

Fagbladet CO-Søfart

A large red fishing boat with a black cabin and various antennas on top. A man in a red shirt and black cap is standing on the deck in the foreground. The boat is on the water.

Leder:

Hvor skal vi hen du?

> **3**

**Mangel på
maskinister**

> **8 - 11**

Lolland Færgesfart:

Generationsskifte på vej

> **12 - 16**

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 17. maj eller efter aftale.

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

Næste nummer

udkommer 10. juni
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

Michael Bysted, 'Esvagt Echo'

Oplag

2.438 eksempl. kontrolleret FMK/DS



Indhold

Faglige sager og noter	4-6
Kritik af Søfarts skønmaleri af FAS	7
Atter behov for dansk arbejdskraft	8-9
Jobportræt af maskinist	10-11
Portræt af Lolland Færgefart og Fejøl-færgeren	12-16
Annonce fra Tjenestemændenes Forsikring	17
Om CO-Søfart og medsejladser	18-19
Annonce fra Dansk Metal, Jobservice	20
Tarteletstafet - klassiker med nyt fyld	20-21
Det forsvundne skib	22
Nyt om navne	22-23
20 vielser i vente på 'Danmark'	24

Siden sidst på www.co-sea.dk



CO-Søfarts hjemmeside opdateres løbende med nyheder, aktuelle overenskomster og billedgallerier fra for eksempel medsejladser og aktiviteter. Først i februar inviterede A2Sea til 'åbent skib' på nybygningen 'Sea Installer'. CO-Søfart var med og fik en informativ rundvisning. Tilstrømningen til arrangementet var stor, som det fremgår af billedet herover. Dette og mange flere kan ses på hjemmesiden.



Hvor skal vi hen du?

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Leder

Når eksperter udtaler sig om det danske arbejdsmarked, så skamroses den "danske model" og det påstås, at den er til evig misundelse ude i det store udland.

Der kan ikke være tvivl om, at i sin rene form er den "danske model" også klart den bedste måde at regulere arbejdsmarkedet på.

Problemet er bare, at den "danske model" også forpligter og kræver, at aktørerne tager ansvar.

Grundelementet i den "danske model" er ganske enkelt. Arbejdsgiverne og arbejdstagerne aftaler via arbejdsgiverforeninger og fagforeninger stort set alt, der fastsætter løn, ansættelsesforhold, efteruddannelser, opsigelsesvarsler, arbejdstid, barsel o.s.v. via kollektive overenskomster.

Statens rolle er at levere rammerne for den sociale sikkerhed og uddannelsesmuligheder, som ligger til grund for, at arbejdsmarkedets parter kan aftale fleksibilitet på arbejdsmarkedet.

Virkeligheden er desværre på vej mod noget ganske andet.

Staten er i en konsekvent udvikling mod at formindske sin andel af den danske model og lade den enkelte mere og mere være sin egen lykkes smed. Dette sker med tiltag som kortere dagpengeperioder, længere tid for at genoptjene retten til dagpenge, ringere kontanthjælp osv. Det er ikke et problem for nogen regering uanset partifarve, da flertallet af befolkningen støtter disse tiltag, hvad sidste folketingsvalg viste.

Opbakningen fra befolkningen kan hænge sammen med, at de som var i arbejde og havde gode indtægter samtidig fik skattelettelser - flere gange. Det er i hvert fald sandsynligt, at det element har spillet en rolle.

Fundamentet er i forfald

Globalisering og udvidelse af EU har medført, at der også er kommet mange udenlandske arbejdsgivere og arbejdstagere til Danmark. Officielt skulle også disse være en del af den "danske model", men desværre viser det sig ofte, at disse udhuler den "danske model" i stedet for at styrke den.

Alt dette sammen med, at det enkelte menneske føler sig som sin egen lykkes smed og ikke føler nogen solidaritet med andre, betyder at fundamentet for den "danske model" er i hurtig forfald. En renovering er på høje tid - eller der skal opfindes den "Nye danske Model".

Uanset om det er nødvendig vedligeholdelse eller en ny konstruktion der skal til, så skal det ske snart, mens der stadig er nogenlunde styr på arbejdsmarkedet, og spillerne (arbejdsgiverne og fagforeningerne) stadig kan forpligte hinanden via det kollektive aftalesystem.

Når flertallet af arbejdstagere og arbejdsgivere er uorganiseret, enten via medlemskab af et gult forsikringselskab eller fordi de faglige organisationer af snævre egeninteresser har fraskrevet sig deres kollektive aftaler for at lade deres områder overgå til individuelle kontrakter, så er det for sent, da der så ikke kan indgås aftaler der forpligter.

Hvis dette sker, overgår det danske arbejdsmarked til modellen, som hedder den stærkestes ret, og der er det den, som har pengene, der oftest får ret. ●



Fundamentet for "den danske" model er i hurtigt forfald. En renovering er på høje tid - eller der skal opfindes den "Nye danske model".

En hjerneblødning og PFA-fors

Del II

I Fagbladet CO-Søfart nr. 1 i år fortalte vi om Kirsten Frederiksen's forsikrings-sag efter en invaliderende hjerneblødning. Der har siden været afholdt møde mellem CO-Søfart og PFA.

Resumé

Vores bornholmske medlem Kirsten Frederiksen fik en hjerneblødning 27. januar 2012, og har siden været invalideret.

Ved spørgsmål til PFA i løbet af 2012, blev der oplyst, at Kirsten kun var omfattet af en ren pensionsdækning, og ikke de normale tilknyttede forsikringsordninger mod helbredsrelaterede dækninger. Foreningen blev involveret i sagen i slutningen af 2012, og PFA bekræftede at Kirsten ikke havde sundhedsrelaterede forsikringsordninger, fordi der manglede en underskrevet helbredserklæring fra år 2000.

Foreningen protesterede mod den manglende dækning, blandt andet med henvisning til at alle forsikringsordninger efter 2006 kun var betinget af, at medlemmet var i besiddelse af en gyldig "blå bog", og ikke længere forudsatte en helbredserklæring.

8. januar 2013 meddelte PFA efter en del telefonsamtaler og korrespondance, at selskabet havde besluttet at lade Kirsten være dækket af "Kritisk Sygdom", med en engangsudbetaling på 100.000 kroner, men ikke af invaliditetsdækningerne (herunder "Loss of License").

23. januar 2013 protesterede CO-Søfart mod de manglende dækninger, med henvisning til en række forhold. Vi vil undlade her at fortælle om en del langhåret jura, og henviser til sidste nummer af fagbladet.



Kirsten Frederiksen's to sønner var til stede, da CO-Søfart tidligere i år var på besøg. Billede og artikler om PFA-forsikrings-sagen bragte vi på side 4-6 i Fagbladet CO-Søfart nr. 1 i år.

Kirsten omfattes af alle ordninger tilknyttet pensionsaftalen

Møde med PFA

På et møde med PFA 6. marts 2013, blev foreningen orienteret om, at sagen har været bragt op på direktions-niveau i PFA, og det var her besluttet at lade Kirsten være omfattet af "den fulde pakke", med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2012 at regne. Det betyder i praksis, at Kirsten principielt er omfattet af forsikringsdækningerne "Loss of Licence" og invaliditetsydelse. Beslutningen er truffet som en "pr konduite"-beslutning. Efter fremmed-ordbogen betyder konduite: "dannet optræden", "evne til at handle rigtigt i en vanskelig situation", "åndsnærværelse", "snarrådighed". Det vil sige PFA accepterer ikke, at de var juridisk på glatis, men medgav os under mødet, at de heller ikke var sikre på at vinde en eventuel sag ved domstolene. Det var imidlertid som PFA-repræsentanten udtrykte det, mere et spørgsmål om anstændighed.

Sproget

På mødet 6. marts talte vi også kort om forsikrings-sproget. PFA er udmærket bevidst om, at mange skrivelser er mere

eller mindre uforståelige for læserne.

Der er tale om en vanskelig balancegang mellem nøjagtighed og forståelighed.

Problemet kunne måske løses hvis man "fordanskede" policer og andre standardskrivelser af en sprogfornuftig ikke-akademiker, og en jurist efterfølgende indsatte link til de nødvendige og juridisk konsistente definitioner.

Måske burde man også luge ud i varianter og tillæggsforsikringer, som ikke er nødvendige elementer i en pensionsordning, eller i det mindste gøre sidstnævnte til rene tilvalgsordninger.

Her er et eksempel på rædselssprog i en PFA-police:

"Invalidedækning og præmiefritagelse ved invaliditet er tegnet på et ugaranteret grundlag efter reglerne om komplementære ydelser og følger til enhver tid de tariffer og betingelser som PFA Pension har anmeldt til Finanstilsynet herfor."

Never mind! Hvem kan alligevel finde gældende anmeldelse til Finanstilsynet?

OleS

Forsikrings- forklaringer på et ikke juridisk grundlag

Kritisk sygdom

100.000 kroner.
Engangsbeløb.

Forudsætning: Sygdom omfattes af liste over kritiske sygdomme.

Loss of Licence

100.000 kroner om året i max 5 år.

