

Fagbladet CO-Søfart



Den Sociale Arbejdsmarkedsfond
oprettet af DFDS og DMMA

**Uhelbredeligt syg
- men en del af teamet**

**Fakta om fonden
og kommentarer**

> **12 - 15**

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 8. november eller efter aftale.

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

Næste nummer

udkommer 2. december
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

Dan Møller har trods alvorlig sygdom fortsat job i DFDS. Foto Jan Sommer

Oplag

2.315 eksempl. kontrolleret FMK/DS

Indhold

Faglige sager og noter 4-11



'Leopard'-gidslerne: De fire filippinere 8-9

Informationsmøde for DFDS-navigatører:
Rygter blev erstattet af fakta 10-11



Den Sociale Arbejdsmarkedsfond i DFDS:
Uhelbredeligt syg - men en del af teamet 12-13
Fakta om fonden og kommentarer 14-15

Portræt af en færgeoverfart:
Holbæk - Orø 16-17

Konference: Sundhed i flere varianter 18-19

Supplyskib i Esbjerg uden hyrekontrakter 19

Klipfisk en delikatess 21

Søfartens nye museum er klar 22

Nyt om navne 22-23

Småt men lyseblåt 24

De store linjer

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Leder

Umiddelbart skulle man tro, at det var en popstjerne af de større, der lagde vejen forbi, når Billetnet i løbet af kun et øjeblik kunne melde om udsolgt. Over 40.000 billetter var revet væk på ingen tid.

Klik-iveren på Billetnet skyldtes imidlertid ikke en feteret popstjerne men et skib. Billetterne, der var gratis, gjaldt en rundtur på 'Majestic Mærsk'. Verdens største containerskib gjorde den sidste uge i september en afstikker til København, hvor den med sine mægtige dimensioner for en tid fik Langelinje til at ligne en badebro.

49.500 om bord på Mærsk-kæmpe

I løbet af ugen nåede i alt 49.500 på en rundtur om bord. På kajen passerede 225.000 mennesker gennem udstillingsområdet og billederne af menneskemylderet på kajen langs den endeløse skibsside vil stå på nethinden et stykke tid.

En velsmurt PR- og eventmaskine på Esplanaden har formået at skabe en ikke tidligere set interesse for en ikke uvæsentlig del af Det Blå Danmark. Spaltemillimeterne, antallet af billeder og tv-minutterne, der er blevet den mærskblå kæmpe til del, lader sig ikke regne sammen uden brug af en større regnemaskine. Det er ganske godt gået

og kan meget vel være verdensrekord.

At skibets afløser på ruten, 'Alva Rickmers', under bekvemmelighedsflag, løb ind i arbejdsnedlæggelser på havnen i Gøteborg, fordi skibet er uden ITF-overenskomst, påkaldte sig ikke den store interesse i medierne uden for den maritime sfære.

Antallet af danske arbejdspladser næppe verdensrekord

Ej heller så vi en eneste kritisk vinklet artikel om antallet af danske arbejdspladser på kæmpen ved Langelinje. Det kunne ellers have været ganske interessant at kigge nærmere på, hvor mange reelle danske arbejdspladser, der er om bord - eller uddannelsespladser for den sags skyld. Disse tal vil næppe være verdensrekord.

Danske søfarende har i vid udstrækning mistet arbejdspladserne på langfarten. Men nye maritime aktiviteter med behov for specialiseret, maritim know-how og håndværk er vokset frem og vil fortsætte med at vokse.

Offshore-sektoren har for længst forladt pioner-stadiet og linjerne er blevet større. Perspektiverne vokser. Det samme gør efterspørgslen på arbejdskraft med specielle kompetencer.

Offshore-sektor i vækst

Offshore-sektoren har allerede på visse områder mandskabsmangel, og det har påviseligt kostet ordrer for danske aktører i branchen. Mandskabsmanglen vil blive større, hvis ikke rekrutterings- og uddannelsessystemet tilpasses og fintunes.

Det slår regeringen fast i sin nyligt udarbejdede rapport: Afdækning af kompetencebehov til offshorebranchen.

CO-Søfart og Dansk Metals Maritime Afdeling har deltaget i arbejdsgruppen bag rapporten og har sat et mærkbart fingertryk på indholdet.

Så langt så godt. Nu skal rapportens forslag omdannes til konkret handling, så arbejdet giver resultater, der kan ses og medvirke til, at offshoreområdet får endnu større linjer og bliver et område, hvor skibsassistenter, skibsmekanikere, faglærte, maskinister og elektrikere fra CO-Søfarts medlemsområder kan bidrage til vækst og udvikling.

Uddannelsessystemet rummer i dag langt hen ad vejen de tilbud, der skal til. De skal bare fintunes og tilføres valgmuligheder. Men det er altafgørende, at branchen øger sin synlighed for at tiltrække og rekruttere til erhvervet.

På alle fronter er CO-Søfart i tæt samarbejde med erhvervet og uddannelsesinstitutionerne. Alle har vi de store linjer for øje.



Mols-Liniens fartplaner ændret

På baggrund af regnskabstallene og antallet af overførte biler, ønskede rederiet at ændre i fartplanerne, således at man kunne optimere antallet af medsejlende på de enkelte afgang.

Med deltagelse af tillidsmanden blev DMMA forelagt rederiets ønsker i forhold til skibsassistentene.

Da en manglende accept af ønskerne fra rederiet, ville have medført opsigelse af syv af vore medlemmer, og da vi måtte indse, at rederiet skulle foretage nødvendige besparelser, gik vi med på planen, mod at Mols-Linien senest i 2015 opretter en elevplads til en skibsmekaniker.

ji

NCC og svært forståelige lønsedler

Et medlem, som har været ansat som afløser i en længere periode, havde indsendt lønsedler for at få en kontrolberegning. Og det er forståeligt. Rederiets lønsedler påføres timer med en lønbrøk på 160,33 selvom ingen er ansat på timeløn. Der er dog sammenhæng mellem løn og arbejdsdage, hvis man kontrolberegner og kan abstrahere fra timerne. Herudover var der i en enkelt måned ved en fejl beregnet dobbeltløn ved at rette i lønsatsen og ikke i timerne og dette gjorde også lønsedlen svær gennemskuelig. Som rosinen i pølseenden så kører rederiet forskudte lønperioder, så hvis der f.eks. står lønperiode 1/7-31/7 så er der tale om løn for en forskudt periode som kan begynde allerede i juni og slutte medio juli. Hvorom alting er, så lykkedes det ved ihærdig og venlig mail korrespondance med rederiet at knække nødden i det pågældende tilfælde.

køj



De kristelige overgav sig til sidst

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Et medlem, der er gået i land, havde fået arbejde som vagt i virksomheden Alliance Security Services, som er medlem af Kristelig Arbejdsgiverforening og er dermed omfattet af overenskomsten med Kristelig Fagforening.

