spare penge. Vordingborg Kommune har i flere år været på barrikaderne for at fastholde aktiviteterne på Lindholm. Men hverken medarbejdere, lokalområde eller kommune har fundet de rigtige knapper at trykke på i det politiske landskab på Christiansborg.

Nogle kalder det galimatias. Andre kalder det ødsel omgang med skatteborgernes penge.

-Om bord ser vi hver dag den store betydning, det har, når kolleger fra en hel arbejdsplads tilbringer tyve minutter sammen på vej til arbejde, og tyve minutter igen, når de skal hjem, fortæller

Jan Røngaard og fortsætter: -De tyve minutter bruges jo på at koordinere og snakke arbejde. Det ville mange virksomheder gerne betale penge for at gøre muligt, funderer han. Siden han startede i 1996 har han set passagertallet falde fra de dengang 130 ansatte på øen til de nu ca. 55.

Hans makker på denne uges tårn er færgefører Claus Ligaard, der har været her i ni-ti år. Han har oprindeligt skibsførereksamen og har tidligere sejlet i DFDS, på Grenå-Hundested og færgeforbindelsen Hundested-Rørvig.

Færgeriet omfatter foruden færgeren 'Ulv sund' også den mindre færge 'Virus' og motorbåden 'Lindholm II'.

Færgeri med otte ansatte

Fire færgeførere tørner om vagterne på 'Ulv sund', mens fire bådførere på skift opretholder vagterne på Lindholm, når færgeren ikke sejler. Det veterinære beredskab skal kunne gå i aktion også i weekenderne, ligesom der kan være sejlads med f.eks. blod- og laboratorie-

-Vi bestemmer selv

For Jan Røngaard og Claus Ligaard tæller det også på positivlisten, at de i færgeriet har det, de kalder frihed under ansvar.

-Vi bestemmer selv, opsummerer Jan Røngaard. Som overfartsleder har han det tekniske ansvar for skibene og står for drift og vedligehold.

'Ulv sund' er bygget i 1986 på Søby Værft, hvor også de jævnlige dokophold afvikles.

Oprindeligt blev færgeren bygget til 150 passagerer. Det krævede en tre-mandsbesætning. I takt med neddroslingen på Lindholm er passagerkapaciteten nedskrevet til 74 og 'Ulv sund' er dermed godkendt til to-mands betjening.

Hvert vagt-hold bestemmer selv, hvordan de fordeler opgaverne som hhv. ansvarlig på broen og jobbet på dækket.

> fortsætter næste side

... 'Ulvssund'

> fortsat fra side 17

Passagerfaciliteterne under dæk blev lukket af med nedskrivningen af passagerantallet. Her er der nu storesrum, mens metalskilte med angivelse af, at det var rygenes domæne, fortsat vidner om en svunden tid.

Gertrud Sands Salon

På positiv-listen som ansat i færgeriet tæller også det tætte samarbejde med alle ansatte på DTU Veterinærinstituttet på Lindholm. Alle kender alle, og det er en stor fordel i dagligdagen.

Det sætter sit præg på hele færgen. Passagerne fordeler sig vanligt i de tre saloner over dæk.

I den ene salon ligger spillekortene klar på bordene.

Og når det bliver 1. december starter juleriet i 'Gertrud Sands Salon'. Jule-

pynten ligger gemt i kistebænkene – i kassevis.

Og hvert år kommer der nyt til. Passagererne klipper og klistrer under overfarten, og når det endelig bliver jul, er salonen så proppet med julepynt, at man må bøje sig dybt for ikke at få guirlander og dinglende gran i hovedet.

-Her er et rigtig godt sammenhold på kryds og tværs, siger Jan Røngaard.

Det sociale aspekt har færgepersonalet valgt også at udbrede til lokalsamfundet ved at fungere som arbejdsplads for folk, der af den ene eller anden årsag er endt på kanten af samfundet. En indsats, som har flere solstrålehistorier – også på det samfundsøkonomiske plan som f.eks. bistandsklienten, der nu har afsluttet en navigatøruddannelse og har fast arbejde.