Forudsætning: Forsikringstageren kan ikke få fornyet sin blå bog, af en årsag som ikke må kunne tilskrives pågældendes egen "dumhed" (fedme, narko- og alkoholmisbrug ...). Ophører ved folkepensionsalder om denne indtræder i 5-års perioden, eller hvis blå bog kan generhverves i perioden.

Invaliditetsydelse

100.000 kroner om året.
Udbetales ikke samtidig med "Loss of Licence".

Forudsætning: Mindre end 50% erhvervsevne i ethvert erhverv. Ophører ved folkepensionsalder eller hvis erhvervsevnen generhverves til mere end 50%.

Loss of Licence og Invaliditetsydelse er to sammenhængende ordninger. Man kan godt miste sin blå bog, uden at miste erhvervsevne i ethvert erhverv.

OleS

Lønregulering i Northern Offshore (NOS)

Et medlem, som har taget styrmandspapirer, er ansat som 2nd Officer i Northern Offshore. Han henvendte sig i slutningen af sidste år, da de endnu ikke var blevet reguleret jf. overenskomsten mellem Søfartens Ledere og Rederiforeningen af 2010, som ellers var blevet fornyet i oktober. Jeg tog derfor kontakt til rederiet, som meddelte at man ville undersøge sagen. Da vi efter nogen tid ikke havde hørt fra dem, kontaktede jeg dem igen og blev denne gang henvist

til rederiforeningen. Her henviste man til, at der fortsat var nogle udestående spørgsmål i forbindelse med lønreguleringen, hvilket man var ved at undersøge. Man er nu endelig færdig med at undersøge sagen og der har åbenbart været nogle misforståelser mellem rederiet og Rederiforeningen, men vi er blevet meddelt, at reguleringen vil blive foretaget med tilbagevirkende kraft i forbindelse med lønudbetalingen for marts måned.

cp

Dagpengesats - sagen ligger nu hos SKAT

Vi nævnte i sidste nummer en sag, hvor et medlem har fået nedsat dagpengesats, da hendes tidligere arbejdsgiver har indberettet forkert løn til E-indkomstregisteret. Vi havde foreslået a-kassen at beregne dagpengesatsen ud fra lønsedlerne i stedet for E-indkomstregisteret. Ifølge svaret fra a-kassen må de ikke beregne beløbet ud fra lønsedlerne,

men a-kassen skrev til gengæld til den tidligere arbejdsgiver og bad dem rette indberetningerne. Da arbejdsgiveren ikke har reageret på henvendelsen fra Min A-kasse, har a-kassen meddelt SKAT, at virksomheden ikke har indberettet de korrekte tal. Så pt. ligger sagen hos SKAT, hvorfra vi afventer en afgørelse.

cp

OK 2014 i fokus på branchegruppemøde i DMMA

Der blev den 5. februar i år afholdt møde i branchegruppen "Dæk og Maskine". Fokus for gruppen denne gang var overenskomstsituationen 2014, primært i relation til fornyelse af overenskomsterne med Bilfærgernes Rederiforening for skibsassistenter og skibsmekanikere. Yderligere drøftelser af overenskom-

sterne i BIRE regi, vil ske på Jørnlunde den 23-24/5, hvor de fleste tillidsrepræsentanter vil være samlet.

Overenskomsterne med Danmarks Rederiforening for skibsassistenter og skibsmekanikere er fornyet for en 4 årig periode, hvorfor de ikke skal forhandles i 2014.

køj

Overenskomst på plads med RAL

Overenskomsterne med Royal Arctic Line for skibsassistenter, skibsmekanikere og cateringofficerer er underskrevet den 5. marts. Royal Arctic Line har oplyst at lønreguleringerne vil finde sted hurtigst muligt. Overenskomsterne kan ses på vores hjemmeside. **køj**

DMMA (dæk og maskine) og Færgeren

Da Færgeren har et ønske om, at besætningen på M/V Povl Anker (som er overgået til holddrift sejlsads pr. 1. januar) af og til skal mønstres ved afløsning af M/V Hammerodde, har vi nu indgået en aftale med Færgeren om hvordan dette skal foregå og betalingen herfor. Aftalen kan udleveres ved henvendelse til tillidsmanden for skibsassistenterne eller ses på afdelingens hjemmeside. **køj**

Rykkere til KEM-Offshore

Et medlem, som havde en kort ansættelse hos KEM-Offshore var ikke blevet korrekt aflønnet. Hans egne henvendelser til rederiet blev efterfølgende ignoreret, hvorefter han bad os om at tage sagen. Vi tog kontakt til rederiet, som først benægtede at medlemmet skulle have noget til gode. De indvilligede dog i at undersøge sagen igen og erkendte herefter, at der manglede 6 hyredage, som de lovede at udbetale med udgangen af februar. Da dette ikke skete, henvendte medlemmet sig igen og efter et par rykkere er beløbet nu udbetalt. Et andet medlem mangler at få udbetalt ledighedsdage (G-dage), hvilket rederiet har lovet at gøre med udgangen af denne måned, så nu må vi se. **cp**

DFDS - opsigelser og sag om hviletid

Som nævnt i sidste nummer har vi bistået en opsagt Business Leader i en sag om uberettiget opsigelse på 'Crown Seaways'. Medlemmet blev opsagt med tre måneders varsel i henhold til rammeaftalen og desuden blev han fritstillet i opsigelsesperioden. Begrundelsen for opsigelsen var dog noget tynd, og efter dialog med rederiet blev vi enige om et forlig i form af en godtgørelse svarende til en måneds ekstra løn til medlemmet.

Ubertigtet opsigelse

Ligeledes på 'Crown' har vi haft en sag om uberettiget opsigelse for en rederiasistent, som blev opsagt, mens han var under Improvement Plan, som er noget en leder kan benytte sig af, hvis man ønsker forbedringer fra medarbejderens side. Mens han var under denne plan modtog han en skriftlig advarsel, ligesom han fik en klage fra en passager.

Da medlemmet ellers havde vist tegn på forbedring og da både den skriftlige advarsel og klagen handlede om andre ting, mente vi dog ikke, at dette uden videre var nok til at begrunde en opsigelse. Herudover påviste medlemmet flere problemer med Improvement Planen og klagen, ligesom han aldrig tidligere havde modtaget advarsler eller klager. Derfor valgte vi at tage sagen med rederiet og nåede også her frem til et forlig svarende til en måneds ekstra løn.

Uenighed om hviletid

Der er mellem rederiet og DMMA uenighed om hvorvidt skibene registrerer de søfarendes hviletid korrekt. Efter et møde, hvor det ikke lykkedes at nå til enighed, er sagen nu sendt videre til Søfartsstyrelsen, som så må afgøre sagen. **cp**

DMMA (catering) afventer at høre fra BornholmerFærgeren

Der er endnu ikke fundet en løsning på de tre overenskomstbrud nævnt i sidste nummer af fagbladet. Ved redaktionens slutning lige før påske afventede sagen

på ottende uge en tilbagemelding fra Bilfærgernes Rederiforening før sagen overdrages til LO. **køj**

Nye tillidsfolk på valg i Fjord Line

Der er for tiden valg til tillidsrepræsentant og suppleant for cateringbesætningen i Fjord Line. De opstillede kandidater er Lea Freund Kristensen, Thomas Skovgaard

og Morten Jakobsen. Vi håber at så mange medlemmer som muligt stemmer på deres kandidat ved valget. **cp**

Kritik af Søfarts skønmaleri af FAS

Færøernes Internationale Skibsregister var midt i marts emnet for en større artikel i bladet Søfart.

DMMA og CO-Søfart har i samarbejde med Norsk Sjømannsforbund og SEKO fra Sverige kommenteret artiklen, som de kalder for et ukritisk skønmaleri af FAS, der af ITF er erklæret for bekvemmelighedsflag.

En længere kommentar er afsendt til bladet Søfarts redaktion efter den ukritiske artikel om FAS.

"I artiklen i Søfart af 15. marts 2013, under overskriften "Vil selv – kan selv" bliver Færøernes Internationale Skibsregister malet i rosenrøde, ukritiske nuancer, hvor der slås meget på de stolte sømandstraditioner samt behovet for at skabe et maritimt funderet samfundsøkonomisk lokomotiv." Således indledes den fælles kommentar fra Jacqueline Smith, Forbundsleder - Norsk Sjømannsforbund, Kenny Reinhold, Avdelningsordförande/President - SEKO og John Ibsen, Sekretariatschef - Dansk Metals Maritime Afdeling/CO-Søfart.

Vækst ved kannibalisering

Forfatterne til kommentaren anfægter ikke artiklens oplysning om, at FAS over de seneste knap tyve år har haft en vækst på 570 pct.

Til gengæld kritiserer de tre forfattere, at bladet Søfart ikke i artiklen kigger nærmere på netop den udvikling, idet FAS i vid udstrækning omfatter skibe, der er udenlandsk ejede og bemandede med udlændinge.