Efter tre måneders ansættelse var medlemmet så uheldig, at han på en opgave for virksomheden faldt på en trappe ude hos en kunde. Det skete under snestormen i december sidste år, hvor trappen var isglad.

Faldet var ganske alvorligt og medlemmet blev straks sygemeldt og skaden meldt til Arbejdsskadestyrelsen.

Medlemmet kontaktede efterfølgende DMMA for at få hjælp til arbejdsskadesagen, hvor vi nu er partsrepræsentant og pt. afventer Arbejdsskadestyrelsens afgørelse i sagen. I den forbindelse vil vi, når afgørelsen foreligger, lave en juridisk vurdering af, hvorvidt arbejdsgiveren har et erstatningsansvar for ulykken, som fortsat holder medlemmet ude af arbejdsmarkedet.

14 dages sygeløn manglede

Ud over hjælp med selve arbejdsskaden bad medlemmet desuden om, at vi undersøgte, om han havde modtaget den løn, han havde krav på i perioden efter sygemeldingen.

Ifølge ansættelseskontrakten havde medlemmet fra første fraværsdag pga. sygdom krav på løn i 45 dage, hvorefter han ville overgå til sygedagpenge.

Men det viste sig, at han kun havde fået løn i 31 dage efterfølgende, så der manglede altså 14 dage. Vi tog derfor kontakt til arbejdsgiver med krav om

udbetaling af løn i yderligere 14 dage.

Dette var arbejdsgiveren ikke meget for og de gjorde forskellige krumspring for at komme uden om kravet. Blandt andet henviste de til skæve lønperioder i forhold til lønsedlerne, hvilket dog ikke gjorde nogen forskel i forhold til kravet.

Det endte med, at de sendte sagen videre til en advokat i Kristelig Arbejdsgiverforening, som også benægtede, at medlemmet skulle have krav på mere. Advokaten henviste til, at der i henhold til overenskomsten mellem de to kristelige organisationer kun skal betales sygeløn i 14 dage inden man overgår til sygedagpenge. Dette er sådan set korrekt, ligesom det er korrekt, at der i medlemmets kontrakt henvises til nævnte overenskomst.

Kontraktens ordlyd gælder

Men ikke desto mindre fremgår det direkte og uomtvisteligt af samme kontrakt, at den ansatte har krav på sygeløn i 45 dage. Her er altså tale om en forbedring i forhold til overenskomsten, hvilket naturligvis er helt lovligt og dermed overtrumfer bestemmelsen i kontrakten altså overenskomsten, hvilket vi fik forklaret advokaten.

Herefter gik der ikke lang tid, før arbejdsgiverforeningen vendte tilbage og erkendte, at der var et tilgodehavende, som i skrivende stund netop er blevet overført til medlemmets konto.

Nu afventer vi så afgørelsen fra Arbejdsskadestyrelsen og en eventuelt efterfølgende erstatningssag mod arbejdsgiveren.

Faglige sager

& noter

Rod med feriepenge

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Et medlem, som i en årrække har arbejdet i land på Bornholm, har efter fratrædelsen ikke modtaget optjente feriepenge fra 2012 af sin tidligere arbejdsgiver.

Vi henvendte os derfor til arbejdsgiveren, som forklarede, at han ikke mener, medlemmet har krav på feriepengene, da han tilbage i 2002 og 2003, hvor han overgik fra ansættelse som timelønnet til fast månedsløn skulle have modtaget feriepenge to gange. Derfor mener arbejdsgiveren, at han er i sin gode ret til at foretage modregning nu ti år senere.

Det er dog kun i helt særlige tilfælde, at en arbejdsgiver overhovedet har mulighed for at foretage modregning i feriepenge, og sådan et tilfælde er der ikke tale om i denne sag. Hvis en arbejdsgiver mener, at han har noget

til gode, kan han eksempelvis indlede et civilt søgsmål, men feriepenge skal udbetales efter gældende regler.

Noget andet er, at medlemmet benægter at han overhovedet skulle have modtaget dobbelte feriepenge i sin tid. Herudover har arbejdsgiveren ikke været i stand til at fremlægge klar dokumentation på at det skulle være sket.

Send feriepengene - nu

Det er ganske sjældent, at en arbejdsgiver decideret nægter at udbetale feriepenge, og da vi henvendte os gik vi bare ud fra, at han skulle mindes om det, men da det nu viser sig, at han ikke vil betale, har vi sendt virksomheden en skrivelse med krav om omgående udbetaling af feriepengene.

Ny overenskomst på vej på Bjørnøfærgen

Der blev den 6. september afholdt møde i Faaborg for fornyelse af overenskomsten indgået mellem Bjørnøfærgen a.m.b.a. og DMMA, som udløber den 1. oktober i år. Vi fik taget godt fat på overenskomsten og udvekslet krav og vi forventer at have overenskomsten færdigforhandlet i løbet af september/oktober måned. køj

Afsked fra A2SEA og nye krav om sygehyre

Et medlem er opsagt med henvisning til Sømandslovens § 16 (længere tid uskikket til tjeneste pga. sygdom). Rederiet henviser dernæst til Sømandslovens § 29 stk. 2 (mulighed for at oppebære sygehyre i op til 2 måneder efter afskedigelsen, hvis man fortsat er uarbejdsdygtig pga. sygdom). Sømandsloven er imidlertid ændret med MLCs indførelse pr. 20. august i år. Der er nu krav på op til 16 ugers sygehyre jf. loven og under samme forudsætninger som før (stadigvæk uarbejdsdygtig). Vi har derfor kontaktet rederiet og afventer en tilbagemelding. køj

Sidste overenskomst er nu også lukket

Lige inden vi skal til det igen, har vi nu omsider fået lukket overenskomsten med Vattenfall. Baggrunden for, at det har taget så lang tid, har været uenighed om aflønning for ballastering samt at få alles kalendere til at mødes.