-Vi har en rigtig god arbejdsplads. Vi må så bare leve med alle de usikkerhedsmomenter, som er forbundet med de skiftende meldinger om fremtiden for Lindholm, siger Jan Røngaard.

... ITF-inspektør

> fortsat fra side 12

Herefter generhvervede han sønæringsbeviset med sigte på sejlads i færgefarten. Et job som PMS Manager (Planned Maintenance System) i rederiet Erria dukkede dog op, inden han kom så langt. Her tiltrådte han i 2008 og overgik i 2012 til stillingen som Superintendent. Efter neddrogning i rederiet fratrådte han her i sommer.

-I begge stillinger i Erria har jeg haft tæt kontakt til skibenes besætninger og altid værdsat at have den direkte forbindelse. Det er de færreste problemer, der ikke kan løses ved at snakke sammen, smiler han.

Kontoret hos CO-Søfart er udgangspunktet for Peter Hansens inspektionsopgaver i ITF.

-Men langt det meste af tiden vil jeg være at finde om bord på skibene. Og jeg håber, at jeg kan gøre en forskel for de mange søfarende på skibene under bekvemmelighedsflag, bemærker han.



VI ER MED DIG HELE VEJEN

Når du er forsikret hos Tjenestemændenes Forsikring, kan du nyde din fritid og koncentrere dig om det, der betyder noget for dig. Er du til MC eller campingvogn? Elsker du festival eller fred og ro i kolonihaven? Uanset hvad du brænder for, kan vi forsikre dig og dét, der giver livet indhold for dig.

Det giver trykthed at vide, at vi er der, hvis du skulle få brug for os.

Ring til os på telefon 70 33 28 28 og hør mere om, hvad vi kan tilbyde.
Du kan også læse mere om os på tjm-forsikring.dk

**MEST
TILFREDSE
KUNDER**

8 ud af 10 vil anbefale os
til kolleger og familie

Tjenestemændenes Forsikring 

En tro kopi af en galej fra det 16. århundrede med plads til 236 roere fordelt ved 58 årer, står inde i museet.

Foto: Richard Mortel / Flickr



Museu Marítim de Barcelona rummer timevis af oplevelser for både store og små. Bygningerne alene, hvor skibsbyggere kunne bygge op til 30 galejer på én gang, er en imponerende oplevelse.

Maritimt museum i Barcelona – et besøg værd

Bygget ovenpå en romersk gravplads ligger Museu Marítim de Barcelona, og er du/familien i Barcelona er dette et besøg værd.

Placeret for enden af La Rampla (byens berømte og berygtede gade – pas på de mange og ofte hårdhændede lommetrye), tæt på vandet og lige ved siden af rundkørslen med monumentet af Columbus, ligger denne smukke bygning opført i gotisk stil.

Bygningen

Dateret tilbage til 1243 har bygningen fungeret som en væsentlig del af den spanske flåde. Det nævnes på Wikipedia, at man mener, den blev opført efter ordre fra kongen Peter III of Aragon, men da han ifølge historikerne er født i 1239, og først blev konge af Catalonien i 1276, må han have været meget fremme i skoene.

Mere sandsynligt, hvad også oplyses på museet, er det, at det er opført af James I of Aragon – med tilnavnet erobreren, som var far til Peter og konge på det tidspunkt.

Han førte ivrigt krig, og meget foregik ved troppestransport over havet.

For eksempel angreb han i 1229 Mallorca med en hær bestående af 15.000

soldater, 1500 riddere og 155 skibe.

Så der er næppe tvivl om, at han havde brug for at bygge skibe.

Skibsværft og arsenal

Opførelsen af skibsværfterne var baggrunden for, at Barcelonas flåde kunne udvide sit overherredømme i Middelhavet.

Selve værftet kunne bygge op til 30 galejer samtidig i de store hvælvinger.

En tro kopi af en galej fra det 16. århundrede kan ses inde i selve museet. Galejen blev roet af ikke mindre end 236 roere, og havde 58 årer. Den deltog i slaget ved Lepanto i 1571, hvor admiral Juan de Austria besejrede den osmaniske flåde.

Selv om slaget ikke fik den store historiske betydning, så involverede det næsten 500 større og mindre skibe.

