nummer 5
oktober 2014

Fagbladet CO-Søfart

Næssundfærgen:
Blind vej
> 12 - 14

Synlighed og nærvær giver resultater
> 5

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

Kontortid:	Mandag-torsdag	9-16
	Fredag	9-15
Tlf. tid:	Mandag-fredag	9-15
	Fredag	10-15

CO-Søfart
Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

tlf. 36 36 55 85
mail: cosea@co-sea.dk
www.co-sea.dk

Ansvarshavende redaktør
Ole Philipsen, formand CO-Søfart
mail: op@co-sea.dk

Redaktion
John Ibsen, sekretariatschef
Ole Strandberg, faglig sekretær
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Christian H. Petersen, faglig konsulent

Redigering og layout
Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk
Specialtrykkeriet Viborg

Deadline
Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest 7. november eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 5. december
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto
Bedstemand Frank Jørgensen i maskinrummet på 'Næssund'.
Foto: Hanne Hansen

Oplag
2.336 eksempl. kontrolleret FMK/DS

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

Indhold

Faglige sager og noter 4-8

Opslag: Søg DMMAs Uddannelsesfond 7

Anerkendelse af søfarende:
Søfartsstyrelsen ser på mulighederne 9

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 10

Farvel til "Englandsbåden" 11

Næssundfærgen: Blind vej 12-14

Bare et par timer væk
fra skibet er guld værd 16-17

Information fra PFA 18-19

Gå på østersjagt - husk at slubre 20-21

Nyt om navne 22-23

Hyldest til sømanden 24

Mindsteløn eller laveste fællesnævner?

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Leder

Som det kan læses i pressen forlader FTF med forkvinde Bente Sorgenfrey nu en af de bastioner, som såvel de danske arbejdsgiverforeninger som de danske fagforeninger altid har bemandet i forsvaret for den danske model.

Med udmeldingen fra FTF om et ønske om lovgiven mindsteløn, støbes den første kugle til dødsstødet for vores demokrati og respekten for hinanden.

Den danske model

Ifølge Wikipedia er den danske model *"… en betegnelse for det danske arbejdsmarkeds organisering, hvor et centralt element er de frivillige aftaler, der indgås mellem arbejdsgiverforeninger og fagforeninger. Et andet karakteristisk element er flexicurity - kombinationen af, at det er let for arbejdsgiverne at afskedige medarbejdere, samtidig med, at de ledige har sikkerhed for at kunne opretholde et vist indkomstniveau…"*

Der er tale om en kompliceret størrelse, hvor en masse tandhjul tilsammen skaber det dynamiske og fleksible arbejdsmarked, som igennem de seneste århundreder har skabt konkurrencedygtighed for de danske virksomheder, som igen har kunnet finansiere gode lønninger, en høj velfærd og en udpræget høj social sikkerhed.

Bevares, det er ikke altid det går lige godt, og vi har alle oplevet henholdsvis nedgang og opsving på alle fronter, men dette skyldes særligt udefrakommende omstændigheder, og størst af disse politiske indgreb.

En model med svagheder

Ligesom modellen har styrker, har den også indbyggede svagheder. Først og fremmest kræver modellen en gensidig respekt mellem arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer.

Denne har, i min optik i særdeleshed fra arbejdsgiversiden, været minimal gennem de seneste mange år.

Gang på gang har man i fagbevægelsen forsøgt med kædeansvar, vikarbestemmelser eller andre tiltag, som kunne dæmme op for udnyttelse af lyssky, udenlandsk etablerede virksomheder, som udnytter omkostningerne ved vores velfærdssystem og de i udlandet ditto manglende, til at udkonkurrere danske skatteborgere på danske arbejdspladser.

Selv om modellen bygger på, og arbejdsgiverne altid råber om, at der skal være fair konkurrence – eller et "level playing field", synes de af uvisse årsager uvillige til at sørge for, at deres egne medlemsvirksomheder skal konkurrere på dygtighed. I stedet arbejder de på at finde den laveste fællesnævner på lønudgifterne, og gnaver dermed til stadighed af modellen og vores samfundsgoder.

Men pilen peger også indad.

Når FTF fraviger et så fundamentalt standpunkt skyldes det også, at arbejdstagere i Danmark ikke længere tør sige fra.

Vi melder os individuelt syge af stress, men selvom hele afdelingen er ramt, er ingen villig til en arbejdsnedlæggelse, når det har vist sig, at ledelsen svigter.

Vi kan heller ikke troppe en konflikt sammen, når lavprisselskaber fyrer en fed dansker og ansætter to tynde kinesere på sulteløn (så de forstsat kan holde formen).

Som forbrugere kan vi heller ikke mande os selv op til, at vi ikke griber den billige bacon i Netto, selv om den er produceret på mindsteløn i Polen, eller lade være med at købe det billigste tøj i butikken, selv om det er fabrikeret under dårlige forhold i Vietnam.

Det er i høj grad op til organisationerne, men det er i lige så høj grad, hvis ikke mere, op til os som individer at bibeholde vores danske måde at gøre tingene på.

Mindsteløn som beskyttelse, lyder jo tilforladeligt og acceptabelt, men er i virkeligheden udtryk for en afmagt, og en manglende evne til at kunne ballancere i den danske model.

Og i det ligger der i virkeligheden et angreb på vores selvbestemmelse og retten til at afgøre tingene selv.

Arbejdsmarkedets parter har jo netop under krisen vist, at den danske model er en fordel i en krisesituation – i hvert fald så længe parterne udviser ansvar og respekt.

Hvorfor skal man atter skubbe ansvaret fra sig, og det over til nogle politikere, som på mange måder har vist sig uværdige til at bære ansvaret, og er uden respekt for, hvordan arbejdsmarkedet fungerer.

De selv samme politikere, som reelt har gjort strejkeretten ubetydeligt på det offentlige område ved at smide statskassen mod de strejkende og efterfølgende gennemtrumfe et arbejdsgiverkrav ved lovgivning.

Herudover vil et sådant tiltag kun medføre, at EU indenfor en kort årrække vil sætte sig på processen og dermed for alvor undergrave måden, vi bygger samfundet op på.

Endeligt må man så spørge sig selv, om man nogen sinde har hørt om nogen, som ved en lønforhandling fik flere penge end det, vedkommende krævede? Næppe.

Udgangspunktet for enhver forhandling vil derfor i en eller anden grad være minimumslønnen - selvfølgelig indenfor nogle erhverv mere end andre - men uanset hvad, så vil minimumslønnen udgøre den laveste fællesnævner, og vil blive et mål i forhandlingerne i sig selv. Og samtidigt vil det være svært at klandre en østarbejder eller et vikarbureau, hvis disse kan udbyde arbejdskraften til minimumslønnen. Hvori består beskyttelsen mod social dumpning så?

Så FTF – tilbage på bastionen, og så må vi sammen se, om ikke den danske model også i sidste ende redder piloter og stewardesser på lige fod med slagteriarbejdere og smede, for ellers kan det være lige meget.

Faglige sager & noter

Bilfærge-DIS og koks i udregninger

En del medlemmer er blevet "ramt" i forbindelse med skiftet af udbetaling af offentlige ydelser fra kommunerne til Udbetaling Danmark. Typisk sker der det, at Udbetaling Danmark ikke helt forstår beregningerne fra nettoløn til bruttoløn, hvis man er ansat på en bilfærge-overenskomst. Vi hjælper naturligvis gerne med at få afklaret den rigtige beregningsmodel, hvis medlemmerne er kommet i klemme i systemet.

køj

Lokalprotokollat for skibsmekanikere på plads for Alsfærgen

Den 17. juli afholdtes der møde med Færgen for at få forhandlet lokalprotokollat for skibsmekanikerne ansat på Bøjden-Fynshav overfarten på plads. Henrik Purtoft og Kirsten Østergaard deltog herfra. Ole John Andersen var forhandler for Færgen. Forhandlingerne er afsluttet den 13. september og lokalprotokollatet kan ses på vores hjemmeside.

køj

Tilfredshed med overenskomst på 'Bjørnøfærgen'

Den 4. september var undertegnede på medlemsbesøg på Bjørnøfærgen i Faaborg. Det var skønt at konstatere, at medlemmerne havde fået en rolig hverdag igen efter vores sidste overenskomstfornyelse. Der var lidt spørgsmål til overenskomstens nye bestemmelser og betydningen af disse, men alt i alt er medlemmerne glade for overenskomsten i dens nuværende form.

køj

Nybagt mor i klemme i systemet

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Et medlem, der har været ansat i DFDS, har fået rykket sin barselsperiode en måned tilbage efter en afgørelse fra Udbetaling Danmark.

Ændringen skyldes at faderen tidligere har holdt forældreorlov, som skal fratrækkes moderens samlede periode med orlov i forbindelse med barsel. Selve beregningen af ugerne er umiddelbart korrekt fra Udbetaling Danmarks side.

Problemet er, at de oprindeligt har meddelt medlemmet, at hendes barsel ville udløbe i midten af august, hvilket sidenhen – i vores øjne alt for sent - blev ændret til midten af juli. Faderens orlov var placeret i starten af juli, men først den 22. august informerer Udbetaling Danmark medlemmet om, at hun dels ikke får udbetalt sidste rate og dels skal tilbagebetale et allerede udbetalt beløb.

Mistet en måneds indtægt

Hvis medlemmet fra starten (eller bare senest i midten af juli) var blevet informeret om, at slutdatoen var rykket tilbage, kunne hun have meldt sig ledig og modtaget dagpenge fra a-kassen.

Nu har hun først modtaget afgørelsen om ændring i midten af august og har dermed mistet en måneds indtægt. Vi har på medlemmets vegne klaget over afgørelsen.

Lå syg om bord - lægebesøg afvist

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent CO-Søfart

Et medlem kontaktede afdelingen, idet medlemmet lå syg om bord i et skib tilhørende J.A. Rederiet.