Da der var tale om en særoverenskomst, og da rederiet ikke delte talsmandens opfattelse af sagens faktiske omstændigheder, var der enighed om, at vi måtte acceptere en fornyelse på samme vilkår som i DONG. Nu udestår så at få aftalt en uddannelsesplan og få drøftet, hvordan en seniorordning kan se ud i rederiet. ji

TR-valg hos Fjord Line

Som de fleste nok har bemærket, så har Fjord Line fået et nyt skib, 'Stavangerfjord', som sejler mellem Hirtshals og flere destinationer på den norske vestkyst. 'Bergensfjord', som tidligere var rederiets eneste skib på ruten, sejler fortsat på ruten, men vil blive udskiftet med et nyt skib til næste år.

Efter at 'Stavangerfjord' er kommet igennem den første tid på ruten med nye rutiner og ny besætning, har vi mærket stor efterspørgsel for at få

valgt tillidsfolk på skibet, så derfor har vi sat gang i valg til tillidsrepræsentant og suppleant for cateringbesætningen og for skibsassistenter. På 'Bergensfjord' er der også arrangeret valg til TR for skibsassistenterne. Her er suppleanten for tillidsrepræsentanten desuden afmønstret, så her er der arrangeret suppleantvalg, mens TR Thomas Skovgaard fortsætter på posten. Vi ser frem til et godt valg og håber at mange vil stille op og stemme til valget. cp

Møder og kursus i faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Faglig afdeling har nu fået afviklet sommerferie, og er atter i gang på fulde omdrejninger.

Som dem der har fulgt med i den maritime presse sikkert ved, så blev der hurtigt travlt i Rødovre, både med hastemøde med Mols-Linien, turbulens i forhold til DFDS og med lukningen af Kattegatruten.

Uddannelsesmøde på Martec

Allerede inden sommerferien havde vi taget kontakt til Martec og arrangeret et møde umiddelbart efter ferien.

Mødet med Martec blev afholdt i Frederikshavn, med deltagelse af Esvagt, EUC-Nord, Uddannelsessekretariatet i Dansk Metal, Industriens Uddannelser og Martec.

På mødet blev en styrkelse af samarbejdet, en styrkelse af uddannelser/muligheder for efteruddannelser og endelig muligheden for at revitalisere uddannelsen som skibsmekaniker drøftet.

Det blev i første omgang aftalt, at man ville forsøge at skrue en uddannelse af skibsmekanikeren bedre sammen i henhold til ønskerne fra rederierne.

Arbejdet skal kombineres med et kig på overenskomsterne, således at forholdet skole og udmønstring tilpasses bedre.

Der blev nedsat en gruppe med det formål at skaffe lærepladser nok til at kunne starte et helt hold.

Gruppen arbejder nu med at se på finansiering og sammensætning af uddannelsen.

Pirateri Vestafrika

Der har også været afholdt møde i pirate-rigruppen med ledelse af Danmarks Rederiforening.

Gruppen diskuterede særligt problemerne på Vestafrika, og diskuterede forskellige tiltag for at øge sikkerheden for de søfarende.

PFA

PFA har afholdt møde med kunderådet, hvor halvårsregnskabet blev gennemgået. På mødet var et af fokusområderne de seneste skrivelser i pressen i forhold til hvilke beløb, man kan udtage af en fællesordning.

Det blev gjort klart, at såfremt man skulle forlade en gennemsnitsbetragtning og gå over på en ren individuel beregning, ville omkostningsniveauet blive forhøjet betydeligt, hvilket så vil betyde mindre forrentning i ordningen.

PFA havde forsøgt at lave beregninger på individuelt niveau, og disse viste, at der slet ikke var tale om de forholdsvis store udsving i beløbsstørrelsen, som angivet i pressen.

Førstehjælps kursus på kontoret

På kontoret holdt vi lukket fredag den 13. september, da alle medarbejdere deltog i et syv timers førstehjælpskursus. Det havde vist sig, at en del af os ikke havde haft førstehjælp, siden man sejlede i rederier som Concord Line og Mercandia.

Øvrige møder mv.

I perioden har der også været bestyrelsesmøde i Søværnets Konstabelforening, ligesom afdelingen bistår FOA i en sag omkring Lolland Færgefart.

Sluttelig har vi haft møde med Mærsk Supply Service i anledning af operation af DIS-skibe på Angola. Vi forventer senere på hjemmesiden at kunne fortælle mere om resultatet fra dette møde.

MEDLEMSMØDE

Dansk Metals Maritime Afdeling



Dansk Metals Maritime Afdeling indkalder til møde for
medlemmer ansat i A2SEA
30. oktober i Fredericia
kl. 10 - 12

Nærmere information om mødets placering oplyses ved tilmelding.

Tilmelding til kontoret hos DMMA / CO-Søfart
senest 23. oktober på tlf. 36 36 55 85



Fjord Line medsejlds

Af Barno Jensen, rejsesekretær CO-Søfart

En uges medsejlds på tre skibe hos Fjord Line sidst i august resulterede blandt andet i en udvidelse af medlemsskaren i DMMA.

Den sidste uge i august stod der medsejlds hos Fjord Line på kalenderen.

Denne gang fik jeg følgeskab af bestyrelsesmedlem og mangeårig fælles-TR hos DFDS - Henrik Mikkelsen, der investerede en flok interesselimer i en medsejlds uden for eget rederi.

Først var vi om bord på 'Bergensfjord' til Langesund og retur til Hirtshals. Der efter var det så 'Fjordcat', der fik besøg og sidst men ikke mindst, var vi om bord på Fjord Lines nybygning 'Stavangerfjord' og var med på en rundtur med start og slut i Hirtshals

Der var træthed at spore overalt ovenpå sommerens strabadser, men samtidig en ukuelig optimisme og vilje til at få tingene til at lykkes.



Kameraet var også med på medsejlds - som vanligt. Yderst tv. rejsesekretær Barno Jensen og en del af besætningen på 'Stavangerfjord'.

Især på 'Stavangerfjord' kunne man ane efterdønningerne af de børnesygdomme, der altid opstår ved indsættelsen af et spritnyt skib.

Stoltheden over at have "løftet i flok" er stor, og som en af de ansatte udtalte: -Hver gang vi kommer ud efter en 'fri', er der stadig flere ting, der er blevet optimeret.

Gæstfriheden er stor

DMMA's tilstedeværelse er velkommen og gæstfriheden i alle led er stor. Der hersker ingen tvivl om, at når alle sejl er trimmet, er mulighederne for en særdeles velfungerende arbejdsplads til stede. Der var mange nye ansigter at hilse på, og den massive udvidelse af

medarbejderstaben har også medført, at der i skrivende stund er TR- og suppleant valg for både skibsassistent og cateringdelen.