Man udbyggede værftet af flere omgange, men har videreført den oprindelige byggestil, og fra 1776 tilbyggede man igen, så bygningen også kunne anvendes som arsenal.

Skibstyper gennem historien

I det hele taget kan man på museet følge udviklingen i skibstyper gennem historien. Fra små lave pramme, som fungerede som fiskerbåde, en kopi af den tremastede skonnert 'Santa Eulàlia' og helt frem til nutidens racerbåde.

For interesserede i navigationsudstyr, har museet også en stor samling.

Endelig skal det nævnes, at der for børn og barnlige sjæle er rig mulighed for at lege med de mange sjove opgaver og modeller på museet, samt at se kortfilm, som beskriver historiens udvikling i Barcelona og skibene.



Bygningerne er opført i gotisk stil, og oprindelsen kan dateres tilbage til 1243.

Udstillingerne er omfattende inden for alt maritimt - også navigationens historie.

Fotos: Museu Marítim Barcelona



Nem opskrift, der vil imponere såvel kæreste som svigermor, lover Jonatan Leer. Det grønne pift er denne gang camoufleret i smør.

Nedslag i senneppens senneps-lam



Vidste I, at man kan lave mad med en kanonkugle?

Jeg vidste det i hvert fald ikke, før jeg for et par år siden besøgte Bornholm og lærte at "runke" sennep. Ja, det hedder det! Det er en gammel skik på øen.

Teknikken består i, at man kommer sennepskorn – både lyse og mørke – og lidt væske i et lertøjsfad. I dette fad placeres en kanonkugle, og man drejer så fadet rundt, så kanonkuglen smadrer kornene. Det gør man, indtil massen er helt lind. Det går faktisk overraskende hurtigt, men det kræver lidt teknik, hvis

man ikke skal have kanonkuglen ned over tærne!

Det fortælles, at i gamle dage kunne de garvede, bornholmske bonde- og fiskerkoner holde fadet roterende mellem lårene, og således have hænderne frie til andre gøremål, mens kanonkuglen lavede sennep. Man satte derfor en ære i på hver gård



at have sin egen kanonkugle. Hvor fik man dem fra?

Jo, de var ikke så svære at finde i naturen, da der var en del efterladenskaber på klippeøen fra kampe med svenske og danske skibe.

At spise sennep er en meget gammel tradition, som især kobles med det franske køkken. Her kender man det helt tilbage fra

middelalderen. Dengang paven holdt til i Avignon i 1300-tallet, gjorde pave Johannes d. 22. sin nevø til pavens officielle "moutardier" af første rang. "Moutardier" betyder sennepsmager. Så selv i de allerhelligste kredse gik man højt op i sennep.

SENIORKLUBBEN *for efterlønnere og pensionister*



Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Metal Maritime.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

For yderligere information kontakt formanden.

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

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

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

Sennep som medicin - måske

Denne franske sennep associeres især med mærket Maille. Grundlæggeren af dette mærke var Antoine-Claude Maille, der, før han kastede sig over sennep, var kendt for sine vineddiker. Et centralt kendetegn for den franske sennepstradition er, at de maledede sennepskorn blandes med vineddike. Mailles vineddiker viste sig at være særligt velegnede. De havde dog allerede et renommé og havde ifølge en legende stoppet en pestepidemi i det sydlige Frankrig.

Maille foreskrev, at man fastende skulle drikke en af hans urteeddiker opløst i vand og derefter vaske tindinger

> fortsætter næste side



historie og med grønt smør

> fortsat fra forrige side

og håndflader i samme blanding. Denne praksis skulle have stoppet pesten.

Jeg ved ikke helt, om den moderne lægevidenskab køber denne historie. Men det viser også, at Maille ikke opererede som en klassisk fødevareproducent. Han var nemlig lige så kendt for sine parfumer og eau de toilettes som for sine eddiker, og hans butik var således en skøn blanding af et apotek, en Matas og en konservesforretning. En kombination, som man nok ikke finder så tit i dag, men det siger noget om, at forhold mellem mad, medicin og skønhedsprodukter var anderledes dengang. Maille gjorde både ganen, næsen, kroppen og sjælen glad!