Medlemmet måtte ikke komme til lægen, selvom han havde stærke smerter i ryggen og havde haft det et par dage. Efter en opringning fra DMMAs faglige afdeling direkte til rederen, lykkedes det dog at få sømanden til lægen og efterfølgende sygeafmønstret.

Arbejdsskade

Smerterne i ryggen havde medlemmet fået efter mange timers tunge løft på dækket. Vores medlem ønskede naturligvis at anmelde denne arbejdsskade, hvilket rederiet ikke ville medvirke til. Vi har derfor anmeldt skaden direkte til rederiets forsikringsselskab og til Arbejdsskadestyrelsen. Medlemmet er efterfølgende opsagt med henvisning til Sømandslovens § 16.

Rejsesekretær Barno Jensen i samtale med besætningsmedlemmer på 'Stavangerfjord' under medsejlads først i september. Foto: Dansk Metal

Synlighed og nærvær giver resultater

De seneste to måneder har rejsesekretær Barno Jensens medsejladser og skibsbesøg udmøntet sig i 41 nye DMMA-medlemmer.

Tæt kontakt med medlemmerne er højt prioriteret i Dansk Metals Maritime Afdeling. Derfor vægtes tilstedeværelsen om bord, hvor medlemmerne har deres arbejde, også højt.

Og der er ingen tvivl om, at det er populært blandt medlemmerne. Rejsesekretær Barno Jensen møder igen og igen positive tilbagemeldinger om medsejladserne blandt besætningerne. Den direkte kontakt mellem fagforening og medlem er for medlemmerne muligheden for at sætte deres præg på DMMAs arbejde. Synligheden og tilstedeværelsen om bord udmøntes også i nye indmeldelser. Det at den enkelte kan få afklaring på personspecifikke forhold omkring medlemskab af fagforening og A-kasse er et aktiv. Over sensommeren har rejsesekretæren prioriteret medsejladser og skibsbesøg hos Fjord Line og på 'Sirena Seaways'. Hos Fjord Line er der fortsat mange nye ansigter, som endnu ikke har mødt DMMA, og på 'Sirena Seaways' har den store omplaceringsmanøvre af størstedelen af besætningen ved lukningen af Englandsruten krævet løbende kontakt med den enkelte.

Stor imødekommenhed om bord

Rejsesekretærens kalender for årets sidste måneder er ved at være booket.

-En lang række skibe er blevet forsømte i og med vi har vægtet Fjord Line og nedlukningen af Englandsruten. Og der er flere forespørgsler på, hvornår jeg mon kommer forbi, siger Barno Jensen og fortsætter:

-Medsejladserne er en meget positiv oplevelse. Den imødekommenhed jeg møder hos både rederierne og besætningerne om bord bekræfter, at tilstedeværelsen om bord har stor værdi for alle parter.

Af Hanne Hansen, CO-Søfart

Dansk Metals fotograf var først i september med om bord på 'Stavangerfjord' . En stribe flotte billeder af DMMA-medlemmer i deres jobmæssige rammer ligger nu i arkivet til flittig brug.

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

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

- scan koden
- udfyld formularen
- klik send

og vi kontakter dig hurtigst muligt

eller ring på tlf. 36 36 55 85

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

Fortsat mange henvendelser om Fjord Line

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Som vi også var inde på i sidste nummer, er Fjord Line over en forholdsvis kort periode vokset meget i forhold til antallet af medarbejdere til søs. Det har som nævnt givet mange henvendelser, og gør det fortsat.

Siden sidst har vi blandt andet fået en henvendelse fra en række supervisorer i rederiet, som mener, de i en længere periode har været udsat for alt for meget overarbejde. Vi er pt. i gang med at gennemgå sagens dokumenter for at kunne fastslå, om der er tale om systematisk pålagt overarbejde. Også fra det øvrige cateringpersonale har vi hørt om meget overarbejde for visse grupper, men her mangler vi fortsat at modtage den fornødne dokumentation for at kunne fastslå, om der vitterligt er tale om planlagt overtid i større stil.

Ligeledes i cateringafdelingen har vi assisteret et par medlemmer i forbindelse med opsigelser fra rederiets side. Den ene sag drejede sig om en kok, som i en årrække har haft stigende sygefravær, ligesom han har været igennem et forløb, hvor man har forsøgt at forbedre kvaliteten i arbejdet, da ledelsen ikke har været tilfreds med indsatsen.

I forbindelse med seneste sygeperiode havde man lavet klare aftaler for, hvornår medlemmet skulle melde tilbage til skibet. Da medlemmet brød en sådan aftale med næsten to uger, hvor det

> fortsætter næste side

Manglende løn fra restaurant

Et medlem henvendte sig i afdelingen, fordi medlemmet ikke havde fået sin løn for august måned udbetalt fra restauranten Italien by Lantz. Samtidig kunne medlemmet læse på Facebook, at restauranten lukker med øjeblikkelig varsel og medarbejderne fritstilles. Ved henvendelse til restauratøren oplyser denne, at han ikke længere er ansat, og at restauranten er overdraget til en anden investor. Vi har forsøgt at skrive til denne investor for at høre, hvad der foregår, og hvornår medlemmet får sin løn. Det ligner måske en konkurs sag, men i skrivende stund afventer vi resultatet af detektivarbejdet med at finde ud af, hvad der foregår. køj

MSSM Konferencen er populær. I år deltog ca. 300. Foto: MSSM

Velbesøgt MSSM Konference

Undertegnede deltog i årets MSSM Konference i Nyborg i dagene 28. og 29. august. Temaet i år var "Maritim Ledelse, hvordan går tillid og kontrol hånd i hånd". Konferencen var særdeles velbesøgt, ca. 300 mennesker fra det maritime erhverv deltog. På konferencen var der forskellige foredrag, man kunne melde sig til og specielt foredraget "Historien om en overvægtig sømand ", fortalt af vores medlem hovmester Jan Møller, var et stort trækplaster.

Også emner som tabuer til søs og det sociale digitale liv var foredrag, som trak interesserede fra alle hjørner af branchen. Konferencen er stedet, hvor der er mulighed for at netværke med andre fra erhvervet. Her kommer rederirepræsentanter, medlemmer, maritime udstillere samt repræsentanter fra diverse råd og nævn. Så to dage sammen er perfekt til at netværke og få drøftet forskellige ting og sager i et uformelt forum. køj

> fortsat fra forrige side

heller ikke var lykkedes skibet at komme i kontakt med ham, valgte man at opsige medlemmet. Begrundelsen var delt i tre: sygdom af længere varighed, manglende tilbagemelding om status og utilfredshed med kvaliteten i arbejdet.

Aftaler skal tages alvorligt

Havde begrundelsen udelukkende været sygdom af længere varighed ville medlemmet have krav på at få sit job tilbage, hvis han blot blev raskmeldt inden for et år (i henhold til vores overenskomst i Fjord Line), og havde man herudover kun begrundet beslutningen med utilfredsheden med arbejdsindsatsen, ville vi muligvis have haft en chance for at få ændret rederiets beslutning. Men fordi medlemmet brød en klar aftale om tilbagemelding under sygdom, så har han misligholdt ansættelsesforholdet og dermed givet rederiet en saglig grund til at opsige ham. Så i denne sag har vi som fagforening desværre ikke haft mulighed for at redde medlemmet fra opsigelsen.

På baggrund af denne sag skal vi minde medlemmerne om, at anvisninger fra arbejdsgiver om tilbagemelding (og i det hele taget) bør tages alvorligt.

Et andet medlem blev ligeledes opsagt grundet længerevarende sygdom. Da medlemmet i mellemtiden var blevet raskmeldt og klar til at møde ud på næste tørn, fik vi dog overtalt rederiet til at trække opsigelsen tilbage.

Herudover er der dagligt spørgsmål om stort og småt fra både nye og gamle medlemmer i Fjord Line.

Opsigelse i DFDS

DFDS har opsagt et medlem, som har været ansat i rederiet sammenlagt syv år fordelt på to perioder (senest siden 2011). Selve opsigelsen angav ikke nogen begrundelse, så vi kontaktede rederiet og udbad os en begrundelse. Svaret fra DFDS var holdt i generelle betragtninger og var ikke særlig konkret. Lidt over et år forinden var medlemmet ved et uvarslet møde blevet informeret om, at ledelsen om bord mente, at hun havde problemer med attituden, ikke var service-minded nok og ikke smilede nok. Hun bad på mødet om konkrete eksempler på dette, hvilket man ikke var i stand til at give hende.
Siden har medlemmet ikke hørt nogen kritik eller andet, så hun gik ud fra, at ledelsen nu var tilfreds. Gennem forløbet har man fra ledelsens side ikke givet advarsler eller berørt emnet ved en officiel medarbejdersamtale. Da rederiet i vores øjne ikke har været i stand til på saglig vis at begrunde opsigelsen, har vi krævet godtgørelse for usaglig opsigelse. Der ligger et forlig om udbetaling af godtgørelse på bordet, som parterne i skrivende stund har til overvejelse.