Trods travlhed om bord på skibene, blev der også tid til at snakke med undertegnede og Henrik Mikkelsen om DMMA og faglig organisering. Der blev også indmeldt nye medlemmer i løbet af den lille uge, vi på skift var om bord på de tre skibe. Flere benyttede således den direkte kontakt til at melde sig ind i DMMA. Allerede i oktober er undertegnede igen i Hirtshals, når 'Bergensfjord' og 'Stavangerfjord' besøges på skift over to dage. Oktoberkalenderen rummer i øvrigt også medsejlds hos både BornholmerFærgen og DFDS. ●

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

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



- scan koden
 - udfyld formularen
 - klik send
- og vi kontakter dig hurtigst muligt**



eller ring på tlf. 36 36 55 85

'Leopard'-gidslerne: De fire filippinere

Opdatering efter artikel i Fagbladet CO-Søfart nr. 4

Efter foreningens besøg i Manila i juli måned, har vi modtaget fuldmagter fra alle fire, og vores Liaison Officer i Manila, Elissa Lagda, har holdt løbende kontakt med de tidligere gidsler.



Kok Federito Nunez med sin "tricycle" og CO-Søfarts Liaison Officer i Manila, Elissa Lagda.

Kokken fra 'Leopard'

1. august besøgte Elissa, sammen med to ansatte fra den humanitære organisation MPHRP, kokken Federito, som bor otte timers buskørsel fra Manila. Det havde forud været vanskeligt at kommunikere telefonisk med kokken, fordi han har pådraget sig en høreskade under opholdet i Somalia. Opholdet strakte sig over et par dage, og foreningen har modtaget en rapport fra Elissa.

Federito har sejlet i danske skibe fra 1992 til 2011 og han bliver snart 60 år. Efter hjemkomsten har han forsøgt at holde sig beskæftiget, ved at køre med passagerer fra den lokale busstation på en trehjulet motorcykel. Der er ingen penge i det (10-20 peso pr. passager = 1,27-2,54 danske kroner), men det holder tankerne væk fra Somalia, som han ellers vågner med hver morgen.

AMOSUP

I slutningen af juli besøgte Elissa den filippinske organisation for søfarende, AMOSUP, sammen med de to Manila-baserede matroser. AMOSUP har lovet at tage action både i forhold til eventuel yderligere medicinsk assistance og i forhold til spørgsmålet om berettigelse til dobbelt-hyre under de 838 dage gidseltagningen varede. Gennem august og september er der ikke sket noget, men fredag den 4. oktober blev det bekræftet, at AMOSUP nu er i færd med at agere i forhold til de fire.

SOS International

Har planer om at besøge Manila og de fire medio oktober, af hensyn til bl.a. psykologisk evaluering og vurdering af evt. yderligere tiltag. Mht tandreparationer meddelte organisationen i mail

den 28. oktober at "Mht tænderne har vi handlet på din rapportering og bedt den medicinske afdeling i Manila følge op med mulige løsninger i forhold til stifttænder etc."

De fire har dog endnu i dag, den 25. september, hverken hørt om besøg eller er kontaktet af den pågældende medicinske afdeling eller andre.

Nordane Shipping

Har reguleret lønningerne i august måned, således at alle fire nu har fået løn frem til og med ankomstdagen i Manila, og ikke blot til ankomstdag Europa. Filippinerne har også bekræftet at de modtog 5.000 USD ved ankomst Europa, tilsvarende de to danskere.

OleS

Søren Lyngbjørn står frem

Den 13. september tonede den danske styrmand for første gang efter frigivelsen frem i Fyns Amts Avis, i et længere interview som bl.a. gav genlyd i Ekstra Bladet, Maritime Danmark, Presselogen på TV2 News og hos Søfartens Ledere.

Særlig styrmandens holdning til at Ekstra Bladet formentlig nok havde forsinket hans og kammeraternes frigivelse, men havde forhindret mange andre i at blive fanget, blev bemærket, og i Presselogen hængte Ekstra Bladets chefredaktør Poul Madsen denne udtalelse ud, som

en redningsplanke i den ellers massive kritik han svømmede rundt i. At ingen formentlig er forhindret i at blive fanget på grund af Ekstra Bladets kampagne, er en i denne forbindelse ligegyldig detalje.

Dobbeltbetaling?

For CO-Søfart er det mest interessante at Søren Lyngbjørn i interviewet efterlyser dobbeltbetaling for de 838 dage i det somaliske fangenskab. I en opfølgning næste dag udtalte Søfartens Ledere til Ritzau Bureau, at foreningen er i færd med at evaluere situationen og rejse kravet om dobbeltbetaling til Shipcraft.

Som vi beskrev i sidste nummer af fagbladet, har filippinerne formentlig en særlig hjemmel gennem en filippinsk POEA-resolution, til at kræve denne dobbeltbetaling, men os bekendt findes der ikke nogen tilsvarende bestemmelse der omfatter de danske søfarende. Noget helt andet er, som vi også skrev, at en sådan kompensation blot ville være ret og rimelig. Men juraen?

I forbindelse med medierundturen udtaler Søfartens Ledere også, at foreningen nu undersøger ansættelsesforholdet for alle seks besætningsmedlemmer, formentlig fordi de to danskere

Bog om gidselsagen: **Det beskidte spil**

Med Eva Damsgård følger man sig i betydelig tryggere hænder, end når man læser Ekstra Bladets e-bog om gidsel-historien. Det ændrer ikke på at journalisten mangler en række kilder for at kunne skrive den tilnærmelsesvis sande beretning. Kilderne er særlig Hans Tino Hansen fra Risk Intelligence, der kun som såkaldt ekspert på området kender til historien, Udenrigsministeriets officielle fortælling, kaptajnen Eddy Lopez som har givet et enkelt interview under ophold i Sverige på vej hjem, Michael Wengel fra Rederiforeningen af 2010, Jakob Wandel fra Søfartens Ledere og pårørende til Eddy Lopez.

Alle kan vi være enige om at de egentlig skyldige i historien er de somaliske pirater. Men når det er sagt placerer bogen også en betydelig skyld for de 838

nu er sagt op på grund af sygdom. Filippinerne er imidlertid, som langt de fleste udlændinge i DIS-flåden, skibsansatte, og for dem ophører ansættelsesforholdet altid automatisk ved afmønstring og ankomst hjemlandet. Søfartens Ledere fører sag i Pressenævnet på vegne af Eddy Lopez mod TV2 News, og har for længe siden indgivet politianmeldelse mod Shipcraft for overtrædelse af arbejdsmiljølove og for at forhale frigivelsen fra Somalia.