Syrlig dijonsennep

Den franske sennep findes i et utal af varianter, men den mest udbredte sennep kaldes dijonsennep efter byen Dijon i regionen Bourgogne. Den er syrlig og stærk modsat den bornholmske, som er sød og rund. Dijonsenneppen er desuden helt fintmalet modsat andre grovere sennepstyper. Byen Dijon er i øvrigt et mekka for det franske bistrokøkken. Det er den by i verden, hvor der er flest bistroer pr. indbygger.

I mange af de vigtigste bistroretter indgår den klassiske sennep til saucer, krydderi eller som tilbehør. En af de frækkeste bistroretter, hvor sennep spiller en hovedrolle, er den legendariske "Carré d'agneau à la moutarde". Det er en lammekrone med sennep og grøn panering.

Senneps-lam med grønt smør

4 personer

800 gram lammekrone
Olivenolie
Dijonsennep
50 gram rasp
Rosmarin
Salt, peber
150 gram smør
Et bundt bredbladet persille
Hvidløg
Timian



1 Først laves det grønne smør:

Smør blendes med to håndfuld persille, et fed hvidløg og timian. Når det har en jævn, flot grøn farve, smages det til med salt og peber og evt. flere urter el. hvidløg, hvis det ønskes. Lad det trække i køleskabet.

2 Så til lammet:

Krydr lammekronerne med salt og peber, og brun på en pande i olivenolie. Man skal være grundig og komme rundt på alle sider.

3 Lad lammet trække lidt og smør det så med rigeligt sennep over det hele.

4 Så blendes rasp med en håndfuld persille og rosmarin + salt/peber.

5 Kom derpå et godt lag af den grønne rasp på oversiden af lammet. Tryk det lidt ned og dryp godt med olivenolie over det hele.

6 Så steges lammet ved 225 grader i 15 minutter. Her skal skorpen gerne nå at blive sprød eller giv lidt grill til sidst. Den SKAL være rosa eller let rød.

7 Lad lammet trække 10 minutter og servér med smørret og tilbehør som beskrevet herunder i artiklen samt en herlig fransk rødvin fx fra Rhône.

Det er sådan en rigtig blæreret, som er velegnet til at imponere venner, potentiel kæreste, potentielle svigermødre eller hvem, man nu gerne vil imponere. Bare de spiser kød.

Retten er noget så sjælden som både spektakulær og nem. Her behøves dog ingen kanonkugler!

Hvis man vil gøre den endnu frækere, så servér den med grønt smør, som jeg også bringer opskriften på her. Grønne bønner og en bagt kartoffel vil gøre måltidet komplet.

MINDEORD

Et værdifuldt venskab med "Den Kloge Motormand"

Af Casper Overgaard, maskinmester ved Københavns Universitet

Casper Overgaard, maskinmester ved Københavns Universitet, har ved motormand Lars Anker Dahl Jepsens død sendt redaktionen dette mindeord.

Fyrbøder og motormand Lars Anker Dahl Jepsen har taget sin sidste tårn.

Lars var nok mere anarkist end egentlig rød. Han havde sine egne meninger om næsten alt, og helt sine egne måder at tackle sine omgivelser på. Vi var fast makkerpar i Fælledparken i en lang årrække, men hvis 1. maj faldt på en søndag, gad han sgu' ikke.

Lars voksede op i en pinsemissionsfamilie, dels i Nordvest-kvarteret og dels i Sønderjylland. Han voksede op hos en ældre søster i den tro, at det var hans mor. Hans rigtige mor havde fået ham sammen med en tysker, og den slags gjorde man jo ikke. Lars forlod familien i trods og drog tidligt til søs.

Lars havde på et tidspunkt 3 eller 4 mobiltelefoner, men svarede ALDRIG på et opkald. Til gengæld kunne man være sikker på, at han ringede tilbage få minutter senere – sådan helt tilfældigt.

Begyndelsen til livslangt venskab

Første gang jeg mødte Lars var den 6. august 1979, hvor han startede på "Fyrbøder Akademiet" på A.P. Møllers vej 50 i Svendborg. Samme dag påbegyndte jeg min uddannelse til maskinmester på samme adresse. Lars havde sin karakteristiske "klovne frisure" allerede den gang, og vi påbegyndte et venskab, som varede lige til Lars' død.