"Af statistikken for FAS i 2012 fremgår det, at 29 skibe i registeret var ejet af

færøske rederier, tre skibe var ejet af norske rederier med fuld færøsk besætning, 10 norske skibe i registret havde alene færøske officerer ombord, mens 38 skibe i FAS var ejet af udenlandske rederier og bemandede med udlændinge," konstateres det i kommentaren, der fortsætter:

"Det kan således objektivt slås fast, at væksten ikke er sket ved organisk vækst i den færøske maritime klynge, men simpelthen er opstået ved at kannibalisere på de omkringliggende skibsregistre.

I modsætning til både NIS og DIS, er FAS nemlig ikke skabt for at bevare og sikre konkurrenceforholdene i den færøske rederibranche og for at forhindre udflagning. Men er ene og alene skabt for at tiltrække udenlandske skibe og redere."



Artiklen i bladet Søfart, uge 11, som beskyldes for at være et ukritisk skønmaleri af Færøernes Internationale Skibsregister. FAS er af ITF erklæret som bekvemmelighedsflag.

Til stor undren for organisationerne i både Norge, Sverige og Danmark, gives der i artiklen i Søfart udtryk for, at ITF er ved at omlægge kursen - eller rettere kriterierne for klassificeringen af bekvemmelighedsflag.

"Der er ingen tvivl om, at FAS vil vedblive at være bekvemmelighedsflag, FOC – helt uafhængigt af Maritime Labour Convention (MLC), indtil færingerne ændrer de primære formål i registret og indser, at "vil selv og kan selv" også indebærer, at man holder sig for sig selv og på egen banehalvdel," afslutter de kommentaren.

Læs hele kommentaren på CO-Søfarts hjemmeside på www.co-sea.dk

Atter behov for dansk arbejdskraft

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Manglen på faglærte skibsassistenter, skibsmekanikere og ikke mindst maskinister er nu begyndt at brede sig voldsomt. Ikke mindst i offshore-sektoren synes efterspørgslen hele tiden at øges. Som et klart eksempel på manglen, kan det nævnes, at forbundet for få dage

siden blev kontaktet af et rederi, der stod og manglede 10 – 15 maskinister med 1. grads papirer. Vi gennemgår her de seneste tiltag fra DMMA's side på uddannelsesfronten, hvor det drejer sig om at været rustet til de job, der er på vej i offshore-sektoren.

Maskinisten

Søfartsstyrelsen bakker med planer, hvor maskinisten eventuelt kan få lov at sejle med større tonnage/maskineri i de kystnære områder – dvs. i særdeleshed når vi taler danske vindmølleparker, og man vil samtidigt se på, om man kan lave en international fælles aftale, så denne regel også kunne gælde på norsk og engelsk sektor.

Ministeriet for Forskning, Innovation og Videregående Uddannelse har haft et forslag i høring og arbejder nu på en bekendtgørelse, hvorefter el-delen for maskinistuddannelsen får et tiltrængt løft.

Forslaget er kommet i stand ved samarbejde med Dansk Metals Maritime Afdeling og de øvrige organisationer. Dette betyder, at vi kan forvente, at en

del af de eksisterende maskinister vil ønske at få en efteruddannelse på netop el-delen.

Vi har fra medlemmerne erfaret, at det særligt i nye skibe har været et problem for medlemmerne, at de har følt sig magtesløse, hvis der opstod problemer med netop el til søs, og at det reelt er en kilde til frustration i dagligdagen.

Uddannelsen giver fremadrettet også maskinisten adgang til at blive ETO (Electro-Technical Officer) og SSO (Ship Security Officer), og uddannelsen vil fremadrettet også få tilført elementer af ledelsesuddannelse.

Desværre er problemstillingen, at det særligt er interessant for rederierne, at få maskinister med førstegradspapirer, idet man især har brug for disse som maskinchefer.

Her opstår så en flaskehals, da opnåelse af søneringsbevis som skibsmaskinist af 1. grad forudsætter maskintjeneste i 24 måneder, hvoraf de 12 måneder er i en stilling som foreskrevet skibsmaskinist af 2. grad, eller 36 måneders effektiv fartstid i tonnage, hvor maskinisten udfylder stillingen som vagthavende maskinmester.

I Dansk Metals Maritime Afdeling har vi sammen med rederiforeningerne lavet en aftale om, at der reserveres 20 stillinger i stor tonnage til maskinister, som skal have den nødvendige sejltilid for at opnå 1.grad.

Tildelingen sker efter indstilling fra DMMA, og det er derfor hos os, at du skal starte med at henvende dig.

Hvis du sejler som befaren skibsassistent, er der mulighed for at få 2. grads papirer på kun et år, og er du skibsmekaniker eller faglært skibsassistent med den nødvendige sejltilid, kan det gøres på 9 måneder.

Uddannelsen er SU-berettiget, men Rederiforeningen af 2010 og DMMA arbejder p.t. på en uddannelsesoverenskomst, som vi forhåbentligt sammen med uddannelsesstedet kan skruer sammen på en måde, hvor man udnytter sin eksisterende uddannelse til søs, og så kan læse i hjemmeperioden, således at der er mere økonomi i uddannelsen.

Jobportræt

> næste side

maskinist



Nybygningen 'Sea Installer' fra A2Sea er indbegrebet af et specialfartøj. Udviklingen inden for offshore vind vil uden tvivl fortsætte. Det kræver viden, stærke kompetencer og erfaring for fremadrettet at kunne besætte de kommende jobs i offshoresektoren. Med uddannelse kan medlemmerne af DMMA ruste sig og være klar til at bevare de nye jobs på danske hænder.

FOTO Henne Hansen

Skibsmekanikeren

Da uddannelsen allerede indeholder elementer af montage og reparationsteknik, arbejder DMMA p.t. i regeringens udvalg for kompetencebehov i offshore for, at der oprettes en linje specifikt med øje for vindmøllemontering.

På denne måde kan skibsmekanikeren både udfylde en plads i forhold til besætningsfastsættelsen, og vil udover at kunne fungere som kranfører også kunne stå for at montere vindmøllerne.

For montører indenfor vindmølleindustrien vil vi også prøve at arbejde på, at man kan få merit, og at der stykkes en overenskomst sammen, som tager højde for, at man skal have 12 måneder effektiv sejltid, inden man kan indgå i den foreskrevne besætning.

Faglært skibsassistent

Også her vil vi forsøge at arbejde for en efteruddannelse svarende til linjen for skibsmekanikeren, med særlig fokus på hele offshore sektoren.

Lige p.t. ser det ud som om, at der blandt ovennævnte udvalg er enighed om, at man i en eller anden udstrækning, skal sikres et offshore-sikkerhedskursus i uddannelsen, således at den søfarende ikke først skal gå tiggengang hos kommunen, bank eller rederier for at få kurset betalt.

Som faglært skibsassistent med et sort svendebrev, er der ingen tvivl om, at kompetencer indenfor offshore, vil sikre jobmuligheder i Danmark og internationalt, hvorfor vi også forsøger, om vi kan få engelskkundskaber bygget ind i uddannelsen.

Skibsassistenten

Ligesom for de øvrige grupper, vil offshore-sikkerhedskurset forhåbentligt være en del af et eventuelt valgfag/linje på skolen.

Det er allerede i bekendtgørelsen nævnt under skibsmaskinisten, at han fremover kan blive ETR (Elektro-teknisk menig), idet uddannelsen er tilført elektro-tekniske kompetencer i overensstemmelse med STCW-konventionen.

Uddannelsen er også tilført maritim førstehjælp.

Men for denne gruppe gælder det, at konkurrencen fordrer, at man videreuddanner sig, hvis man vil være sikker på jobmuligheden indenfor offshore.

Det er min opfattelse, at en maritim baggrund som skibsassistent, kombineret med en videreuddannelse, åbner døre i alle rederier. Det at være "prøvet" til søs, står som garant for, at man vil blive i stillingen, og dermed vurderer jeg også, at mulighederne for at rederiet vil investere i den ansatte øges.

Dette er naturligvis også noget, som vi kigger på i en "uddannelsesoverenskomst", hvor vi gerne i samarbejde med de øvrige maritime organisationer skal kunne sikre en glidende og ikke mindst rimelig, økonomisk stabil overgang fra den uddannelse, man har, og helt frem til maskinchef eller skibsfører.

Det er bare at komme i gang

Vi ved at jobbene kommer, men hvor mange det bliver til, afhænger også af os selv.

Hvis virksomhederne skal klare sig internationalt, skal vi også fra medlemmerne af DMMA stå klar med kompetencer, som er af international kaliber.

Hvis ikke det enkelte medlem sørger for at tilegne sig disse kompetencer, vil vi hurtigt opleve samme deroute som i den store tonnage og vil snart være udskiftet med billig udenlandsk arbejdskraft.

Vi har en oplagt mulighed for med kompetencer, know how og erfaring, sammen med rederierne at tilbyde en driftssikkerhed, en effektivitet og et resultat, som sikrer os, at ordrene i fremtiden ligger i danske rederier og udføres af danske hænder.

Som enemester om bord på standby-skibet 'Esvagt Echo' har maskinist Erik Escherich et både selvstændigt og ansvarsfuldt job. Og han anbefaler gerne maskinistvejen til andre.

Erik Escherich tiltrådte i rederiet Esvagt for tyve år siden. Han erkender, at han ind imellem har overvejet at gå i land.