OleS



Bogen er skrevet af Ritzau-journalisten Eva Damsgård og udgivet på Lindhardt og Ringhof 13. september, altså samme dag Søren Lyngbjørn udtalte sig til Fyns Amts Avis.

Eva Damsgård er erhvervsjournalist med bl.a. nationaløkonomi og rederi-branchen som stofområder.

Bogen er på 236 sider og koster kr. 300 på saxo.com.

dage på rederiejerer John Arne Larsson og hans slæng, samt Ekstra Bladet.

Særlig John Arne Larsson fremstår som en helstøbt arrogant ligegyldighed. En af nutidens overrige der lever i deres egen klokke af valour og glamour, uden

blik eller følelse for fattigdom og krig i denne verden. Man kan måske misunde dem deres rigdom, men næppe deres ensomhed.

Bogens indhold omtales nærmere i næste nummer af bladet.

OleS

MEDLEMSMØDE Dansk Metals Maritime Afdeling



Dansk Metals Maritime Afdeling indkalder til møde for
medlemmer hos BornholmerFærge
24. oktober på Hotel Griffen, Rønne
kl. 09.00 - 11.30

Tilmelding via din tillidsrepræsentant
senest 17. oktober

Navigatører DFDS - valg af talsmænd

Efter henvendelse fra navigatører ansat i DFDS, skal DMMA hermed indkalde interesserede til at stille op som talsmand i rederiet. DMMA vurderer, at det er hensigtsmæssigt, at der opstilles talsmænd i to grupper - en for gruppen overstyrsmænd og en for de øvrige styrmænd.

Talsmændene vil, sammen med vore øvrige tillids- og talsmænd, være en aktiv del af det daglige samarbejde med Dansk Metals Maritime Afdeling, og vil ligeledes deltage i alle forhandlinger der vedrører den gruppe han/hun repræsenterer.

I henhold til reglerne i Dansk Metal om valg til en tillidspost, er det en forudsætning, at man er medlem, ligesom afgivelse af gyldig stemme under valget forudsætter medlemskab.

Efter valget vil DFDS skulle forelægges resultatet, idet rederiet har mulighed for at protestere i forhold til udpegelsen af den enkelte talsmand.

Alle interesserede bedes rette henvendelse på ch@co-sea.dk med angivelse af navn og medlemsnummer.

Sidste frist for tilmelding er 15. november.

Såfremt der kun stiller en kandidat, vil den pågældende blive betragtet som valgt, og ellers vil der blive foretaget et egentligt valg snarest muligt efter fristen.

Spørgsmål kan rettes til sekretariatschef John Ibsen på ji@co-sea.dk eller på mobil 26 11 26 34 ji

Faglige sager

& noter

Otte overstyrsmænd og tre juniorofficerer fra DFDS fik på et informationsmøde uddybet baggrunden for overenskomstindgåelsen mellem rederiet og DMMA for navigatører. Konstruktiv debat prægede mødet, hvor en række spørgsmål blev afklaret og besvaret.

Informationsmøde for DFDS-navigatører:

Rygter blev erstattet

-Jo, det var bestemt værd at bruge tid på dette møde, lød den generelle udmelding fra de 11 DFDS-navigatører, der deltog i informationsmødet 3. oktober i Odense.

-Det var godt at få fakta sat på plads. Det har været givtigt at få afklaret en lang række spørgsmål - at få en del rygter aflivet og få et par andre bekræftet, uddybede enkelte af deltagerne senere overfor undertegnede.

Mødet var arrangeret af DFDS og Dansk Metals Maritime Afdeling for at informere om den nye overenskomst, der trådte i kraft 1. september.

Endnu et møde på vej

-Jeg håber, I vil reklamere for mødet blandt jeres kolleger, så de er opmærksomme på, at det er værd at bruge tid på, når vi nu senere inviterer til et møde for dem, der ikke havde mulighed for at deltage i dag, opfordrede executive vice president Henrik Holck, DFDS, inden mødet blev afsluttet først på eftermiddagen.

Fra DMMA tilføjede formand Ole Philipsen, at han var glad for at så mange ud af de 77 navigatører i DFDS var mødt op og at han satte pris på den konstruktive debat, som havde præget mødet.

Arrangementet var overordnet delt i tre. Først et møde mellem Henrik Holck, DFDS, og navigatørerne uden DMMA's deltagelse. Derefter en time forbeholdt DMMA og navigatørerne, mens arrangementet efter frokost afsluttedes med fælles snak, hvor alle tre parter deltog.

-Vores mål er ikke at blive en navigatørforening. Formålet med den her overenskomst er at bevare "Den

Danske Model" - i det her tilfælde i DFDS, indledte Ole Philipsen den del af mødet, som var forbeholdt DMMA og navigatørerne.

Midlertidig løsning

-Overenskomsten er en midlertidig løsning. Når Søfartens Ledere igen får en hovedoverenskomst med Danmarks Rederiforening, bliver vores overflødig. En hovedoverenskomst dækker jo alle, forklarede Ole Philipsen.

-Når der ikke er en overenskomst kan et rederi med simpelt varsel indføre lige nøjagtig, hvad de har lyst til. I DFDS overenskomstdækker vi i forvejen en lang række områder. Individuelle ansættelsesvilkår for en stor gruppe som navigatørerne i DFDS, ville kunne sætte aftalerne for ansatte på DMMA-overenskomster under stort pres fremover. Og det kan vi naturligvis ikke acceptere, argumenterede han.

Fra juniorofficererne blev det især kritiseret, at den nye overenskomst svarer til den, som sidste år blev indgået mellem DFDS og Maskinmestrenes Forening med forringelser på flere områder.

-Jeg er forundret over, at I ikke er opmærksomme på, at DFDS ligesom alle øvrige rederier i Danmarks Rederiforening faktisk pr. oktober sidste år indførte de samme vilkår for nyansatte, nyuddannede juniorofficerer/navigatører, kommenterede Ole Philipsen og tilføjede:

-Så man kan sige, at vi dog med overenskomsten har sikret, at vilkårene ikke forringes yderligere.



Foto: DFDS

af fakta

Juniorofficer Kurt Lützhøft havde forud for mødet indhentet spørgsmål til DMMA og overenskomsten fra sine kolleger. Rækken af spørgsmål var alle samlet på en liste, som gjorde det overskueligt at gå til.