cp

DMMAs UDDANNELSESFOND

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

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

Søg
DMMAs Uddannelsfond om at få dækket udgiften

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

FOR MEDLEMMER AF DMMA

Refundering af gebyr til sønæringsbevis

Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

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

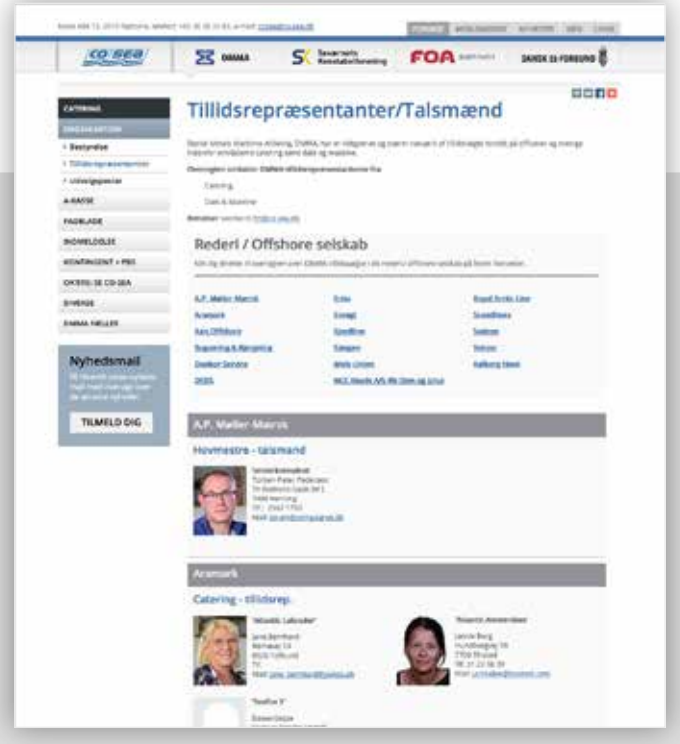
Faglige sager & noter

Nye tillidsrepræsentanter offshore og i Fjord Line

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Igen er der valgt nye tillidsfolk på vores offshore-rigge. Denne gang drejer det sig om Aramark, hvor man på den nye rig 'Seajack 5' har valgt Gudrun Heltoft og Henrik Holstrøm. Som nævnt i sidste nummer er der arrangeret nyvalg på Sodexos 'Ensco 71', men der er pt. ingen opstillede kandidater. Vi skal herfra opfordre interesserede til at stille op, ligesom vi byder de nye tillidsfolk velkommen i organisationen.

I Fjord Line har vi som forventet ikke modtaget indsigelser til valget af Thomas Skovgaard som talsmand for supervisorerne, så dermed er valget nu officielt. Blandt det menige cateringpersonale er der arrangeret valg til suppleant for TR Erling Buus på 'Stavangerfjord', hvor Michael Morsing Christiansen, Annitta Søndermand og Rona I. Sørensen stiller op. Der er desuden sat opstillingslister op på 'Oslofjord', så vi også her kan få valgt tillidsfolk.



TR-oversigten på hjemmesiden har øverst en klikbar oversigt over rederier/offshoreselskaber. Find oversigten via genvejen fra forsiden eller under fanebladet DMMA.

Ny samlet TR-oversigt på hjemmesiden

DMMAs vidtgrenede net af tillidsrepræsentanter og talsmænd i rederier og offshorevirksomheder omfatter flere end 50 fra både "Dæk & Maskine" og "Catering." Oversigten på hjemmesiden har hidtil været opdelt i de to departementer: Dæk & Maskine samt Catering. De er nu samlet til én fælles liste. Rettelser og evt. nye billeder sendes til Hanne Hansen på kontoret mail: hh@co-sea.dk han

Udvidelser offshore betyder flere henvendelser

Også på offshore-området har vi fået en del mere at se til. Dels har vi fået et nyt firma, Sodexo, ind på vores overenskomstområde med tre rigge, dels har Aramark fået en ekstra rig, så man også her er oppe på tre rigge. Da Danbor og ESS fortsat har samme antal rigge som hidtil, har vi forøget vores medlemsgrundlag på offshore-området ganske betragteligt.
Selvom der fortsat er en del arbejde at gøre i forhold til at få medarbejderne på de nye rigge meldt ind, så kan det godt mærkes på antallet af henvendelser, at vi har fået flere rigge under vores område. cp

Ingen romantik i manglende løn

Et medlem var ansat som kok i en tidsbegrænset stilling henover sommeren på Hotel Romantik i Allinge på Bornholm. I nogle af månederne har han ikke fået sin fulde månedsløn, selvom han var ansat på en fast månedsløn og hele tiden har stået til fuld rådighed for arbejdsgiveren. Vi har derfor henvendt os til hotellet med krav om betaling af manglende løn. Vi afventer hotellets svar. cp

Anerkendelse
af civile søfarende
Leder

Anerkendelse af søfarende:

Søfartsstyrelsen ser på mulighederne

-Vi er meget opmærksomme på ønsket, siger Søfartsstyrelsens direktør Andreas Nordseth om CO-Søfarts opfordring til officiel anerkendelse af civile søfarendes indsats under for eksempel internationale operationer.

I lederen i sidste nummer af Fagbladet CO-Søfart påpegede formand Ole Philipsen manglen på officiel anerkendelse af civile søfarendes bidrag til, at Danmark er en aktiv del af verdenssamfundet. Mens forsvarets personel hædres efter faste normer, er der ingen tilsvarende, officiel anerkendelse fra den danske stat, af de civile søfarende, der har været aktive i de samme operationer som kollegerne i forsvaret.

-Det er på tide at overveje, hvordan samfundet kan udtrykke sin tak, skrev Ole Philipsen blandt andet med henvisning til fjernelsen af de kemiske våben i Syrien som det seneste eksempel. En operation, hvor forsvarets personel på 'Esbern Snare' og civile søfarende på 'Ark Futura' arbejdede side om side.

Der er dog ikke en løsning umiddelbart forude ifølge Søfartsstyrelsens direktør Andreas Nordseth.

-Vi har hørt budskabet og er opmærksomme på ønsket, og vi undersøger hvilke muligheder, der er, siger Andreas Nordseth og tilføjer:

Andreas Nordseth, direktør i Søfartsstyrelsen, kommenterer på Ole Philipsens leder i sidste udgave af Fagbladet CO-Søfart.

-Det har i den sammenhæng været udmærket, at Ole Philipsen i lederen har påpeget ønsket og argumenteret for det.

Langt mellem medaljerne

Priser, medaljer eller ordner til civile søfarende er der - målt i international målestok - ikke mange af. En af de få er IMOs Bravery Award, som netop i år efter Søfartsstyrelsens indstilling tildeles DFDS-besætningen på 'Britannia Seaways'.

Skibets kaptajn og besætning hædres for bekæmpelsen af den voldsomme brand, der udbrød om bord 16. november sidste år og stod på i 13 timer. Ingen af de i alt 32 om bord kom til skade.

Overrækkelsen sker 17. november i London på åbningsdagen i IMOs Søsikkerhedskomité.

Et stærkt ønske

Ole Philipsen og CO-Søfart har siden udgivelsen af bladet med den omtalte leder modtaget flere tilbagemeldinger med opbakning til synspunkterne. En anerkendelse på officielt niveau, fra den danske stat, er et stærkt ønske.

TEKST Hanne Hansen

Skibsproviantøringshandler

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

Faglige sager & noter

Siden sidst: Aktiviteter i faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Som beskrevet sidst, så stod første arbejdsdag efter ferien på en flyvetur til Sofia og deltagelse i ITF kongres. Selv om man bruger størstedelen af tiden på programmet, så går der ikke længe, før end dagligdagens problemer også finder én i Bulgarien.

Under ITF kongressen i Sofia præsenterede de to nordiske grupper fra Sverige og Norge os for, at man skulle anvende ITF´s Athen-politik i forbindelse med Fjord Lines nye rute mellem Strømstad og Sandefjord.

Athen-politikken går - meget forenklet beskrevet - ud på, at man i de tilfælde, hvor et skib sejler i international fart mellem to lande, skal anvende en af disse landes standarder for løn.

Det blev aftalt at mødes i en mindre gruppe, når vi alle var kommet hjem, for at tage en fælles drøftelse om problematikken omkring udflagning og second-registre.

Dette møde blev afholdt i Gøteborg sidst i august, hvor man gennemgik lidt beregninger på hyrerne. Når hyrerne renses for skat og valutakurser, ligger landende, med nogle små nuancer, ikke langt fra hinanden.

Problemet omkring second-registre er derimod blevet mere aktuelt, da man i Norge kigger på en eventuel udvidelse af NIS, og da den svenske regering har udvidet deres tonnagebeskatningsordning.

Begge tiltag skal ses som en modreaktion til udflagning og konkurrence fra DIS.

På den baggrund aftalte vi en fælles medsejlads på Fjord Lines 'Oslofjord'. Heldigvis støttede rederiet op omkring arrangementet, og både direktør og linjedirektør stillede op til en debat omkring forholdende i Norden.

Organisationerne aftalte, at vi må følge udviklingen intenst, således at det ikke er de søfarende, der taber på, at landenes statskasser begynder at bekrige hinanden økonomisk.

MLC rapport og bemandingsfastsættelser

På den internationale scene har LO på vegne af os og 3F indleveret vores kommentarer til ILO vedrørende den danske implementering af MLC.

Det har skabt en del "drillerier" fra Søfartsstyrelsen (SFS), som af en eller anden grund har den opfattelse, at de skal have lov at kommentere på vores kommentarer.

Det er i vores øjne ikke indenfor SFS-virkeområde, og selv om vi ikke orker at lave et stort nummer ud af det, så er det en uskik, at SFS "går til kamp" i forhold til vores bemærkninger henvendt til ILO.

I skrivende stund, overvejer organisationerne sammen, om man skal bede LO om at kommentere på SFS' kommentarer – men hvor ender det?

Også bemandingsfastsættelser har givet en del arbejde – ikke fordi vi nødvendigvis er uenige i, hvad der søges om, men ansøgningerne er ofte så dårligt udarbejdede, at vi bruger lang tid på at påpege, at argumenterne ikke holder vand rent offentligretsligt.

DFDS og Fjord Line

'Sirena Seaways' og lukningen af Englandsruten har naturligvis fyldt en hel del i afdelingen, men også kokkelærlinge har haft deres plads.

Med et ønske fra 3F om en tjenerlærlingeoverenskomst med 1:1, har vi haft møde med 3F´s repræsentant i det faglige kokkeudvalg for at se på, om også vores lærlinge kunne blive tilbudt en overenskomst med 1:1.

Fjord Line har desværre underskud, og er derfor blevet mødt med massive sparekrav fra ejerkredsen.