-Men når så alle fordele og ulemper ved mit nuværende job til søs bliver sat op overfor hinanden, så er konklusionen, at der er flest fordele, smiler han og tilføjer:

-Og dybest inde tror jeg slet ikke, at jeg vil kunne trives i et otte-fire job på land.

Egentlig forstår han ikke, at der er mangel på maskinister. For jobmulighederne er gode. Ganske vist er de mindre fragtskibe i den danske handelsflåde faldet i antal, men specialskeibene er der blevet flere af. Især inden for offshore og vindmølleindustrien til søs er aktiviteterne øget markant. Og det er her behovet for maskinister er eskaleret over de seneste par år.

-Men erhvervet har ikke reklameret godt nok for uddannelsen. Og resultatet er, at vi mangler folk nu og her, siger Erik Escherich, der er medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling og tillidsmand i rederiet Esvagt i Esbjerg.

Mangler maskinister

Esvagt er "storforbruger" af maskinister. Faktisk kan rederiet for tiden slet ikke skaffe tilstrækkeligt med maskinister til at dække behovet. Derfor er en del maskinistre ansat i stedet.

Samme udvikling ses i andre rederier, og Erik Escherich er ikke i tvivl om, at faglærte skibsassistenter og skibsmekanikere ville sikre sig job flere år frem i tiden ved at tage maskinistuddannelsen.



Reparerer alt fra el-piskeren til hovedmotoren

-Som enemester står jeg for alt reparation og vedligehold af det tekniske om bord. Jeg siger nogen gange for sjov, at jeg reparerer alt fra el-piskeren til hovedmotoren, smiler han.

Dertil kommer nogle faste opgaver om bord på den enkelte skib, alt efter organisationen og opdelingen af opgaver.

Nøgleopgave

På 'Esvagt Echo', som blandt andet ligger standby ved olierigge i Nordsøen, er udsættelsen af skibets FRB (Fast Rescue Boat), essentiel. 'Echo' skal træde til, hvis der sker en ulykke på riggen og den skal evakueres eller ved overbordfald fra riggen. -Om bord på skibet er det min opgave at betjene kranen, når båden skal i vandet og op igen, forklarer han.

En procedure og opgave, som trænes igen og igen.

-Vi sejler også ind imellem som serviceskib til ubemandede platforme,

mens Esvagt også har skibe, der sejler som serviceskib til offshoremøllerne, når der skal reparatører ud og hjem. Der får vi god træning i at sætte båden i vandet og tage den hjem igen. En operation som bare skal sidde lige i øjet hver gang, for det handler jo om menneskeliv. Derfor træner vi det også igen og igen, ligesom båden hver eneste dag skal tjekkes. Det er også min opgave, fortæller han.

-For et ungt menneske kan det måske forekomme ensformigt med alle de øvelser, der er om bord på et standby skib. Og det kræver en speciel indstilling, for øvelserne er helt centrale. De skal gennemføres hver eneste gang som om, der var menneskeliv på spil, siger Erik Escherich og fortsætter: -Men det er en del af jobbet, og jeg synes det er spændende at være en del af.

Umiddelbart vurderer han, at 25 pct. af hans arbejdstid anvendes på øvelser.

Jobportræt

maskinist



Maskinist med muligheder

I skibe med op til 3.000 kW motoreffekt kan maskinisten sejle som maskinchef. I større coastere og mindre containerskibe kan maskinisten besætte stillinger op til 1. maskinmester niveau.

-Men jobbene som maskinist bliver for tiden flere og flere i takt med den store udvikling, der er inden for specialskibene. Det er der slet ingen tvivl om, slår han fast.

-I Esvagt alene er vi omkring 70 maskinister. Det er de færreste ude omkring opmærksomme på. Det er ret mange, og som sagt er behovet ikke dækket, siger Erik Escherich og fortsætter:

-Parallelt arbejder vi for at få maskinistuddannelsen opgraderet, for der er behov for en udvidelse på det elektriske område i og med at jobbene er i specialskibe med meget elektrisk teknik.

Fra uddybning til standby

Hans egen baggrund er oprindelig en uafsluttet uddannelse som værktøjs-

mager efterfulgt af uddannelsen som skruestiksarbejder i Søværnet. En uddannelse, der ikke findes mere, men svarer til maskinarbejder.

Herefter var han rejsemontør en del år, sejlede derefter i fiskeriet i 12-14 år som mester på de store supertrawlere, for senere at sejle som mester og dregdemaster på uddybningsfartøjer.

I Esvagt har han sammen med to kolleger indgået en frivillig turnus på reduceret tid, så han konkret er ude i to uger og hjemme i fire uger - i dansk sektor.

-Det betyder meget, at jeg har et selvstændigt job, hvor der skal tages beslutninger, siger Erik Escherich, der nu har tyve år bag sig i rederiet Esvagt.

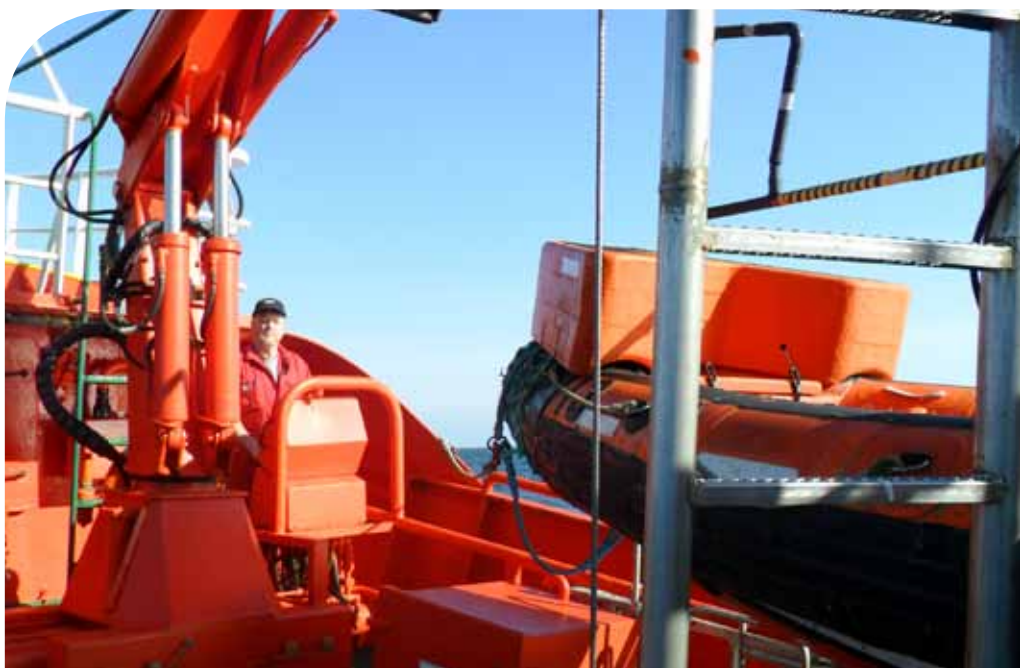
-Den periodiske frihed tæller meget for mig. Ikke forstået på den måde, at det er den, der er den eneste årsag til, at jeg har jobbet. Jobbet skal være både udfordrende og interessant - og det er det, synes jeg.

Selvstændigt job

-For mig vægter det højt, at det er et selvstændigt job, hvor der skal tages beslutninger. Og når man er enemester, så har de beslutninger, man tager, jo også konsekvens for én selv. Men jeg trives med at arbejde selvstændigt, fortæller han og tilføjer:

-Og jeg har intet imod at være hjemmefra. Det giver en god afveksling, synes jeg.

-Endelig vægter det også højt for mig, at man om bord har et tæt arbejdsforhold til kollegerne. På godt og ondt selvfølgelig. Når man er så meget sammen, kommer man tæt på hinanden. Og det er for mig et plus i jobbet.



På 'Echo' er det maskinistens faste opgave at betjene kranen, når skibets FRB (Fast Rescue Boat) skal sættes i vandet.

Dalende befolkningstal på øerne presser færgefarten

Lolland Kommune driver landets største kommunale færgerederi, Lolland Færgefart. Økonomien er konstant under pres og dalende befolkningstal øger den økonomiske udfordring.

Med op mod 50 mand ansat i det hele er Lolland Færgefart landets største kommunale færgerederi.

Tre færgeoverfarter og dermed tre færger hører til rederiet, der yderligere har endnu et skib, turboåden 'Anemonen', der i sommerhalvåret sejler på Maribosøerne.

'Anemonen' er dog en lille sidegren i rederiet, hvor de tre færger 'Askø', 'Femøsund' og 'Christine' sejler på hver deres rute til henholdsvis Askø, Femø og Fejø i Smålandsfarvandet nord for Lolland.

-Indbyggertallet på Askø er nu på 40, og det nærmer sig smertegrænsen. Uden de 250 sommerhuse på øen, ville smertegrænsen være overskredet nu, fortæller Johnny Schmidt, der er koordinerende skibsfører i Lolland Færgefart.

Han deler kontor med overfartsleder Erik Skude i Nakskov, hvor Lolland Færgefart og havneadministrationen er samlet i et nautisk center på havnen.