Jeg så ikke Lars i nogen år, men pludselig dukkede han op som afløser i Bornholms Trafikken, hvor jeg var maskinmester. Lars blev fastansat og var i 'M/F Jens Kofoed' til han gik på efterløn. Vi kunne begge godt lide en

Hovedperson på maleri

På bagsiden af Fagbladet CO-Søfart nr. 3 omtalte vi maleriet "Working Class Heroes" af billedkunstner Søren Kastalje.

Nu afdøde Lars Jepsen er på maleriet afbildet sammen med Filip Pedersen (th) og Søfyrbødernes fane. Motivet fandt kunstneren inspiration til ved 1. maj-demonstrationen i Fælledparken i 2016.

Maskinmester Carsten Overgaard faldt over bagsiden med maleriet i forbindelse med sin søgen efter Lars Jepsen, og kontaktede herefter Metal Maritime angående hans mindeord på denne side.

Siden sidste fagblad udkom, har billedkunstner Søren Kastalje besluttet sig for - ikke at sælge maleriet - men i stedet at donere det til Arbejdermuseet. Her vil det senere indgå i museets samlinger og udstillinger.

Maleriet, der er 135 cm højt og 85 cm bredt, var midt i juni i godt en uge udstillet på Københavns Rådhus i anledning af byens 850 års jubilæum.



kop øl og mødtes således på forskellige vandhuller rundt omkring i København trods det, at Lars boede i Helsingborg. Lars var udholdende selvom han var næste 20 år ældre end jeg, og ofte måtte jeg kaste håndklædet i ringen og gå til køjs. Når solen stod op igen ringede Lars og bød på morgenbajer.

"Den kloge motormand"

Lars havde mange forskellige sider og i Bornholms Trafikken fik han flere tilnavne - blandt andet "Fløjlshandsken" - han havde det blødeste håndtryk man kunne tænke sig, og "Den kloge Motor-

> fortsætter næste side

... MINDEORD

> fortsat fra forrige side

mand". Lars læste 3-4 aviser dagligt, ofte også på fremmedsprog og man kunne finde ham på Det Kongelige Bibliotek, hvor han søgte oplysninger om alt. Han vidste en masse om al ting.

100 km på knallert

Lars cyklede rundt i byen på sin Pedersen-cykel medbringende kikkert og kiggede på fugle ved Damhussøen, ved Vestamager og så langt væk som Køge Bugt. Senere blev cyklen udskiftet

med en knallert og Lars var ikke bleg for at besøge mig i mit sommerhus 100 km fra København.

Lars valgte efterlønnen som 60-årig og nød sit otium på Valdemarsgade 60 i stiftelsen for pensionerede fyrbødere. Og dette med al ret – Lars havde faktisk skovlet kul på nogle af sine første udmønstringer.

De senere år skrantede Lars en del

og klagede over træthed. Han kom i behandling for forskellige lidelser og fik bl.a. en ny hjerteklap.

Lars var et elskeligt menneske på godt og ondt. Han vil være savnet på flere små knejper i indre by.

Æret være hans minde



Vi mindes

Frank Erik Albæk

f. 25. december 1942
er afgang ved døden 11. juni 2017

Lars Anker Dahl Jepsen

f. 2. august 1943
er afgang ved døden 3. juli 2017

Allan Christian Buch

f. 17. december 1960
er afgang ved døden 6. juli 2017

Gerda Ena Philipsen

f. 14. november 1937
er afgang ved døden 6. juli 2017

Hans Erik Jensen

f. 24. marts 1937
er afgang ved døden 16. juli 2017

NYT OM NAVNE

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. august - 30. september 2017



FØDSELSDAG

50 år

Marianne Suzette Hansen, 2. oktober
Mads Strange Thye, 4. oktober
Michael Dyring Rostholm, 27. oktober
Ramazan Yuce, 1. november
Morten Andersen, 3. november
Jeppe Skjøde Knudsen, 9. november
Ole Henrik Madsen, 9. november
Jens Kristian Kristensen, 11. november
Line Madsen, 21. november
Åsmund Christensen, 24. november