Sammen med 3F (både sømændene og tjenerne) har vi holdt et indledende møde med rederiet, hvor vi har drøftet forskellige tiltag, som på den ene eller anden måde kan forhindre fyringer eller redde stillinger.

Arbejdet fortsætter intensivt, og der er enighed mellem os om, at denne gang må det være alle grupper, som bidrager til en fælles redningsplan.

Overenskomstforhandlinger

Stille og roligt (nogen vil måske sige for stille og roligt) begynder overenskomstforhandlingerne at blive afsluttet.

Der har været en del venten på, at enkelte af hovedoverenskomsterne skulle blive lukket, men i perioden siden sidst, har vi forhandlet Mols-Linien på plads for reparatører, Ålborg Havn for alle grupper, "maskinist hovedoverenskomst", ligesom "Færgen catering og pursere" faldt endelig på plads - desværre blev forhandlingerne i Viking Supply aflyst i sidste øjeblik.

Gruppefoto af "bonusfamilien" ved den sidste afgang fra Harwich søndag 28. september. Foto: Peter Petersen

Sidste besøg på "Englandsbåden"

En epoke sluttede mandag 29. september for mange af DMMAs medlemmer. 'Sirena Seaways' ankom til Esbjerg for sidste gang som "Englandsbåd". Siden foråret og meddelelsen om, at DFDS ville lukke ruten, har CO-Søfart / DMMA været om bord mange gange som led i den omfattende omplacering, som medlemmerne har stået overfor. Vi var således også på kajen og om bord ved sidste ankomst, hvor nedpakning og afrigning var i gang i hver en krog.

Se flere billeder og links til artikler på www.co-sea.dk

Færgeoverfart

'Næssund'

Blind vej

I mere end 400 år har Mors og Thy været forbundet med en færge på Næssund. Sådan skal det ikke være mere, har Morsø Kommune besluttet. Økonomien rækker ikke til at drive overfarten, og forbindelseslinjen over Næssund skal kappes og bliver i stedet til blind vej.

Et stort, hjemmelavet skilt med beskeden "Blind vej" møder trafikanterne på Næssundvej på Mors. Vejen fører til færgelejet for Næssundfærgen 25 km længere fremme – så længe det varer. Skiltet er lokale borgeres meget synlige protest mod Morsø Kommunes beslutning om at lukke overfarten. Budskabet er ikke til at tage fejl af.

Blind vej skulle Næssundoverfarten også vise sig at være for både overfartsleder Lars Nielsen og bedstemand Frank Jørgensen. Sidstnævnte har været på overfarten i fire år, mens Lars Nielsen tiltrådte for godt tre år siden.

Ved ansættelsessamtalerne så udsigten ganske anderledes ud. En lukning var slet ikke på tale – nærmest tværtimod.

Det konstaterer de nøgternt, stille og roligt og uden at hæve stemmerne

Og den uvidende turist, der klemmer autocamperen over rampen og ind på vognddækket, opdager slet ikke, at verdensbilledet for overfartens ansatte er forandret.

Arbejdet skal passes, kunderne serviceres og sejlplanen overholdes, selv om fremtidsudsigterne med ét har ændret sig radikalt.

Fremtidsudsigten forsvundet

Under CO-Søfarts besøg om bord er Morsø Kommunes beslutning om at lukke overfarten truffet endeligt få dage før. Færgeselskabets anden part, Thisted Kommune, har forlods meldt ud, at de følger Morsø Kommunes beslutning, hvad den så end måtte blive.

Endnu er der ikke sat lukkedato på, men det forstås, at den ligger indenfor det nærmeste år.

Overfartsleder Lars Nielsen har taget konsekvensen og sagt sit job op.

-Der er ingen fremtidsudsigt her og jeg må videre, konstaterer Lars Nielsen, der er 62 og mentalt indstillet på, at der skal blæse nye vinde i hans tilværelse.

Da han for godt tre år siden tiltrådte som overfartsleder, havde han regnet med, at det var her han skulle tilbringe sine sidste år på arbejdsmarkedet. Familien købte hus i Nykøbing og forlod sig på et hurtigt salg af det gamle hus. Sådan gik det ikke. Og et scenarie med to huse til salg – begge i det, der betegnes som udkants-Danmark – rammer lukningen dybt ned i privatøkonomien.

Udsigten til at finde nyt arbejde på Mors for overfartens seks fuldtidsbeskæftigede og den deltidsansatte er alt andet end lyse.

Det er fakta, som langsomt er ved at bundfælde sig hos de berørte.

Om bord på færgen denne flotte septemberdag høres dog ingen jammer.

Kunderne er i centrum og færgen afgår til tiden hvert tiende minut. Frem og tilbage med fem minutter til søs.

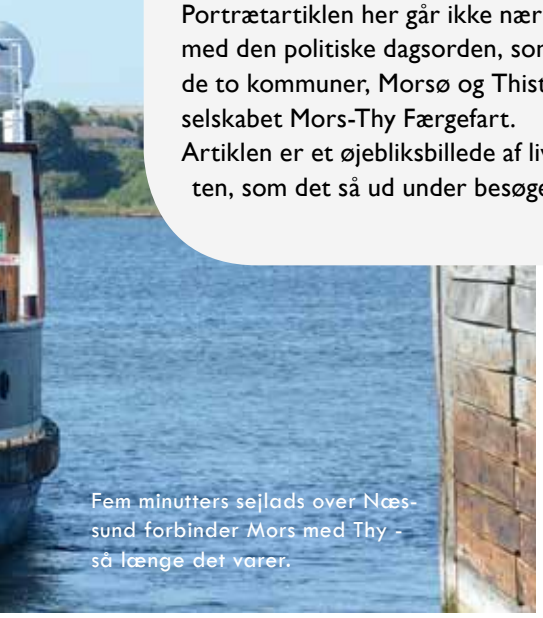
Flere billeder fra 'Næssund' på www.co-sea.dk

> fortsætter næste side

Et øjebliksbillede

CO-Søfart besøgte Næssundfærgen 4. september, blot tre dage efter at Morsø Kommune havde offentliggjort beslutningen om at lukke overfarten.
Den beslutning har rejst en proteststorm og overfartens fremtid har været genstand for flere politiske møder samt udmeldinger siden da.
Blandt andet er der sat dato på lukningen til 1. januar. Dette er dog nu ændret til april med mulighed for forlængelse frem til september – måske.
Portrætartiklen her går ikke nærmere i dybden med den politiske dagsorden, som udspiller sig i de to kommuner, Morsø og Thisted, der står bag selskabet Mors-Thy Færgefart.
Artiklen er et øjebliksbillede af livet på overfarten, som det så ud under besøget 4. september.

Blankpudset messing og et maskinrum med 50 års færgehistorie. 'Næssund' er et klenodie, hvor reservedele skal specialfremstilles.



Fem minutters sejlads over Næssund forbinder Mors med Thy - så længe det varer.

> fortsat fra forrige side

Færgen et klenodie

Et ældre ægtepar har parkeret bilen på Mors-siden og spørger, om de kan sejle med tur/retur. Manden tilføjer forklarende, at de gerne vil opleve den gamle færge.

-Vi kan jo kalde det en "museumstur", bemærker han med en blanding af glimt i øjet og mismod.

Færgen 'Næssund' er et klenodie. Et stykke sejlende færgehistorie med 50 år på bagen. Træfærgen er velholdt i hver en krog. Messingen er nypudset og reflekterer sollyset, og under dækket rumler den originale, trecylindrede B&W Alpha med 215 hestekræfter.

Patinaen er ægte. Et halvt århundrede som transportmaskine har sat sine spor.

Alle disse fakta udgør dog også møllestenen om halsen på overfarten.

Reservedele til hovedmaskinen er ikke mere hyldevare og de skal specialfremstilles. Det koster selvsagt i den dyre ende. En levetidsforlængelse af færgen vil kunne række ti år frem. Men så venter til den tid en stor nyinvestering. Alle disse store tal har kommunens politikere endevendt og vurderet. Og konklusionen er, at de er for store – tallene. Og det gælder både investeringen som underskuddet. Kommunen skal spare og Næssundoverfarten må lade livet.

> fortsætter side 14

Overfartsleder Lars Nielsen har sagt sit job op. Da han tiltrådte for godt tre år siden, troede han, at overfarten skulle være hans arbejdssted indtil pensionen.

TEKST & FOTO Hanne Hansen

... 'Næssund'

> fortsat fra side 13

Fra udvikling til afvikling

En ny færge var ellers for to år siden på skitsebordet.

-Ja, der er langt fra planerne dengang og så til nu, noterer overfartsleder Lars Nielsen og henviser til, at der halvandet år efter hans ansættelse blev talt om det nyeste af det nyeste indenfor kompositfærger. De planer trak store overskrifter den gang.

Det har beslutningen om lukningen også gjort. Ikke kun i den lokale presse, men på landsplan.

Læserbrevene i de lokale medier er fra vrede borgere i kommunerne. Borgere, der er afhængige af overfarten til og fra arbejde eller skole – eller i forbindelse med driften af landbrug og virksomhed.

På Thy-siden kører Else Marie Poulsen om bord på sin knallert. Hun er på vej hjem fra arbejde. Transportvejen er på en halv snes kilometer med færgen som forbindelsesled. Lukker færgen får hun 47 km på arbejde ved at skulle køre udenom og benytte Vilsundbroen. Det er langt på knallert. Og Else Marie Poulsen kan på stående fod ikke se sig ud af det.

I en lind strøm kører biler, traktorer, autocampere og lastbiler om bord og fem minutter senere i land.

På dækket billetterer Frank Jørgensen og betjener broklap og bom. I det kompakte dækskontor klares det papirmæssige, herunder også hans egen lille statistik over, hvordan forretningen på dagen skrider frem.