Besparelser

Færgerne og havnene har fælles ledelse ved Havne- og Færgechef Hans Borchersen.

-Den daglige ledelse varetager vi her fra kontoret, hvor overfartslederen varetager alt det tekniske i forbindelse

med færgerne, mens jeg forestår alt i forbindelse med vagtplaner og ansættelsesmæssige forhold, forklarer Johnny Schmidt.

Presset på økonomien udformede sig sidste år i en spareplan, hvor sparemålet var på knap en halv mio. kr.

-Det så umiddelbart sort ud, refererer Johnny Schmidt.

De omfattende udgifter til brændstof sprang dog i øjnene, og der blev sat gang i indhentning af tilbud.

I den proces viste det sig, at den faste leverandør rent faktisk godt kunne gøre det lidt billigere.

På den konto blev der hentet 52 øre pr. liter, hvilket samlet gav en besparelse på 350.000 kr.

De sidste besparelser blev fundet ved at overfartslederen og den koordinerende skibsfører begge trappede lidt op på antallet af sejladstimer.

-Og det fungerer helt fint. Grundlæggende har jeg det princip, at man ikke kan være chef for noget uden selv at have fingrene nede i det, påpeger Johnny Schmidt.

Den koordinerende skibsfører og overfartslederen er derfor på skift at finde på de tre overfarter, Bandholm-Askø, Kragenæs-Femø og Kragenæs-Fejø, når de ikke passer kontoret i Nakskov. ●



Arbejdsmiljøomorganisering

Færgeoverfart

Frustrationer blandt styrmændene på Fejø-færgen over ikke at nå billetteringen, blev løst ved at ansætte fleksjobbere til at billettere i land. Nu er både ledelse, styrmænd - og ikke mindst de fem i nye fleksjob tilfredse.



Foruden Fejø-færgen 'Christine' har Lolland Færgefart også færgerne 'Femøsund' og 'Askø' samt turbåden 'Anemonen', der om sommeren sejler på Maribosøerne.

jøet vandt ved ering på **Fejø-færgen**

-Det er det bedste, vi har gjort længe, siger koordinerende skibsfører i Lolland Færgefart, Johnny Schmidt, med henvisning til etableringen af billettering til Fejø-færgen i land

Med et kvarters overfartstid er det næsten umuligt at nå at billettere biler, passagerer og cyklister om bord på færgen 'Christine', når der er tryk på.

På en jævn vinterdag, kunne opgaven være overkommelig, men solen skal ikke stå ret højt på himlen, inden kunderne strømmer til.

Den ufærdige billettering var kilden til ærgrelse og frustration hos styrmændene.

-Arbejdsmiljøet om bord var direkte påvirket af det. Der var folk, der sagde op, fordi de var dybt frustrerede over det. Og det er klart, at der også andre steder i systemet var ærgrelse over situationen, fortæller Johnny Schmidt.

Levende mennesker frem for telefonsvarer

En dag opstod ideen til, hvordan problematikken kunne løses. Og der var ikke langt fra tanke til handling. Fem fleksjobbere er i dag ansat i det, der svarer til 2,5 fuldtidsstilling.

På landsiden i Kragensø sørger de i dagtimerne 07-18 for at billettere de ventende i køen til færgen. Ind imellem passer de telefonen.

-Vi har et princip om, at kunderne skal møde så få telefonsvarere som muligt, når de ringer op. De skal så vidt muligt få fat i et rigtigt menneske i den anden ende af telefonledningen, siger Johnny Schmidt.

Han lever fint med, at nogen kalder den holdning for gammeldags.

-Det ka' godt være, det er gammeldags. Men det virker. Jeg ved, hvor irriteret jeg selv bliver, når jeg ringer et eller andet sted hen og så skal igennem en lang række af "tast dit" for det ene og "tast dat" for det andet, siger han.

Og han understreger, at ansættelsen af "billettøserne", som de med et glimt i øjet kaldes, på alle måder har bekræftet, at den gammeldags indstilling lønner sig.

> fortsætter side 14



... Fejø-færgen

> fortsat fra side 13

Glad for fleksjob

"Billettøsen" Berit Jensen, der er på job denne formiddag, tilføjer, at fleksjobbet for hende er et drømmejob.

-Når man som jeg er skadet og ikke mere kan varetage et fuldtidsjob, så er det her en rigtig god løsning, siger Berit Jensen, der også er FOA-tillidsmand for kollegerne i billetteringen.

Berit Jensen pådrog sig en arbejdsskade i sit tidligere job med handicapkørsel. Hun gled på en trappe og faldt uheldigt. Siden har hun været ude af stand til at arbejde på fuld tid.

-Jobbet her er afvekslende. Man er i kontakt med mange mennesker, og så har vi en briks her, som man lige kan lægge sig på og tage et hvil, når der er behov for det, forklarer hun.

Briksen er installeret af arbejdsgiveren. Og der er ikke den mindste tvivl om, at det er i orden at bruge den - i arbejdstiden.

To mand om bord

Når biler og passagerer til Fejø-færgen således er billetteret i land, skal styrmanden om bord alene sørge for at få dem placeret hensigtsmæssigt, når de bevæger sig om bord.

Færgen har plads til 30 personbiler og kan tage 98 passagerer om vinteren og 147 om sommeren.

Om bord er to mand på vagt. Styrmanden passer alt fra kølen til dækket under broen. Det omfatter også maskinrummet, hvor to Scania motorer på hver 500 hk sørger for færgens fremdrift, der er 10 knob. På broen står skibsføreren for at sejle skibet frem og tilbage - og derudover varetage det overordnede ansvar.



Sammen med fire kolleger i fleksjob sørger Berit Jensen for billettering i Kragencæs.

To gange fem minutters manøvre

Et kvarters overfartstid er ikke meget. I hver ende er der godt fem minutter med manøvre. Det levner fem minutter til skibsføreren til at skænke en kop kaffe under overfarten og så ellers "gå vagten" - som skibsfører Niels Ole Kainø kalder det - med tryk på ordet "gå". Det er der nemlig plads til på 'Christine's bro.



-Det er en dejlig stor bro - som en balsal, smiler Niels Ole Kainø. Han var med, da 'Christine' blev planlagt og senere bygget. Færgen, der er fra 2002,

Medindflydelse kræver medlemskab

Den faglige organisering blandt de ansatte i Lolland Færgesfart er høj. På den ene af de tre færgeoverfarter er 100 pct. af de ansatte organiseret i FOA.

-Vil du ha' medindflydelse, så skal du være medlem. Sådan er systemet, og det holder jeg mig til, siger koordinerende skibsfører Johnny Schmidt, Lolland Færgesfart. Han er selv medlem af FOA og til-

idsmand for lederne.

-Det er selvfølgelig op til den enkelte, om vedkommende vil være medlem af FOA, medlem af noget helt andet eller stå uorganiseret. Men FOA har overenskomsten. Derfor er det ligetil. Vil du ha' noget og sku' ha' sagt, så skal du være medlem af FOA, påpeger Johnny Schmidt og tilføjer:

-For mig er det helt fint, når ansatte for eksempel foretrækker at være medlem hos Søfartens Ledere. Det er der intet problem i. For mig personligt. Men de sætter sig uden for indflydelse, og det kan jeg måske have svært ved at forstå, at man vil.

Flere billeder fra Fejø-færgen på www.co-sea.dk



Skibsfører Niels Ole Kainø er også tillidsmand om bord på 'Christine'.

var blandt de første af den nye generation af ø-færger herhjemme.

-Nu har de næsten alle sammen sådan én her. Eller én der ligner den meget, bemærker han og tilføjer:

-Vi kiggede rundt i hele Danmark for at finde ud af, hvordan vores nye færge skulle være, da det stod klart, at

der skulle en nybygning til at afløse den gamle Fejø-færge 'Bukken-Bruse'.

Den såkaldte "balsal" går i bredden fra borde til borde og brovingerne er integrerede dele af broen.

For- og agterkant er begge udstyrede med manøvreplut, som det hører sig til på en dobbeltender-færge.

Niels Ole Kainø har været på overfarten i godt 13 år. Før det sejlede han i Scandlines.

-Jo, jeg synes, jeg har et godt job, siger han.

> fortsætter side 16



FOA har høj organiseringsgrad i Lolland Færgefart. -Vil man have indflydelse, må man være medlem af den organisation, der har overenskomsten, mener koordinerende skibsfører Johnny Schmidt.

FOA og herunder FOA Søfart har da også overvejende opbakning hos de ansatte. Umiddelbart vurderer Johnny Schmidt, at der på Askø-overfarten er 100 pct. organisering, mens 60-70 pct. af de ansatte på både Femø- og Fejøfærgerne er FOA-medlemmer.

FOA Søfart med maritim profil

-Det er min oprigtige opfattelse, at FOA rent faktisk går ind i tingene. Med etableringen af FOA Søfart er der sat fokus på den maritime del og det er yderligere blevet understreget med FOA Søfarts medlemskab af CO-Søfart,

vurderer Johnny Schmidt og fortsætter:

-Medlemskabet af CO-Søfart har helt tydeligt udmøntet sig i konkrete tiltag og FOA Søfart fylder mere i det samlede, maritime billede. I samme åndedrag tilføjer han, at det på ingen måde skal opfattes som om, han påtvinger ansatte i Lolland Færgefart faglig organisering i FOA.