Spørgsmålene blev gennemgået og besvaret på mødet. Det fører for vidt her at gennemgå listen, men Kurt Lützhøft har efter mødet modtaget en skriftlig besvarelse fra DMMA. Svar på flere af spørgsmålene fremgår dog også af den information, som blev lagt på hjemmesiden hos DMMA / CO-Søfart 4. september.

Øvrige spørgsmål på mødet drejede sig om evt. medlemskab af DMMA, kontingentsatser samt Den Sociale Arbejdsmarkedsfond, oprettet af DFDS og DMMA. Fonden, der omtales på de følgende sider her i bladet, blev i overordnede linjer præsenteret og flere navigatører gav udtryk for, at etableringen lyder som et godt, socialt tiltag. ●

DIS overenskomst mellem DFDS A/S og Dansk Metals Maritime Afdeling for navigatører

Overenskomstens ikrafttrædelse: 1. september 2013

Overstyrmænd opretholder indenfor rammerne af overenskomsten individuel lønforhandling og fortsætter den hyre, den enkelte har aftalt med rederiet. Der er dog nu indført en bundgrænse for overstyrmændens lønniveau, hvilket betyder et løft for enkelte ansatte i forhold til det, de individuelt havde aftalt.

Juniorofficerer tilbagereguleres således, at den aftalte hyrestigning får virkning fra 1. april 2013.

Styrmænd og overstyrmænd i DFDS omfattes nu også af aftalerne for Den Sociale Arbejdsmarkeds Fond, som er oprettet af rederiet og Dansk Metals Maritime Afdeling. Læs mere om fonden på de følgende sider her i bladet.

> Læs mere på www.co-sea

Find artiklerne under "Nyheder" - ud for oplyst dato

2. sept. DMMA-overenskomst for navigatører i DFDS

hovedpunkterne og overenskomsten

4. sept. DMMA-info ang. DFDS-overenskomst

berigtigelse af fejl og misforståelser i debatten

Skibsprovianteringshandler Jens og Margrethe Withs fond

Fonden har til formål

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

Det er absolut en betingelse

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

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

Ansøgningsfrist
medio november

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

DFDS og Dansk Metals Maritime Afdeling ønskede begge ved overenskomstforhandlingerne sidste år at tilføje forholdet mellem rederi og ansatte et socialt aspekt. Resultatet blev Den Sociale Arbejdsmarkedsfond, der skal sikre fortsat beskæftigelse i rederiet for ansatte, som af helbredsmæssige årsager ikke er fuldt arbejdsdygtige. Fonden, der omfatter alle ansatte på DMMAs overenskomster i DFDS, er nu fuldt etableret og er - populært sagt - trukket i arbejdstøjet til glæde og gavn for såvel rederi som medarbejdere.

Den Sociale
Arbejdsmarkedsfond
oprettet af DFDS & DMMAs

Alvorligt syg - men en del af teamet

49-årige Dan Møller er ramt af en uhelbredelig kræftsygdom. Midler fra Den Sociale Arbejdsmarkedsfond betyder, at han fortsat er ansat i DFDS og sejler om bord på 'Crown Seaways'. Dermed har han bevaret sin tilknytning til kolleger og livet til søs, som betyder alt for ham.

-Skulle jeg bare have gået derhjemme var jeg blevet mere syg, end jeg allerede er, siger Dan Møller, der for snart tre år siden fik konstateret kræft i den ene nyre.

Nyren er fjernet, men kræften havde nået at sprede sig også til lungerne. Et behandlingsforløb på ni måneder viste sig at være uden positivt resultat og derfra er han overgået til livsforlængende behandling i form af medicin.

Dan Møller har sejlet i DFDS i 22 år. De første 20 år som nattevagt, men da han efter det første sygeforløb i 2011 vendte tilbage til arbejdet måtte han konstatere, at sygdommen havde gjort et

gevaldigt indhug i kræfterne. Jobbet som nattevagt var for krævende for fysikken.

Udsigten til at være sat skakmat på arbejdet turde han knapt se i øjnene.

-At gå hjemme med sig selv og sin sygdom er mentalt en meget stor belastning. Det ville jeg slet ikke kunne håndtere, fortæller han.

Fonden i spil

Da rederiet i sensommeren sidste efterår foreslog ham et møde om fremtiden og muligheden for via den nystiftede Sociale Arbejdsmarkedsfond mellem DFDS og Dansk Metals Maritime Afdeling at finde en vej til fortsat beskæftigelse, var han mere end positiv.

-Jeg vidste ikke ret meget om fonden på det tidspunkt. Og jeg havde nok slet ikke forestillet mig, at rederiet i den grad ville engagere sig i det, der et eller andet sted er min egen udfordring, fortæller han.

Dan Møller var på det tidspunkt på det rene med, at han ikke mere magtede at passe sit gamle arbejde.

-Den erkendelse var hård at komme til. Som alvorligt syg står man ikke kun med sin sygdom. Den del er jo alvorlig nok. Men det var meget svært for mig at acceptere, at jeg stod overfor at skulle stoppe med arbejdet. Kollegerne om bord er jo min anden familie og kontakten til dem betyder ubeskriveligt meget

for mig. Jeg er så glad for, at jeg har fået mulighed for at fortsætte, siger Dan Møller tydeligt bevæget.

I dag er han en del af staben i afdelingen Service, hvor han blandt andet fylder varer op i shoppen, mens han under land er den første, passagererne møder, når han tager imod dem i check-in. Sammensætningen af opgaverne er blevet til i et tæt samarbejde mellem rederiet,



Afdelingslederen: -Ikke spor bøvlet

-Det er en kæmpe aflastning for både shoppen og informationen, at vi har en medarbejder som Dan Møller om bord i teamet, siger Trine Skibelund Kristensen, Business Leader Service.

-Nej, det er ikke spor bøvlet. Tvært imod, tilføjer hun med et understre-gende tryk på ordet "nej" i sætningen.

Dan Møller er overtallig om bord og hans løn betales af Den Sociale Arbejds-markedsfond. Indholdet i jobbet er sat sammen i et tæt samarbejde mellem rederiet, Trine Skibelund Kristensen og Dan Møller selv.

-Udgangspunktet er, hvad Dan selv mener, han kan overkomme. Og alle om bord har en fantastisk forståelse for situationen i det hele taget, siger Trine Skibelund Kristensen.