Status klokken 12 lyder på, at 107 passagerer har benyttet færgen siden morgenens start. 53 biler, 3 trailere, 2 busser, 3 lastbiler, 3 knallerter og 1 cykel indgår også i optællingen.

Bedstemand Frank Jørgensen holder i en lille privat statistik øje med, hvordan forretningen skrider frem gennem dagen.

Indimellem runder han maskinrummet. Den gamle hovedmotor skal passes og plejes.

Information en mangelvare

Med september måneds start er vinterfartplanen trådt i kraft, og der sejles fra 06.10 om morgenen til 18.15. Om sommeren fortsætter sejladsen til 22.10, med vagtskifte om eftermiddagen.

Om vinteren er besætningen på hele dagen. Tørnerne er overordnet fordelt med to dages arbejde og fire dage fri.

-Vi har et godt lille team på overfarten, siger overfartsleder Lars Nielsen og forsætter:

-Som leder ville jeg gerne kunne have informeret kollegerne meget bedre om alt det, der nu sker. Men oplysningerne fra kommunen har været meget sparsomme.

-Det, at der endnu ikke er sat en lukkedato på, sætter folk i en stor knibe. Det er ikke optimalt. Men jeg kan ikke informere om noget, jeg ikke ved, bemærker han.

På Mors og i Thy står befolkningen overfor at skulle omdanne opfattelsen af den geografi, de bor i, når fem minutter med færgen afløses af en time i bil.

Samfund, der gennem mere end 400 år har været bundet tæt sammen over vandet, står overfor skilsmisse. Det ordnes mentalt ikke over en nat.

Med færgen som forbindelsesled har Else Marie Poulsen en halv snes kilometer på arbejde. Uden færgen får hun 47 km, og det er langt på knallert.

Tjenestemændenes Forsikring

JEG BRUGER MIN MEDLEMSFORDEL – GØR DU?

CO Søfart har en aftale med Tjenestemændenes Forsikring – Jeg fik et tilbud, og nu er jeg kunde.

Prøv at få et tilbud, det er nemt nok. **Ring 7033 2828**.

Hilsen
Ole Schjørring
Skibsmekaniker
Scandlines Helsingør/Helsingborg

Bare et par timer væk fra skibet er guld værd

I Norge er staten på vej til beskære velfærdstjenesten drastisk - fokus skal være på nærskibsfart og offshore. I Sverige er neddroslingen en realitet og i Finland er velfærdstjenesten til de søfarende reduceret til noget, der er tæt på at være begrænset til kun at være nationalt. I frustration har direktøren i Finland forladt jobbet. Herhjemme står Handelsflådens Velfærdsråd overfor at udvide og udbygge servicen til de søfarende.

Strategisk tæt på Rotterdams langstrakte havn ligger Brielle, hvor Handelsflådens Velfærdsråd vil etablere en ny klub. –Mens velfærdstjenesterne i vore nabolande drosler ned, går vi den anden vej, siger velfærdsrådets direktør Søren Philip Sørensen.

Servicen fra Handelsflådens Velfærdsråd er vigtigere end nogensinde før. Isoleringen til søs og ensomheden trives i bedste velgående. Desværre. Og udviklingen forstærkes for hver gang en besætning reduceres, og for hver gang den bliver endnu mere international. Det er fakta, som Handelsflådens Velfærdsråd møder igen og igen under skibsbesøgene.

Bøger, aviser og skibsbesøg er blandt kerneydelserne, som modtagerne – de søfarende – udtrykker større og større glæde over, når repræsentanten fra velfærdsrådet kommer op ad landgangen.

Ny klub på vej

På velfærdsrådets kontor i København, er direktør Søren Philip Sørensen glad for, at der modsat udviklingen i nabolandene er stor opbakning til velfærdstjenesten herhjemme. Og han ser frem til at virkeliggøre planerne om at etablere en ny klub i udkanten af Rotterdam. 100 -150 kvadratmeter med faciliteter til de søfarende i den historiske lille forstad til Rotterdam, Brielle, er meget tæt på etablering.

Som en lille oase med kringlede gader og skæve huse ligger den gamle fæstningsby strategisk tæt på Rotterdams store og langstrakte havneområder. Og målet er at etablere faciliteter, så søfarende kan ringe hjem, tilbringe nogle timer med adspredende aktiviteter og med klubben som udgangspunkt kan gøre brug af byens tilbud.

Søren Philip Sørensen beskriver beliggenheden og udpeger de forskellige lokaliteter på kortet, som nu gennem nogen tid har hængt på væggen i hans kontor. Projektet har nemlig trukket mere ud, end det oprindeligt var planen. Faktisk var der fundet både hus, lokaler og alt var næsten på plads. Det viste sig imidlertid, at de lokale myndigheders fortolkning af klubbens aktiviteter ikke stemte overens med meget strikse krav i lokalplanerne for netop den udsete bygning i den historiske by. Og dermed

> fortsætter næste side

Velfærdsrådets repræsentant i Rotterdam, Jakob Christensen, præsenterer her et lille hjørne af miljøet i Brielle, hvor den nye klub får adresse.

Søfartens Bibliotek bor under samme tag som Handelsflådens Velfærdsråd og servicen herfra når vidt omkring. Også til Siriuspatruljen i Daneborg, hvor nye bøger netop er afleveret fra forsyningsskib. Foto: Siriuspatruljen

> fortsat fra forrige side

TEKST Hanne Hansen

måtte velfærdsrådet på den igen med at finde egnede lokaler andet sted i byen. At det skal være i Brielle med gode shoppemuligheder og det historiske bymiljø er meget højt prioriteret.

-For den enkelte betyder det at komme et par timer væk fra skibet så uendeligt meget. Det er guld værd, understreger Søren Philip Sørensen og fortsætter:

-Sådan noget som wifi er en sjældenhed i selv så stor en havn som Rotterdam.

-For sømanden, der har været væk længe hjemmefra er det at få mulighed for at ringe hjem altså et meget, meget stort ønske, understreger han.

Fordommene lever

Når han i andre sammenhænge siger netop de ord, så møder han ofte en undrende omverden. At ringe? Jamen, det er jo bare at gribe telefonen eller aktivere Skype på computeren.

Langt de fleste går ud fra, at internetadgang og telefonforbindelse er en selvfølgelighed om bord på skibene.

-Det er det ikke. Og er der noget, jeg kan blive virkelig indigneret over, så er det når omverdenen ikke orker at sætte sig ind i, hvad det vil sige at være søfarende, understreger han og forklarer hvorfor:

-Det er mangel på respekt. Når folk bare fremturer med fordommene om, at søfolk jo ikke er ude så lang tid og at de jo tjener så godt, så kan jeg blive ret ærgerlig og vred på de søfarendes vegne. For det er total mangel på respekt.

-Vi møder dem igen og igen. De søfarende på de multinationale skibe, hvor de har så hulens travlt. Når vi kommer med bøger og aviser, sætter os og drikker en kop kaffe og interesserer os for dem, så er det så tydeligt, hvor meget det betyder for dem. Det, at de møder respekt, betyder så meget, uddyber Søren Philip Sørensen.

Små ting med stor betydning

Velfærdsrådet besøger alle skibe i København – stort set. Den sidste nye bog, en frisk avis og eventuelt en hurtigt arrangeret fodboldkamp. Det tages imod med kyshånd.

-Alle skulle opleve den glæde, som sådan en besætning udstråler, når de lige får et par timers frirum, som sådan en fodboldkamp giver. Har man først oplevet det, ved man, hvor meget ganske lidt kan betyde, siger han og tilføjer:

-Den obligatoriske velfærdsafgift i Danmark betyder, at vi i sagens natur skal se så bredt som muligt på vores tilbud.

At velfærdstjenesterne i de skandinaviske nabolande reduceres er en beklagelig tendens i tiden. Og de umiddelbart drastiske afviklingsplaner i Norge har i første omgang betydet, at nordmændene har meldt fra i forbindelse med klubprojektet i Brielle.

Oprindeligt var de med i klubprojektet. Lige nu står de på pause med mulighed for at springe på.

-Vi fortsætter projektet og håber meget på, at vi er meget tæt på at have en kontrakt på lokalerne, siger Søren Philip Sørensen.

Seniorklubben

DMMA

For efterlønnere og pensionister

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

Kontingent: 240 kr. pr. år.

For yderligere information kontakt formanden.

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

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

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

CO-Søfart har med PFA Plus fra 1. juni i år aftalt en attraktiv ramme for din pensionsordning. En fordel ved din nye ordning er, at den er fleksibel og kan tilpasses til netop dit liv og dine behov. Læs her, hvad du typisk skal tage stilling til, og se nogle eksempler på, hvordan du kan tilpasse ordningen. Hvem ligner dig, og hvad vælger du?

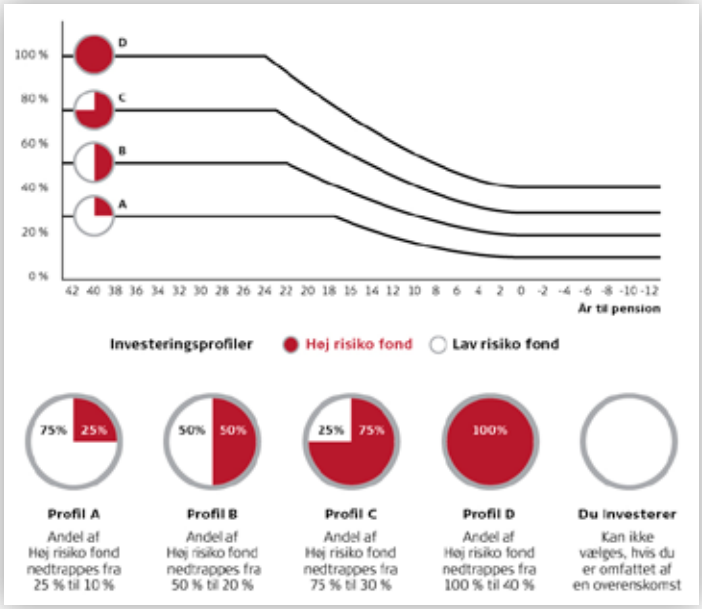
Kom godt fra land med din nye pensionsordning

Orientering fra PFA

Det skal være let at justere sin pensionsordning, så den giver mest mulig værdi. Ordene stammer fra Jens Nordentoft, der er CO-Søfarts kundechef i PFA. Herunder fortæller han, hvad du skal fokusere på, når du skal optimere din pensionsordning.