-Sådan er det ikke. Som jeg siger, så er det enhver frit for. Men vil man have indflydelse på tingene, så skal man være medlem af den organisation, der har overenskomsten. Og det er altså FOA i den her sammenhæng.

... Fejø-færgen

> fortsat fra side 15

-Jeg holder meget af mit fag og tager også ud som foredragsholder for Foreningen til Søfartens Fremme. Jeg anbefaler gerne unge at få en karriere til søs, siger Niels Ole Kainø.

Han er også tillidsmand på overfarten. Organisatorisk er han fuldgældigt medlem af FOA, men har bibeholdt sin tilknytning til Søfartens Ledere i form af medlemskab på nedsat kontingent.

Hans holdning er, at medindflydelse er vigtig. Og det kræver medlemskab af den organisation, der har forhandlingsretten.

24 timers vagt - tre døgn fri

Mens opgaverne om bord er skarpt opdelt mellem skibsfører og styrmand, er det dog sådan, at alle ansatte styrmænd har papirer til også at kunne sejle færgen.

Tørnerne om bord kører i et skiftende mønster, hvor den enkelte har et døgnsvagt - fra 12 middag den ene dag til 12 middag den næste. Derefter følger tre dages frihed.

-Princippet er, at den enkelte giver den en ordentlig skalle, når han er her. Det giver samlet frihed bag efter, forklarer koordinerende skibsfører Johnny Schmidt.

Dermed er det også muligt for langdistance-pendlere at have et job om bord.

-Vi har faktisk ansatte, der bor i henholdsvis København, på Fyn og ved Aarhus. Så det er ikke noget problem, tilføjer Johnny Schmidt.

Mens snakken på broen skrider frem er Fejø kommet tæt på forude.

Øen, der især er kendt for sin frugtavl og pæreskudesejlsden, der fortsat holdes i hævd, har godt 500 faste beboere.

Øen har egen skole men kun til og med 4. klasse. De større elever er derfor hver dag blandt passagererne på 'Christine'.

En flok skoleelever tager imod færgen, da vi et kvarter senere atter anløber Kragenæs på Lollands nordside. Og sammen med et dusin personbiler og en håndværkerbil er de klar til at komme om bord, straks vogndækket er tomt.

Kort efter er 'Christine' klar til afgang - igen. Med kurs mod Fejø. ●



Står overfor generationsskifte

Inden for de kommende tre-fire år står halvdelen af medarbejderstaben i Lolland Færgefart for pensionering.

-Nu og her mangler færgefarten navigatører for tiltrædelse til sommer. Vi står overfor en meget stor opgave med et generationsskifte, siger koordinerende skibsfører i Lolland Færgefart, Johnny Schmidt.

Selv er han 64 år og hans kollega i den daglige ledelse, Erik Skude, er 65 år.

-Jeg må erkende, vi har et aldersproblem. 25 af de 50 ansatte er over 60 år. Det er jo ensbetydende med, at vi står overfor en meget stor udskiftning, og umiddelbart er det min vurdering, at halvdelen af samtlige 50 ansatte over de kommende 3-4 år skal erstattes af nye.

En jobbank med 20-25, der tidligere har vist interesse for et job i Lolland Færgefart, kan være en god hjælp.

-Men ofte er det jo sådan, at folk har fundet andet job i mellemtiden, at de er flyttet eller har fundet på noget helt andet, så der er ingen tvivl om, at vi står overfor en meget stor udfordring med dels at ansætte og dels at uddanne, siger Johnny Schmidt.

Efter en pause tilføjer han eftertænksomt: -Nej, vi står faktisk midt i den. ●

Vandkants Danmark

At tørnerne er attraktive og at jobbene kan varetages også af langdistance-pendlere, tæller på positivsiden.

-Det er vel også derfor, at folk er blevet her, selv når de er kommet op i årene. Faktisk har vi en medarbejder, som er over 70, siger Johnny Schmidt.

Når det kommer til stykket, er han fortrøstningsfuld med hensyn til at finde nye medarbejdere, der for navigatørernes vedkommende som minimum skal have papirer som sætteskipper. Flere af de ansatte har dog mere end det, idet op mod en tredjedel har skibsførereksamen. Det tager Johnny Schmidt som et tegn på, at overfarterne er attraktive arbejdspladser.

-Vi bliver jo godt nok kaldt "Udkants Danmark" her på Lolland. Selv mener vi, det er "Vandkants Danmark". Vi har en smuk natur, masser af havudsigt og landets største, kommunale færgerederi, hvor vi har en lang række gode arbejdspladser. Det er da attraktivt, smiler han.

Tjenestemændenes Forsikring



TILLYKKE MED DIT VALG AF FAGFORENING



**SOM MEDLEM AF CENTRALORGANISATIONEN SØFART
BYDER VI DIG VELKOMMEN!**



Tjenestemændenes Forsikring har Danmarks mest tilfredse kunder. Kom med på holdet! Du behøver ikke engang at være tjenestemand. Dit medlemsskab af Centralorganisationen Søfart er dit adgangskort. Bestil et tilbud allerede i dag på **7033 2828**, scan QR-koden eller gå ind på **tjm-forsikring.dk** og læs mere.

Fortæller om den moderne fagforening om bord

En moderne fagforening anno 2013 er i tæt kontakt med sine medlemmer. Fra CO-Søfart og Dansk Metals Maritime Afdeling er Barno Jensen ofte på medsejladss og har fast samarbejde med DFDS, Fjord Line og Færgen om medsejladserne. Flere rederier og skibe må meget gerne komme på listen.



Barno Jensen sidder her klar i messen om bord på 'Pearl Seaways', hvor flere fra besætningen benyttede pauserne til en snak.

-Jeg kommer om bord som en samarbejdspartner og ikke som en kontrollant, der kigger i alle krogene for at finde overenskomstbrud, fortæller Barno Jensen, der til daglig på kontoret i CO-Søfart er bogholder.

Når han ind imellem pakker kufferten for at tage på medsejladss to-tre dage ad gangen, er han rejsesekretær, som det hedder. Så er han bindeleddet mellem fagforeningen og medlemmerne - og er

samtidig organisationens ansigt udadtil overfor eventuelle nye medlemmer.

Ingen røde faner

-Ingen vil se mig komme op ad gangvejen med den røde fane højt hævet, smiler Barno Jensen og fortsætter:

-Jeg er en repræsentant for medlemmernes fagforening. En fagforening, der målrettet arbejder mod at være en seriøs samarbejdspartner for rederierne.

-Samtidig er jeg tillidsmændenes backup om bord. Selv om vi har både telefon og email, så er der jo mange småting, man ikke lige tager telefonen og ringer om. Når jeg er om bord et par dage, er der tid til, at vi kan få vendt alle de ting, der rører sig, fortæller han.

Erfaringerne fra de første par år med målrettede medsejladss taler sit tydelige sprog.

-Jeg møder mange fordomme om fagforeninger, når jeg taler med uorganiserede om bord. Det er jo fordomme, som ellers ikke ville blive ryddet af vejen, hvis ikke man er personligt til stede, bemærker han og tilføjer:

-Og ind imellem så lykkes det at få aflivet misforståelserne så godt, så vedkommende rent faktisk melder sig ind.

Fordomme og vandrehistorier

Det er mere reglen end undtagelsen, at den yngre generation opfatter begrebet 'fagforening' som et levn fra fordums tid.

-Samtidig er vandrehistorierne om, at det er meget dyrt at være medlem af en

Medlemsfremgang hos Dansk Metals Maritime Afdeling

Antallet af aktive medlemmer voksede i løbet af 2012 i DMMA. Isoleret set var tilgangen af aktive medlemmer samlet på 6,7 pct. Det samlede plus bliver dog på 1,1 pct., idet medlemmer ved overgang til pension har valgt at melde sig ud.

Inden for hele Dansk Metal er DMMA den eneste afdeling, der har tiltrukket flere medlemmer fra en "gul fagforening" end der er afgivet. De positive tal fra Dansk Metals Maritime Afdeling skal ses i lyset af, at Dansk Metal på landsplan har en medlemstilbagegang på 5,4 pct.



Michael Hansen, DMMA's tillidsrepræsentant i cateringafdelingen på 'Pearl Seaways', og rejsesekretær Barno Jensen fra DMMA, CO-Søfart.

rigtig fagforening sejlivede. Igen og igen møder jeg argumentet om, at vi er alt for dyre sammenlignet med de gule foreninger, fortæller Barno Jensen og tilføjer:

-Det er jo ikke rigtigt.

-Andre gange lyder forklaringen, at vedkommende sådan set også har tænkt på at melde sig ind. Så lyder mit svar, at det er om at få det gjort. Det er jo for eksempel også dumt at vente med at tegne abonnement hos Falck, indtil man er kørt i grøften, lyder hans pointe.

Samarbejdet med rederierne om medsejladser er i både Fjord Line og DFDS sat i system.