Hårdt følelsesmæssigt

-Udfordringen for mig har været som forholdsvis ung leder at få alvorlig sygdom tæt ind på livet. Det har jeg aldrig prøvet før og det har været hårdt, synes jeg. Det at have én så tæt på, som bogstaveligt talt sidder med en dødsdom,

det er følelsesmæssigt virkeligt hårdt, uddyber hun og fortsætter:

-Og det har været lærerigt for os alle. Vi hører aldrig Dan brokke sig. Aldrig. Vi andre kan brokke os over, at der er for lidt leverpostej eller andre bagateller. Men Dan er altid positiv. Han kommer bare med så meget positiv energi.

For at holde sig i form er Dan Møller begyndt at cykle. Om bord er det motionscyklen, der står for skud. Når han er hjemme er den to-hjulede en drøm af en Trekking-cykel til 25.000 kr., han kører på. En cykel, som Trine Skibelund Kristensen har en vigtig aktie i.

-Dan ønskede sig bare så meget sådan en cykel, så jeg ansøgte Den Sociale Arbejdsmarkedsfond om støtte til indkøbet. Det var et stort øjeblik, da vi kunne overdrage ham checken. Hvis der er nogen, der fortjener det, så er det ham, forklarer hun og tilføjer:

-Det er virkelig dejligt, at vi har fået den fond. Man kunne jo selv få brug for den en dag, og det, vi hver især betaler til den hver måned, er så lille et beløb.

Dan Møller og hans chef Trine Skibelund Kristensen, Business Leader Service, om bord på 'Crown Seaways'.
Foto: Jan Sommer

sætte ord på. At fortælle åbent, når folk spørger. Det er der sådan en gensidig forståelse for om bord, og det sætter jeg meget stor pris på, siger han.

Når han i dag ser tilbage på det seneste år om bord, er han ikke i tvivl om, at åbenheden har gjort en forskel. Den betyder, at der kan snakkes lige ud af posen, når han har brug for en pause eller tiden er inde til at indtage medicinen. Åbenheden gjorde også samtalerne med både rederiet og hans chef om bord meget lettere, da arbejdet med at strikke et job sammen til ham gik i gang i efteråret sidste år.

-Jeg har ikke mødt andet end velvilje,

synes jeg. Det er helt fantastisk, smiler Dan Møller og fortsætter:

-Jeg skal ikke bekymre mig om noget som helst andet end mit arbejde og min sygdom. Rederiet tager sig af alt det administrative i forhold til mit specielle ansættelsesforhold. Jeg får min lønseddel som altid takket være støtten fra Den Sociale Arbejdsmarkedsfond.

-Kort sagt så er jeg stolt af at være ansat i et firma, der på den måde bare har stået 100 procent på tæerne med alt. At sejle har været mit liv i mange, mange år - og det at kunne fortsætte, det er en meget væsentlig del af livskvaliteten, understreger Dan Møller.

Dan Møller og hans chef om bord, Business Leader Service, Trine Skibelund Kristensen.

Åbenhed

Dan Møller taler åbent om sin sygdom. Det har han lært på den hårde måde.

-Først tumlede jeg med det for mig selv, men det gik slet ikke. Jeg fandt frem til, at det rigtige for mig, det er at

Hvornår?

Fonden er etableret som en del af overenskomsten mellem DFDS og Dansk Metals Maritime Afdeling i juni 2012.

Den Sociale Arbejdsmarkedsfond

oprettet af DFDS & DMMA

**Hvorfor?**

Fonden skal økonomisk hjælpe ansatte i DFDS, der er omfattet af DMMA's overenskomster, til at kunne fastholde ansættelse i rederiet trods svigtende helbred eller nedslidning.

Hvem betaler?

DFDS og den enkelte ansatte betaler hver måned et beløb til fonden.

Hvem er omfattet?

Alle ansatte i DFDS, der er på DMMA's overenskomster, er omfattet af fonden.

Donationer fra andre fonde

Grundkapitalen i fonden er på 1 mio. kr. og pengene er doneret af Lauritzen Fonden. Denne grundkapital er urørlig, mens renterne tilfalder fonden og kan uddeles. Jens og Margrethe Withs Fond har yderligere doneret 250.000 kr. til Den Sociale Arbejdsmarkedsfond.

Hvor mange penge er der nu?

Ud over den låste grundkapital rummer fonden i runde tal i dag 1 mio. kr. som kan uddeles.

DFDS:

-En revolutionerende nyskabelse

-Den Sociale Arbejdsmarkedsfond er et banebrydende initiativ. Og det er revolutionerende, at den er kommet i stand som en del af en overenskomst, siger executive vice president Henrik Holck, DFDS.



-Vi er faktisk meget stolte af, at fonden nu er en realitet, siger Henrik Holck, executive vice president - People & Ships, DFDS
Foto: DFDS

-Det er helt fantastisk, at Dansk Metals Maritime Afdeling er en så progressiv og innovativ organisation, at det har kunnet lade sig gøre at etablere fonden som en del af en overenskomst, understreger Henrik Holck, og fortsætter:

-Aftalen er nyskabende. Det er simpelthen den første i Danmark overhovedet. Vi er i rederiet meget glade for, at vi nu gennem fonden og samarbejdet med DMMA kan hjælpe vore

medarbejdere, hvis de får problemer. I DFDS vil vi gerne gøre noget ekstra for de mennesker, der har valgt at arbejde for os og det kan vi nu.

Bevarer løn og netværk

-Medarbejdere, der er kommet op i årene og ikke kan følge med tempoet mere, kan med støtte fra fonden få mulighed for at arbejde fleksibelt - for eksempel. Og rammes en medarbejder af sygdom,

har vi nu andre muligheder end bare at opsige vedkommende efter et vist antal sygedage. Fondens er et fuldstændigt fantastisk alternativ, fastslår Henrik Holck.

-Medarbejderen bevarer ikke blot sin løn men også sin tilknytning til arbejdet og kollegerne - sit netværk. I gamle dage med større besætninger om bord var der plads til det, man kan kalde "skånejob". Det er der ikke i dag. Derfor er der brug for anderledes løsninger, uddyber han.

-I det store perspektiv vil det offentlige system ikke række. Som virksomhed får vi et meget større samfundsansvar, det er jeg slet ikke i tvivl om. Det ansvar påtager vi os nu i dette fremsynede samarbejde med DMMA.

Hvem kan søge?

Alle ansatte i DFDS, der er på DMMA-overenskomst, er omfattet af fonden og kan søge om støtte.

Hvordan søger jeg?

Det er ligetil og nemt. Kontakt DMMA og få et ansøgningsskema. Eller udfyld en ansøgningsformular på DMMA's hjemmeside på www.co-sea.dk

Hvad kan der søges til?