-Investering er i høj grad et spørgsmål om psykologi, og det er vigtigt, at du mærker efter, hvad du har det bedst med. Ønsker du, at PFA står for investeringen, eller ønsker du selv at vælge de fonde, som du vil investere i? Og hvordan vægter du behovet for sikkerhed i forhold til dine forventninger til afkastet?, siger Jens Nordentoft. Han tilføjer:

-Jeg plejer at anbefale medlemmerne, at de starter med at bruge investeringsguiden, som fx kan findes via soeordningen.mitpfa.dk. Guiden giver dig PFA's kvalificerede anbefaling til, hvordan din opsparing kan investeres ud fra din risikovillighed.



Hvilken investeringsprofil passer til dig? Illustration: PFA

Tjek dine forsikringer

-Mange glemmer, at deres pensionsordning også indeholder en række forsikringer, og det er ærgerligt, da for høje forsikringsdækninger kan koste dig dyrt. Omvendt kan for lave dækninger også få store konsekvenser for dig og din familie. Derfor er kunsten at tage stilling til, hvad lige netop du har brug for, fortæller Jens Nordentoft.

Du kan se præcis, hvordan du er dækket - fx hvis du mister din erhvervsevne og dit sundhedsbevis - ved at logge på Mit PFA via soeordningen.mitpfa.dk. Brug også PFA's forsikringsguide, og få PFA's anbefaling til, hvordan du skal være dækket.

Hvis der sker dig noget

PFA udbetaler som udgangspunkt din livsforsikring og din opsparing til "nærmeste pårørende", hvis du dør før pensionsalderen. -Hvis du har udfyldt en begunstigelseserklæring på din tidligere ordning, skal du være opmærksom på, at den ikke bliver overført til din

Med redningskrans, vest og vinger

Carsten Søgaard er 55 år og gift med Hanne. Sammen har de tre voksne børn. Carsten arbejder som skibsassistent under DAS, og han tjener 352.000 kr. brutto om året. De bor i en lejelejlighed i Aalborg, som de flyttede ind i, da de solgte huset for to år siden, da deres børn flyttede hjemmefra. Huset tjente de ikke noget videre på - det gik nogenlunde op med deres gæld. Carsten vægter tryghed og uafhængighed højt. Det vigtigste for ham er, at hans pension kan betale for lejligheden, at han kan opretholde sin levestandard nogenlunde, og at der stadig er råd til sommerferien, som ofte går sydpå.

Valg af investeringsprofil og forsikringer:

Carsten vælger, at hans opsparing skal investeres med meget lav risiko, selvom det sandsynligvis giver det laveste potentiale for at få et godt afkast. I PFA hedder denne investeringsform investeringsprofil A. Han vælger desuden at forhøje sin forsikring ved kritisk sygdom, så han kan få udbetalt et højere engangsbeløb, hvis han fx får kræft.

Kursen er sat mod høje afkast

Lotte Sejladsen er 29 år, og hun bor sammen med sin kæreste, Søren, i en ejerlejlighed i Aarhus. Hun har ikke nogen børn. Hun arbejder som befaren skibsassistent under DIS og tjener 236.000 kr. netto om året. Hun har ingen nævneværdig opsparing i banken. Lotte er ikke bange for at prøve noget nyt, og hun har altid gang i en masse. Hun har heller ikke noget imod at tage en risiko, og når det kommer til pensionsopsparing giver det sig til udtryk ved, at hun mener, at højt afkast er det vigtigste, også selvom hun løber en risiko.

Valg af investeringsprofil og forsikringer:
Lotte vælger, at hendes opsparing skal investeres med en høj risiko, da det også giver den største mulighed for at få et højt afkast. I PFA hedder denne investeringsform; investeringsprofil D. Hun vælger desuden at forhøje sin forsikring ved nedsat erhvervsevne, så hun vil få en højere løbende udbetaling, hvis hun ikke længere kan arbejde. Det gør hun, fordi hun kan være afhængig af udbetalingen fra forsikringen i mange år.

nye ordning i PFA Plus, og du skal derfor udfylde en ny. Det er heldigvis let, og du kan udfylde den elektronisk på soeordningen.mitpfa.dk, siger kundechefen.

Vil du samle dine pensionsordninger?
PFA anbefaler generelt, at du samler dine pensionsopsparinger ét sted, og det er der flere grunde til. Jens Nordentoft fortæller, at det giver et godt overblik, og gør det nemt og ubesværet at ændre og tilpasse sin opsparing. -Der er dog tilfælde, hvor det ikke er fordelagtigt at flytte sin opsparing, så derfor er det altid en god idé at tale med en rådgiver, inden du træffer beslutningen, tilføjer han.

Få mere at vide
-CO-Søfart har med PFA Plus sørget for en god ramme om din pensionsordning, men det er en fordel, at du som medlem får fyldt den ramme ud, så den passer til dig. Vi er alle forskellige, og derfor har vi også forskellige ønsker og præferencer til vores pensionsordning. Vi opfordrer dig derfor til at få rådgivning, så du kan få den ordning, som passer til dig, slutter Jens Nordentoft.

På soeordningen.mitpfa.dk kan du tilmelde dig en rådgivningssamtale

Middel – men til den forsigtige side

Thomas Matrosen er 40 år og gift med Caroline. De bor i hus i Svendborg og har to børn. Thomas arbejder som officer under DIS og tjener 337.140 kr. netto om året. Han har en gammel pensionsopsparing i banken på 100.000 kr., men han har også et billån og et lån i huset. Thomas bruger meget af sin tid med sin familie, og han lægger stor vægt på, at familien ikke behøver bekymre sig om økonomien. Han vil gerne have, at hans pension vokser, men samtidig er han ikke særlig risikovillig.

Valg af investeringsprofil og forsikringer:
Thomas vælger, at hans pension skal investeres med lav risiko. Men han vil gerne have et bedre afkastpotentiale end den investeringsprofil, som har den laveste risiko. Derfor vælger han investeringsprofil B. Desuden vælger han at forhøje børnepensionen og livspensionen, så hans kone og børn er bedre sikret, hvis han skulle dø. Det vil bl.a. betyde, at familien kan blive boende i huset og betale lånet ud, selvom han ikke er her mere.

Nogle udsving er okay

Kasper Anker er 45 år, og han bor sammen med sin kæreste gennem 11 år. De bor i hus i København. Sammen har de et barn. Kasper arbejder som befaren skibsassistent under DIS og tjener 271.500 kr. netto om året. Sammen med kæresten har han et sommerhus, hvor de bor en del af sommeren. Kasper mener, at det er vigtigt, at hans pension giver et godt afkast, og han har det udmærket med, at det kan betyde større udsving i hans opsparing – det er jo en langsigtet investering.

Valg af investeringsprofil og forsikringer:
Kasper ønsker, at hans pension skal investeres med moderat risiko, da det opfylder hans ønske til afkastpotentialet. Han holder derfor fast i investeringsprofil C, som alle automatisk får i den nye ordning. Desuden vælger han at forhøje børnepensionen og købe en helbredssikring til sin kæreste. På den måde er hans barn sikret en udbetaling, hvis han skulle dø, før barnet bliver 21 år, og hans kæreste er bedre sikret ved sygdom.

Uddrag fra www.co-sea.dk

Rekordbesøg på jobopslag fra DBB
1. oktober
Jobopslaget fra DBB Jack-Up Services på hjemmesiden har været populært. Siden med opslaget: "DBB søger kokke og skibsassistenter til nybygning" har været besøgt 2.240 gange, siden det kom på www.co-sea.dk for to uger siden. Trafikken er især kommet via CO-Sea's Facebookside.

ITF-aktion mod danskejet luksusyacht i Kbh. Havn
5. september
ITF havde varslet aktion mod den danskejede luksusyacht 'Sanssouci Star' i Københavns Havn. Yachten havde imidlertid sneget sig ud af havnen med slukket AIS, da aktionsgruppen mødte op. Yachten ejes af en dansk milliardær, og ITF kræver overenskomst for de underbetalte filippinere om bord.

352 bådflygtninge på 'Evelyn Mærsk'
1. september
Containerskibet 'Evelyn Mærsk' tog natten til i går søndag 352 bådflygtninge om bord i Middelhavet. De landsættes i morgen tirsdag på Sicilien. 'Evelyn Mærsk' blev først på aftenen lørdag kontaktet af et af Middelhavets RCC-centre med besked om at deviere mod et fiskefartøj, der tog vand ind. Ifølge pressechef i Maersk Line, Michael Christian Storgaard, indeholdt meddelelsen også information om, at et antal flygtninge var om bord på fiskefartøjet.

læs mere på www.co-sea.dk

Gå på østersjagt og husk at slubre!

Nem opskrift denne gang. Naturen har gjort såvel forarbejdet som tilberedningen, så det er sådan set bare at skænke hvidvinen. Jonatan Leer er begejstret for østers - helst i store mængder.

Fra Jonatan Leers sidste besøg på KaDeWe-østersbar, hvor han (tv.) sammen med sin gode ven konsumerede et bjerg østers, masser af hvidvin fra Gascogne til og ramte den syvende himmel.

I starten af september var jeg i Århus og holde foredrag ved den store madfestival, Århus Food Festival. Da jeg sammen med en noget yngre ven var på vej fra festivalpladsen den sidste aften, så jeg, at der var smagsprøver på Limfjordsøsters. Det kunne jeg ikke dy mig for at kaste mig ud i. Jeg har nemlig en stor appetit på denne specielle spise, som mange har det svært med. Det er der heller ikke noget at sige til, da østers jo unægtelig har en ejendommelig konsistens, der kræver lidt tilvænning.