-Sammen finder vi frem til de tidspunkter, hvor det passer bedst ind for både rederierne og arbejdet om bord, fortæller Barno Jensen, der har en klar oplevelse af, at begge rederier ser medsejladserne og samarbejdet med den faglige organisation som et stort plus.

-Vi er som faglig organisation et vigtigt tandhjul i hele maskineriet. Vi finder løsningerne i samarbejde med alle involverede og vi finder balancen, siger han.

Hvad medlemmerne har ud af at betale kontingent til fagforeningen, fortæller han også om, når han er om bord. Det han kalder de "gode historier" om medlemmer, der har fået hjælp af organisationens faglige konsulenter har mange ikke hørt om før.

-Jeg er ikke faglig konsulent og jeg sidder ikke om bord og sagsbehandler.

Men jeg lytter, hvis der er nogen, der har noget, der driller. Derfra tager jeg det så med hjem til kontoret til de, der er eksperter på tingene, refererer han og fortsætter:

-Andre gange viser det sig, at problemet snildt kan løses om bord ved at tage en stille og rolig snak med de involverede. Jeg er i den sammenhæng helt neutral og fungerer måske bare som "den udenforstående", der skulle til for at løse noget, der kunne blive til en konflikt om bord.

På bølgelængde med medlemmerne

Omvendt har han også uvurderlig viden med hjem fra medsejladserne. Viden om, hvad der rører sig blandt medlemmerne,

hvordan omverdenen opfatter CO-Søfart og hvordan stemningen er om bord.

Det er helt central viden for en organisation, der prioriterer at være i fast forbindelse med nutiden, på forkant med fremtiden og på bølgelængde med medlemmerne.

Foruden har han også "ønskelister" med hjem. Emner og punkter, som medlemmer og potentielle medlemmer gerne ser løst.

-Vi er til for medlemmerne. Og det er så vigtigt hele tiden at understrege, at vi altså ikke er en tvangsorganisation, siger han.

Barno Jensens planer for kommende medsejladser kan følges på CO-Søfarts hjemmeside.

Og skulle du nu som læser sidde om bord og tænke, at det kunne være en god ide at få rejsesekretæren fra Dansk Metals Maritime Afdeling og CO-Søfart med på en medsejlad et par dage, så send en mail til Barno Jensen eller ring til ham på kontoret.

Barno Jensen modtager gerne forslag eller opfordringer til medsejladser. Ring eller skriv til ham.

... er på medsejladser for at sikre at vi er på bølgelængde med vores medlemmer

Jeg er din kontakt til din fagforening i CO-Sea

Barno Jensen
Rejsesekretær
CO-Sea
mobil: 31 61 85 90
bj@co-sea.dk
www.co-sea.dk

Mød mig om bord for at:

- Høre om fordelene ved medlemskab
- Få en uformel snak
- Fortælle om dine ønsker til din fagforening

Danmarks største maritime faglige organisation

Centralorganisationen Søfart består af:
Dansk Metals Maritime Afdeling
FOA-Søfart
Søværnets Konstabelforening
Dansk EI-forbund



Tarteletstafet – en klassiker nu med

Tarteletten vækker måske dårlige minder hos personer, der har tilbragt for meget tid i provinsielle forsamlingshuse. Her er "tartelet med høns og asparges" ofte synonymt med en tør kage med klægt fyld uden mange spor af hverken kød eller grønsager. Men sådan behøver det ikke at være.

Skal jobbet finde dig? Så brug Metal JobService!

Vil du skifte karriere, er du ledig eller vil du gerne se, hvad der rør sig på jobmarkedet? Så tilmeld dig Metal JobService.

Find Metal JobService på danskmetal.dk/jobservice, hvor du logger ind med NemID.

Brug Metal JobService fordi:

- 1 Du får en fuldstændig oversigt over alle ledige job i Danmark
- 2 Du får en fuldstændig aktuel liste - hver dag
- 3 Du kan søge på lige netop de job, som er relevante for dig
- 4 Du får besked, når der er job, som matcher dine ønsker
- 5 Det er nemt at bruge

På Metal JobService kan du:

- Søge alle ledige job, som bliver annonceret på danske hjemmesider
- Oprette en jobagent, så du får besked på e-mail, når der er relevante job for dig
- Gemme ledige job i din egen huskeliste
- Oprette og vedligeholde dit CV
- Søge ledige job på baggrund af dit CV

Kort sagt

Med Metal JobService er du et skridt foran, når du skal finde dit næste job!



DANSK METAL

Der har nemlig de sidste år været flere forsøg på at redde "den lille tærte", som ordet tartelet betyder. Faktisk har der været gang i en sand tarteletrenæssance. Et vigtigt led i denne revolution var udgivelsen af den lille kogebog "Tarteletter" i 2008. Den er skrevet af den franske gourmet Henriette Hersant Isaksen og "fordansket" af Claes Benthien, der er konstitueret formand for Dansk Tartelet Selskab. Foreningen er "et fællesskab af mennesker med interesse for tarteletter", der bl.a. kæmper for at højne kvaliteten af fyld og bund og ikke mindst "kortlægge tartelettens betydning for menneske og samfund i fortid, nutid og fremtid".

I Odense har man startet en tarteletfestival, hvor tusind tarteletentusiaster mødte op sidste år. Her var der bl.a. DM i tarteletspisning. Det endte desværre tragisk, da tre maskerede mænd midt om natten kom og røvede omsætningen. Hvilken ufølsom og tarteletfjendsk handling!

En stabel tarteletter til hver

I et personligt forsøg på at tage fat på konceptet inviterede jeg sidste år til herrefrokost en dejlig forårsdag, hvor hovedattraktionen var intet mindre end "tarteletstafet": en ordentlig stabel tarteletter til hver, og så var der tarteletter til forret og hovedret med to forskellige slags fyld. Først var der en variant med kammuslinger i en asiatisk kokosmælkssovs og derpå en intens kalvehaleragout med champignoner.

Der blev spist igennem og skyllet godt ned med øl og brændevin. Alle deltagere i stafetten gennemførte og udviste imponerende viljestyrke – enkelte



nyt fyld

Tartelet med kammusling

til ca. 20 tarteletter

500 gram kammuslinger
2 dåser kokosmælk
2 ikke-overfladebehandlede lime (saft og skal)
1 bundt forårsløg
2 gulerødder
3 fed hvidløg
Revet, frisk ingefær og frisk chili efter smag
Lidt maizena
1 bundt frisk koriander
Finthakket rød peber til pynt
Lidt soja

- 1 Skær forårsløg, hvidløg og gulerødder i små strimler.
- 2 Riv skallen af limen, og pres saften ud. Riv også ingefær og hak så meget chili, du tør.
- 3 Varm kokosmælken op med rejefonden, limesaft- og skal, lidt soja, samt chili og ingefær.
- 4 Kom kammuslingerne og grønsager i. Kog to minutter, og jævns med maizena.
- 5 Smag til, og servér i tarteletter med frisk koriander ovenpå.

Tartelet med kalvehaler til ca. 20 tarteletter

1 kilo kalvehaler i mindre stykker
mel, salt og peber
Olivenolie og smør
1 løg
3 fed hvidløg
1 lille dåse tomatpuré
1 dusk frisk timian
1 flaske rødvin
½ kilo champignoner

- 1 Vend kalvehaler i mel, salt og peber. Brun dem for fuld varme i en stegegryde og tag dem op, når de er godt brunede
- 2 Hak løget og hvidløg, kom det så i gryden med en stor klat smør.
- 3 Når det har taget farve kom så en skefuld mel og tomatpuréen ved og brun lidt videre.
- 4 Så kommes kødet tilbage med timian og ekstra peber.
- 5 Dæk med vin og evt. lidt vand. Så skal det simre ca. 3 timer ved det svageste blus eller til kødet begynder at løsne sig fra knoglerne.
- 6 Så tages kødet op og pilles fra benene. Imens koges saucen ind, til den har en passende styrke. Kom så kødet i, og lad det varme igennem.
- 7 Skær svampene i tynde skiver, og brun dem hurtigt på en pande i smør.
- 8 Bland svampene i kødet, og smag til.

rundede endda godt og vel et dusin. Heldigvis havde jeg beregnet store portioner, hvilket altid er en god idé, for når folk først kommer i gang, kan de ikke stoppe.

Begge slags fyld kan fryses, og bliver der rester, har man altid en nem gang natmad i baghånden. Her er de to opskrifter, de er ganske lette, og varianten med kammusling meget hurtig, mens kalvehalerne tager lidt tid at koge møre. Der er til ca. 20 tarteletter i hver opskrift.

Så er det bare med at komme i træning til dette års tarteletfestival 3. august i Odense. Så kan man altid tage DHL-stafetten senere på måneden, hvis man har trænet lidt for hårdt på tarteletformen.



Fra M/S Museet for Søfart

Det forsvundne skib

Skoleskibet 'København' fra ØK gav det sidste livstegn den 22. december 1928 i det sydlige Atlanterhav på vej fra Buenos Aires til Australien. Hvad der forårsagede skibets forlis er aldrig opklaret. Det er forblevet en gåde. Efter en eftersøgning svandt håbet. De unge mænd om bord var væk for altid, men de levede i deres forældres minder. Sorgen varede ved, og kampen for visshed om sønnernes skæbne fortsatte.