60 år

Erik Bregnum, 8. oktober
Anni Poulsgård Klingsten, 3. november
Poul Jørgensen, 28. november

65 år

Karl-Otto Andersen, 1. oktober
Reynaldo Ducat Legaspi, 11. oktober
Per Ole Holm, 14. oktober
Alice Spang Nissen, 17. oktober

75 år

Gert Hansen, 4. november
Ole Jørgen Larsen, 28. november

80 år

Ole Nørskov Pedersen, 15. oktober

JUBILÆUM som medlem af Metal Maritime

25 år

Per Lykke Christensen, 2. oktober
Morten Hjortshøj Nielsen, 3. oktober

60 år

Pauli Nielsen, 1. november
Carl J. Hansen, 28. november

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



Rekord-opbud af rigtige skibe i filmen 'Dunkirk'

Storfilmen 'Dunkirk' har gennem sommeren indtaget alverdens biografer efter premieren 13. juli i London.

Den filmiske fortælling om evakueringen af 400.000 allierede soldater fra kysten ved Dunkirk i foråret 1940 har Christopher Nolan både skrevet og instrueret. Ifølge flere beretninger overtog han også opgaven bag kameraerne flere gange under optagelserne.

Optagelser, der for langt størstedelen foregik "on location" - på kysten ved Dunkirk i Frankrig.

Fortællingen om de 400.000 mand, der ved en tysk knibetangsmanøvre var trængt tilbage til stranden ved Dunkirk i foråret 1940, er udgangspunktet. Og omdrejningspunktet i filmen, er den historiske evakuering, der for langt størstedelens vedkommende blev foretaget i små, private skibe. Joller, kuttere, lystbåde, pramme og coastere. Alt, der kunne sejle, blev indrullet i evakueringen. 800 både i alt deltog i "Operation Dynamo", som kode-navnet var i 1940.

I filmen får vi ikke 800 skibe - men dog skibe 'en masse'. Rigtige skibe og ikke computer-animerede snyde-fartøjer.

Filmens maritime koordinator, Neil Andrea, fortæller i en baggrundsartikel i The Independent om arbejdet med både at finde fartøjerne til filmen og koordineringen under optagelserne. På én enkelt dag kunne 60 skibe være i gang i forbindelse med den samme optagelse, fortæller han.

Flere af små-skibene er identiske med de virkelige skibe, der deltog i evakueringen i 1940, og de bliver i filmen ført af deres civile, nuværende ejere.

Fra Norge er det gamle kystruteskib

Kystruteskibet 'Rogaland' fra Stavanger i Norge i rollen som hospitalsskib.
Foto: Laurent Dubus

'Rogaland', bygget i 1929, indchartret på filmopgaven som hospitalsskib. Den hvide bemaling og de røde kors, klæder det gamle veteranskib. En skaleret model blev dog bygget til filmen som stand-in for at skåne den gamle veteran for at blive bombet og sænket ved molen i Dunkirk. "Film-rollen" har økonomisk sikret det gamle veteranskib et par sæsoner mere i drift som turistskib i Stavanger.

Flåde-klenodier i aktion

Flådefartøjerne i dette episke krigsdrama er et musealt kapitel for sig.

Den britiske motortorpedobåd MTB102, der er bygget i 1937, var i aktion i evakueringen i 1940 og er med i filmen i fuld vigør. Den er forlængst erklæret bevaringsværdig og er under vingerne af en fond.

I mangel af britiske flådefartøjer fra den gang fandt filmholdet museale krigsskibe i blandt andet Frankrig. En fransk destroyer fra 1950'erne blev blandt andet tilrettet kosmetisk og trukket ud fra museet i Nantes. Den skrøbelige gamle destroyer var dog uden maskinkraft, så to moderne slæbebåde var beskæftiget med at manøvrere krigsskibet rundt. Og det var en evig udfordring altid at holde slæberne ude af filmkameran under optagelserne.

Ifølge maritim koordinator Neil Andrea er "Dunkirk" den største flåde-film nogen sinde.