Min østersappetit bliver dog alt for sjældent stillet, da østers herhjemme er dyre og sjældent virkelig gode. Disse smagsprøver var dog glimrende. Min følgesvend, der engang tidligere havde haft en uheldig østersoplevelse, var ikke meget for at prøve, men fik dog samlet mod til sig. Han fik sig ikke så lidt af en åbenbaring og var ganske henrykt over smagsoplevelsen.

Første østersoplevelse i Frankrig

Det fik mig til at tænke på min første østersoplevelse. Det var også noget af en aha-oplevelse. Som 16-årig var jeg et år i Frankrig som udvekslingsstudent. Jeg gik på et fransk gymnasium og boede hos en fantastisk fransk familie. De boede cirka midt i det franske land, men havde et stykke jord ved kysten på Île de Ré mellem Bretagne og Bordeaux. Her tog de hen i autocamper engang imellem i weekenden.

Den første gang, jeg var der, var en blæsende efterårsweekend. Det var ganske hyggeligt at bo så tæt i ly for de friske havvinde, der tudede udenfor. En

Østers

Ad libitum

Denne gang vil jeg ikke give nogen decideret opskrift, da det ikke behøves for at spise østers – alle avancerede tilberedninger med østers, jeg har prøvet, har været dybt skuffende, så lad være med det - men I får en anbefaling til at kaste jer ud i at spise østers og et par gode råd, hvis man er nybegynder og vil prøve at "lave" dem hjemme:

1 Køb kun gode østers hos en fiskepusher, du inderligt stoler på.
2 Få en god østerskniv. De findes mange steder, mon ikke IKEA efterhånden har en?
3 Få en god anvisning på at åbne østers enten hos fiskehandleren eller gennem en af de mange demonstrationsvideoer på Youtube.
4 Server med groft brød og smør til.
5 Som alternativ til citronen, er det herligt med finthakket skalotteløg i ren, fransk rødvinseddike.
6 Drik en enkel, mineralsk fransk hvidvin til. Glem alt om Champagne og Guinness.
7 Husk at slubre!

En tallerken østers fra Île de Ré, som de serveres på KaDeWe.

TEKST & FOTO Jonatan Leer

eftermiddag, hvor vinden var stilnet lidt af, og det holdt tørt, sagde Michel, faren i den franske familie, til mig: "Kom! lad os gå en tur!". Så tog han en lille urtekniv og en citron i lommen. Hvad skulle de dog bruges til på en gåtur?

Vi gik langs stranden og kom efter noget tid op til et mere stenet terræn, men vi forsatte henover de store sten. Michel begyndte pludseligt at sparke til en af stenene. Jeg forstod slet ikke, hvad han havde for. Var han blevet vanvittig? Men nej, det var han ikke.

Han var i gang med at sparke en lille grå tingest med mærkelige former af den store sten. Da han havde sparket den løs, tog han den op. Han satte den spidse kniv ned i den ene ende og åbnede den.

Indeni var der en grå masse, som jeg kunne forstå, man kaldte østers. Han løsnede kødet og gav den til mig. Så tog han citronen frem fra lommen. Skar den over og lod et par dråber citron glide ned over dyret. Så sagde han bare: "Værsgo!".

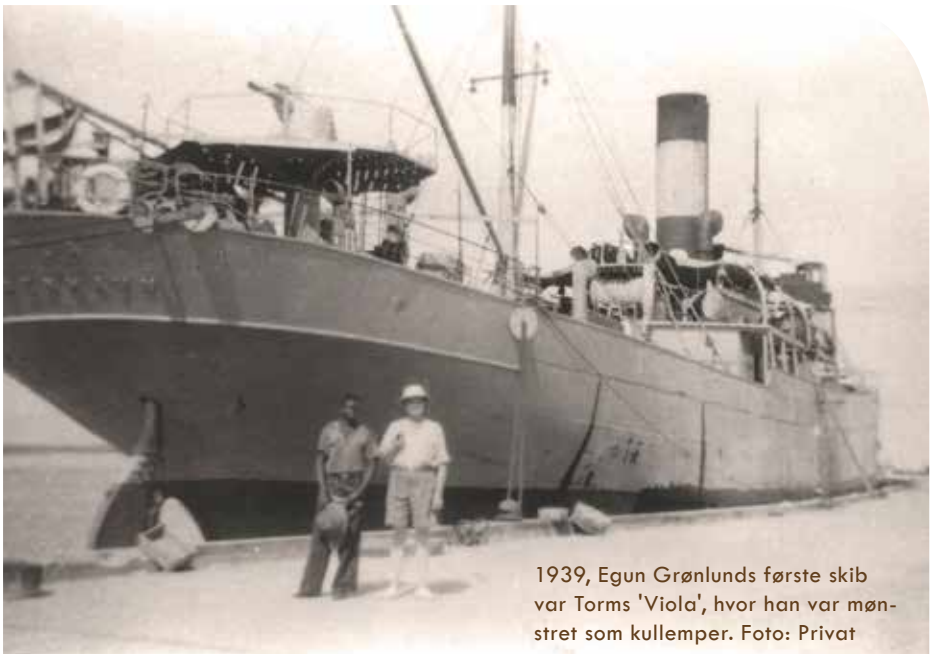
Smagen ren af hav

Smagen var ren af hav og blev på en måde intensiveret af citronsyrens friskhed. Smagsoplevelsen kan bedst beskrives som at blive genemboret af den maritime natur og den salte efterårsvind på en utrolig behagelig måde. Det var min første østers. Det var dog ikke den sidste – heller ikke den dag - for det viste sig, at vi var kommet til en hel koloni af østers. Således tog vi fat på et sandt festmåltid, og det sjove var, at det var gratis, nemt at tilberede og kun krævede en kniv og en citron. Nogen gange kan det bedste mad være det enkleste.

Østers i Berlin

Det er længe siden, jeg har været på østersjagt, men jeg er ofte i Berlin, og her tager jeg altid forbi den skønne østersbar på den syvende etage i KaDeWe. Det er gourmetetagen, den syvende madhimmel. Her er oplevelsen stadigvæk enkel omend mere civiliseret end på den forblæste strand. Der er stole og vin i glasset, men som altid, når man spiser østers, må man slubre! De har også østers fra Île de Ré, så jeg går altid derfra med et smil om munden og med oplevelsen fra den første østers.

Egun Grønlund. Arkivfoto



1939, Egun Grønlunds første skib var Torms 'Viola', hvor han var mønstret som kullemper. Foto: Privat

Jubilæum

Medlem i 75 år

Egun Grønlund, Helsingør, runder 30. oktober et sjældent jubilæum.

97-årige Egun Grønlund meldte sig 30. oktober 1939 ind i Søfyrbødernes Forbund. Og lige siden har han fastholdt sit medlemskort.
Selv om der er tradition for, at DMMA har både trofaste og vedholdende medlemmer, så hører det til sjældenhederne, at medlemskabet rækker i 75 år og mere til.
Efter fusioner til først Metal Søfart og siden Dansk Metals Maritime Forening har forbundsnavnet ændret sig. Men medlemskabet har Egun Grønlund fastholdt trods tidernes forandring. Billedet fra Egun Grønlunds album af hans første skib illustrerer, at 75 år er lang tid.
Billederne her på siden er fra fagbladet CO-Søfarts artikel om og med ham, da han i 2006 fyldte 90 år.

Positiv tilgang til tilværelsen

I november i år fylder han 98, og han er fortsat både frisk og i fuld vigør. Med hjemmehjælp fra kommunen er bopælen fortsat i huset i Helsingør. Madlavningen klarer han selv, og to gange ugentligt går han til træning. Altsammen med positiv indgangsvinkel og livsglæde.
Fra kullemper det første år på Torms 'Viola' skiftede titlen til søfyrbøder og mange år senere til motormand.
Fra 1949 til pensionen som 67-årig i 1983 sejlede han i DSB-færgerne på Helsingør-Helsingborg overfarten.

CO-Søfart og DMMA gratulerer med jubilæet

Af Hanne Hansen

Nyt om navne

Jubilæer og fødselsdage for perioden 26. oktober - 12. december 2014

Dansk Metals Maritime Afdeling
Dæk og Maskine

Fødselsdage

50 år
Sten Ejner Holm, 26. oktober
Rune Nilsson, 3. december

65 år
Erik Emil Nielsen, 6. november

70 år
Svend Erik Petersen, 26. oktober
Jan Correll, 5. december

75 år
Niels Roland Holk, 2. november
Carl Alfred Nielsen, 3. december
Arne Dinesen, 7. december

Jubilæum

som medlem af DMMA

50 år
Ingolf Stenholdt Pedersen, 12. november
Jens Kristian Andersen, 1. december

75 år
Egun Grønlund, 30. oktober

Klubberne

DMMA
Dæk og Maskine

Region Hovedstaden
Klub 8

Tivoli-tur
Så prøver vi en Tivoli-tur for Klub 8's medlemmer - det er jo Halloween tid.
Vi mødes foran Tivoli, indgangen i Bernstorffsgade, overfor Københavns Hovedbanegård.
Mandag 27. oktober, kl. 13.00

En beskeden brugerbetaling må påregnes på grund af færre kontingentbetalende medlemmer.