Modellen udstilles

På M/S Museet for Søfart, der åbner 29. juni 2013, kan du se modellen af det store og gådefulde skib. Museumsinspektør Thorbjørn Thaarup, M/S Museet for Søfart udtaler: -I det nye museum har vi tema-opdelt udstillingen og et væsentligt tema er Navigation. I denne del kan man erfare de forskellige metoder brugt gennem tiderne til at navigere med. Fra søkort til sekstanter og kompas til måling af vanddybder og afstande. Vi har valgt



Modellen er bygget af John McKenzie, modelbygger hos Ramage & Ferguson. Det tog ham ni måneder at bygge den. Handels- og Søfartsmuseet modtog modellen i gave fra ØK i 1929.

at placere den imponerende model af skoleskibet 'København' her, fordi det også er i navigationen, at tingene kan gå grueligt galt. Nogen gange er årsagen til forlis oplagt. Andre gange, som i tilfældet med 'København', er vi fortsat på bar bund – selv her snart 100 år efter skibets forsvinden.

Nyt museum for dansk søfart

Den 29. juni 2013 åbner et helt nyt museum for dansk søfart under jorden

omkring den gamle tørdok i Helsingør. Museet er tegnet af arkitektfirmaet BIG og museet vil bruge de spektakulære rammer til at skabe en ny version af søfartshistorien med overraskende scenografi, videoprojektioner og udfordrende muligheder for børn, unge og voksne. M/S Museet for Søfart hed tidligere Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Læs mere på www.mfs.dk

Nyt om navne

Jubilæer og fødselsdage for perioden 25. april - 20. juni 2013

Dansk Metals Maritime Afdeling Catering

Fødselsdage

50 år

Frank Adelsten Josefsen, Kærdalen 19, 9850 Hirtshals, 25. maj
Henrik Andersen, Søndergade 20 F th., 6580 Vamdrup, 12. juni

60 år

Allan Mandrup Hansen, Nordre Strandvej 55, Tejn, 3770 Allinge, 16. maj
Jørgen Valdemar Rasmussen, Frodesgade 128 A, 6700 Esbjerg, 21. maj
Poul Birger Stavad Thomasen, Digevangvej 14 st., 8600 Silkeborg, 17. juni

65 år

Esther Ehrenreich Andersen, Ullmansvej 5, 8920 Randers NV, 26. april
Hedy Therese Sparre Lundt,
Annebergparken 6B, 1.th., 4500 Nykøbing Sj., 15. maj
Annalise Arnsberg, Peter Willemoes Vej 135, 5220 Odense SØ, 18. maj

70 år

Anne Lise Pedersen, Stenbrudsvej 24, 3730 Nexø, 9. maj
Jens Jørgen Assingbo, Vølundsvej 4 st. 1, 8920 Randers NV, 12. maj

75 år

Maria Ines Marino D. Herrera,
Vilh. Bergsøesvej 25-1, 8210 Århus V, 27. april
Connie Mortensen, Storegade 32 th, 3700 Rønne, 7. maj
Annmarie Hansen, Tårngade 8, 5600 Faaborg, 28. maj

80 år

Rita Jensen, Åboulevarden 94 st.th., 8000 Århus C, 9. juni

Jubilæum

25 år

Ulla Christensen, 1. maj, som medlem af foreningen
Jens Grønæk Christensen, 6. maj, som medlem af foreningen
Tony Frank Rasch Andersen, 16. juni, som medlem af foreningen



Efterspurgt bog genoptrykt

Forlaget Nautilus udgav i februar sidste år bogen 'Selandia' i anledning af 100 året for 'Selandia's første rejse. Verdens første oceangående motorskib forlod i februar 1912 B&W, der stod bag skabelsen i samarbejde med ØK.

Bogen, der er skrevet af Anders Riis, fortæller blandt meget andet om baggrunden for, at ØK besluttede at anskaffe motorskibe og om de mange tekniske udfordringer, der blev løst af B&W's ingeniører og ØK's dygtige maskinbesætning. Udgivelsen har fået mange anmelderroser med på vejen, og 1. oplag er udsolgt. Den foreligger nu i 2. oplag og kan købes hos Polyteknisk Forlag, der viderefører Forlaget Nautilus.

For yderligere information se www.polyteknisk.dk

Arrangement



DMMA

Dæk og Maskine

Region Hovedstaden

Klub 8

Siden sidst

Det årlige orienteringsmøde er overstået, - dagsordenen gennemgået, drøftet/diskuteret blandt de fremmødte!

1. maj - mød op

1. maj kan vi traditionen tro deltage i festlighederne hos Metal Kbh. afd. i Nyropsgade 25, Kvh. V. Det foregår i kælderens fra tidlig formiddag og derfra ved middagstid optog med fanen og musik til Fælledparken, hvor festlighederne fortsætter. Mød op.

Rossen / Helmut

Formand Hans C. Rossen
tlf. 46 15 20 49 • rossen7@msn.com

Dansk Metals Maritime Afdeling Dæk og Maskine

Fødselsdage

50 år

Mikael Mathiesen, 20. maj
Erik Andersen, 28. maj
Morten Qvist, 7. juni

60 år

Jens Dahl, 4. juni
Peter Bjørnskov-Christensen, 9. juni

65 år

Thorvald Nielsen, 31. maj

70 år

Niels-Jørgen Hilstrøm, 6. juni
Rene Skødebjerg Simonsen, 14. juni

75 år

Henry Elgaard Olsen, 29. april
Bent Erik Lorentzen, 25. maj
Finn Kristensen, 1. juni

Jubilæum

50 år

Ernst Hauge, 12. juni
som medlem af Dansk Metal / Metal Søfart



Vi mindes

Tove Henriksen • f. 11. Januar 1914
er afdøet ved døden d. 4. december 2012

Johny Edward Høst Jørgensen • f. 24. marts 1944
er afdøet ved døden d. 9. december 2012

Judith Johansen • f. 27. februar 1923
er afdøet ved døden d. 12. januar 2013

Knud Erik P. Fuglsang • f. 2. februar 1939
er afdøet ved døden d. 17. februar 2013

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

Første vielse nogensinde om bord på skoleskibeet 'Danmark' var i 1995, hvor daværende viceformand i DSRF, Annette Ditlevsen, og kvartermester om bord, Lars Bjarne Nielsen, sagde ja til hinanden. Foto: Privat



20 vielser i vente på 'Danmark'

Tyve par får i juli mulighed for at blive viet på skoleskibet 'Danmark'. Men er det nu også en holdbar løsning, spurgte Bagsiden her sig selv og igangsatte en undersøgelse.

Til daglig er det for det meste papirer som ubefarne skibsassistenter, der erhverves om bord på 'Danmark'. Men når skoleskibet først i juli deltager i Tall Ships Races og ligger i Aarhus, får 20 par mulighed for at erhverve vielsesattester om bord.

Initiativet er taget af Aarhus Kommune, der har været på udkig efter anderledes rammer for de borgerlige vielser.

Første vielse om bord i 1995

Skoleskibet 'Danmark' er bestemt en anderledes ramme sammenlignet med rådhuset. I tilgift kan vi konstatere, at et giftermål indgået på skoleskibet er langtidsholdbart. Det statistiske grundlag for den konklusion er ganske vist spinkelt. Kun én vielse. Til gengæld er det den første på 'Danmark' nogensinde, og den har nu 17,5 år bag sig. I september 1995 blev Dansk Sø-Restaurations Forenings daværende viceformand Annette Ditlevsen viet om bord i Washington.

Ægteskabet mellem Annette Ditlevsen og skoleskibets daværende kvartermester, Lars Bjarne Nielsen - bedre kendt som Lasse - holder endnu.

-Jo, det har såmænd fungeret udmærket, svarer Annette Ditlevsens leende på spørgsmålet om, hvorvidt det nu også duede.

Annette Ditlevsen, der var formand for DSRF fra 1996-1999, skrev om medsejladsen og vielsen i DSRF's blad, Sø-Resturationen, da hun senere på året var vendt hjem.

"Det var en meget flot og højtidelig dag. Sømandspræsten fra New York, Torben Poulsen, foretog vielsen, der foregik under åben himmel", skrev hun blandt andet.

Fra Washington sejlede skibet til Philadelphia. Sejladsen gjorde det ud for bryllupsrejsen, idet bruden stod af i Philadelphia for at rejse hjem.

Skulle nogen nu være inspireret til at få ægteskabspapirerne på plads på skoleskibet, så er det helt præcist 6. juli, det kan virkeliggøres. Interesserede skal henvende sig til Århus Kommunes Borgerservice for at ansøge. Sidste frist er 21. juni.

Af Hanne Hansen, CO-Søfart

Ferie kontoret CO-Søfart

Christian Petersen	15/4 - 19/4
Corlis Hansen	25/4
Hanne Hansen	2/5 - 3/5

Kontoret lukket

1/5	1. maj
10/5	dagen efter Kr. Himmelfartsdag
5/6	Grundlovsdag