Vi ses
Helmut

Konstitueret formand
Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34

Vi mindes

Inger Louise Kulby
f. 31. januar 1921
er afgået ved døden 19. juli 2014

Annette Gubbertsen Hansen
f. 29. marts 1963
er afgået ved døden 26. juli 2014

Ruth Ellinor Faurschou
f. 11/5 1929
er afgået ved døden 29. juli 2014

Peter Diksen
f. 8. august 1951
er afgået ved døden 13. august 2014

Nyt om navne

Jubilæer og fødselsdage for perioden 26. oktober - 12. december 2014

Dansk Metals Maritime Afdeling
Catering

Fødselsdage

50 år
Helge André Stott, Skinhøjvej 1, 3700 Rønne, 30. oktober
Jan Ussing, Kyndegårdsvej 15, Nyker, 3700 Rønne, 16. november
Jannie Ehrenreichsen Jensen, Borgervænget 70, 2.tv, 2100 København Ø, 17. november

60 år
Eva Pertejo Nyström, Hägerstensv. 106, 12649 Hägersten, 21. november

70 år
Per Skogemann, Agerskovvej 4J 3, 2610 Rødovre, 4. november
Kiki Holmgaard Enemark, Strandvejen 15B, Nordby, 6720 Fanø, 19. november
Ethel Irene Larsen, Kirkegade 12, Hasle, 3790 Hasle, 22. november
Hans Erik Buur Sønderborg, Vegavej 1, Kilden, 9900 Frederikshavn, 23. november
Tommy Franklin Olsen, Thuresensgade 13A, 2.tv., 5000 Odense C, 1. december
Sonja Hansen, Styrmandsstræde 6, Rønne, 3700 Rønne, 3. december
Christa Juhl Thomsen, Allerupvej 19, 6520 Toftlund, 5. december

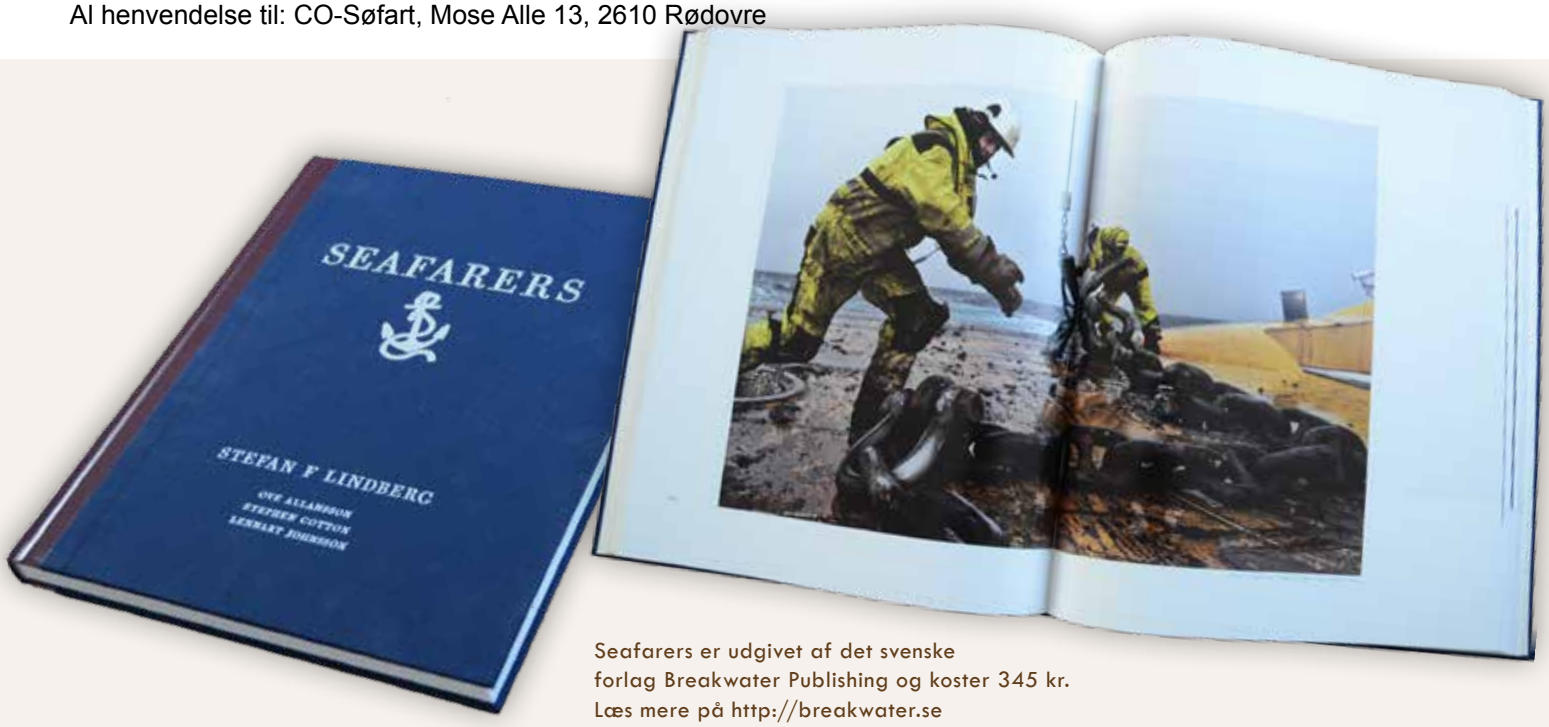
75 år
Ole Steen Hansen, Kirkebakkevej 32B, 4190 Munke Bjergby, 6. november
Lilli Viola Mehling, Toftsvej 26, st.tv., 6700 Esbjerg, 7. november
Tom Poul Haahr, Langegade 47, st., 5300 Kerteminde, 1. december

80 år
Ernst Hartvig Lindahl, Rødager Allé 111, st.tv., 2610 Rødovre, 28. november

85 år
Folmer Lindberg, Gl. Guldagervej 58B, Hjerting, 6710 Esbjerg V, 18. november

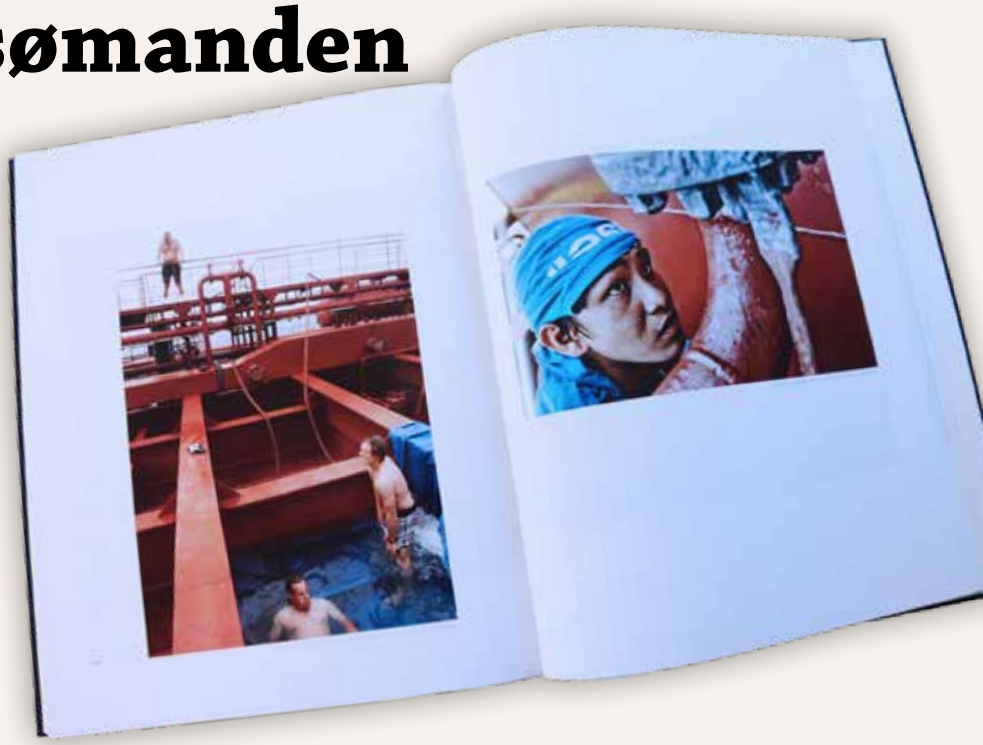
Jubilæum

25 år
Wilma Johanna Martensen, 14. november som medlem af foreningen
Jens Ingolf Jørgensen (The Great Dane), 1. december som medlem af foreningen
Christa Juhl Thomsen, 2. december som medlem af foreningen
Hanne Vestergaard Oakes, 11. december som medlem af foreningen



Seafarers er udgivet af det svenske forlag Breakwater Publishing og koster 345 kr. Læs mere på http://breakwater.se

Hyldest til sømanden



Der er meget, meget langt imellem nye bogudgivelser om søfarende.

Mens udgivelserne om skibe flyder i en lind strøm, så er der temmeligt langt imellem bøger om de, der er de afgørende brikker i transportmaskinen: menneskene om bord.

Stefan F. Lindbergs bog, Seafarers, er alene på den baggrund en sjældenhed. Og så er den tæt på at være et mesterværk.

Billederne er bogens bærende puls. 120 mesterlige fotografier bringer læseren helt tæt på sømandens tilværelse om bord, og det er lige før lugten af maling, olie, saltvand, bonevoks og skærebrænderos trænger fra billederne og op i ens næsebor. Det er som at stå der selv i kedeldragten - eller at sidder der alene på kammeret.

På tekstdelen har Stefan F. Lindberg selskab af flere forfattere, der dog alle har klaret at fatte sig i korthed. Teksterne veksler imellem korte fortællinger, udsagn, poesi og dokumentar.

Stefan F. Lindberg er ikke kommet sovende til resultatet. Han har gennem tre år været på medsejlads på tyve skibe under vidt forskellige flag. Samtlige skibe har dog alle det til fælles, at de har været under svensk ejerskab eller management. Bogen er udgivet i både en svensk og engelsk version, men billederne fortæller langt det meste, og det behøver ingen oversættelse.

Bagsidens korte konklusion er, at Seafarers er helt fantastisk. Ærgerligt, at den ikke er et dansk produkt med søfarende fra Europas førende søfartsnation i hovedrollerne.

Tekst: Hanne Hansen