Økonomisk støtte til at kunne gå på deltid som følge af nedslidning eller sygdom er blandt mulighederne. Men der kan også søges støtte til hjælpemidler og efteruddannelse samt hjælp til nødvendig, særlig indretning i hjemmet. Fonden kan også give tilskud til evt. at komme videre i job udenfor DFDS.

Formand for Dansk Metal,
Claus Jensen.
Foto: Dansk Metal



Dansk Metal:

-Godt supplement til velfærdssamfundet

I Dansk Metal er forbundsformand Claus Jensen meget tilfreds med aftalen mellem DFDS og forbundets maritime afdeling. Aftalen er et supplement til velfærdssamfundet, mener han.

-Den sociale fond mellem rederiet DFDS og Dansk Metals Maritime Afdeling er et stykke fint og særdeles veludført fagforeningsarbejde helt i tråd med den danske model, siger forbundsformand for Dansk Metal Claus Jensen.

-Her har de lokale parter ud fra et ønske om at tage hånd om, at kolleger, der på én eller anden måde af helbredsmæssige årsager ikke kan fortsætte at arbejde, nu vil kunne blive i rederiet.

Claus Jensen mener, at den sociale fond er et udtryk for, at virksomheder og fagforeninger i højere grad skal til at tage ansvar for syge og nedslidte medarbejdere,

men han mener ikke, at fonden er en direkte arvtager for velfærdssamfundet, som vi kender det i dag.

Tryghed i ansættelsen

-Det er en aftale, der supplerer vores velfærdssamfund og giver vores medlemmer tryghed i ansættelsen, hvilket er en af kerneopgaverne for rigtige fagforeninger, siger han og tilføjer:

-Vi ser i aftalen ingen spøgelser eller trusler mod velfærdssamfundet eller den danske model og ser frem til, at aftalen vil kunne inspirere alle aktører, der vil den danske model det godt.



Beskæftigelsesminister Mette Frederiksen, Socialdemokraterne. Foto: Beskæftigelsesministeriet

Ministeren: **-Aftalen er inspirerende**

Beskæftigelsesminister Mette Frederiksen mener, at aftalen mellem Dansk Metal og DFDS aftvinger respekt.

-Jeg synes, at det er inspirerende, når en fagforening og en virksomhed som her laver en aftale, der er med til at sikre, at syge mennesker kan bevare deres job og tilknytningen til deres kolleger, siger Mette Frederiksen og kommenterer videre:

-Aftalen kan og må ikke erstatte et trygt, offentligt sikkerhedsnet. Det er velfærdssamfundets opgave at sikre mennesker, som er nedslidte eller syge og har svært ved at være på arbejdsmarkedet.

Opbakning til regeringens mål

-Regeringen er stærkt optaget af, at så mange som muligt bevarer en plads på arbejdsmarkedet, selv om de har en begrænset arbejdsevne. Derfor har vi blandt andet lavet en reform af førtidspension og fleksjob, der netop er med til at sikre fleksjob til borgere, som kan arbejde få timer om ugen. Og det aftvinger respekt, når der er aftaler som den mellem Dansk Metal og DFDS, som bakker op om det mål, siger beskæftigelsesminister Mette Frederiksen.



'Orø' er skræddersyet til overfarten og bygget i 2003. Turen fra Holbæk til Orø tager 30 minutter.

Overfarten Holbæk - Orø -Verdens bedste færge

-Det er da bare verdens bedste færge. Den er jo vores livline, understreger en Orø beboer, der ganske vist forbeholder sig retten til at være anonym. Det kunne jo lugte lidt af, at hun måske ikke vil stå ved det. Men det gør hun gerne, bare det kan være uden navns nævnelse.

-Nej, jeg skal bare ikke blandes ind i noget, understreger den anonyme passager, der ellers omtaler både besætning og færgens tilstand positivt. Faktisk kalder hun den for "ny".

'Orø', som den hedder, er nu knapt så ny mere efter ti år på overfarten. Men sammenlignet med færgen, som den



Henrik Matthiesen skiftede i december sidste år jobbet som overstyrmand i grønlandsfarten hos RAL ud med stillingen som skibsfører på 'Orø'.

afløste, vil den vedblive at være "ny" et stykke tid.

Gamle 'Ourø' var fra 1958 og således 45 år gammel, da den blev afløst i 2003.

Nye 'Orø' er skræddersyet til overfarten, og med flere passagerafsnit og et opholdsrum forbeholdt besætningen er den et effektivt og tidssvarende transportmiddel.

Driften forestås af Holbæk Kommune, hvor skibsfører Anders Pedersen er overfartsleder.

Orø, der ligger i bunden af Isefjorden har i alt 830 beboere. Ifølge statistikkerne er der 300 husstande på øen,

mens antallet af sommerhuse er på 1200. Sommerhusbeboerne udgør således en anseelig del af passagererne på færgen.

Nyt billetsystem

Her efter sommersæsonen er passagererne denne sensommerdag i september fortrinsvis beboere fra Orø på vej hjem fra enten indkøb eller ærinder i Holbæk.

Langt størstedelen er dog elever på vej hjem fra skole. De multitasker indendørs om bord med kortspil, beskedudveksling på telefonen og almindelig ungdommelig løssluppenhed på én og samme tid. Billetteringen klares af styrmand

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

Færgeoverfart

Svend-Erik Jensen. På denne overfart, hvor CO-Søfart er med, er det hurtigt overstået, da langt de fleste er gratister. Fastboende på Orø har fri transport inklusive cykel.

Billetteringssystemet, der blev indført i april med Dankort-terminal og tæt på fuld automatik kræver kyndig håndtering. Sorte pletter i mobildækningen ude på fjorden gør, at forbindelsen af og til forsvinder.

Digitalisering har her ligesom mange andre steder givet lettelser på den ene side og udfordringer på den anden.

Til gengæld kan Svend-Erik Jensen hurtigt spotte, hvem der skal billetteres. Den del styres ikke af hverken digital teknik eller specialkonstrueret software. Han har gennem det meste af sit 56-årige liv boet på Orø og kender de fastboende samt en anseelig del af sommerhusejerne.

-Jo, man lærer lusene at kende på travet, smiler han.

19 år på overfarten

Til november har han været på overfarten i 19 år. Han kom oprindeligt fra fiskeriet og begyndte i sin tid på den gamle færge. En dag stod de og manglede en afløser, og Svend-Erik Jensen sprang til med kort varsel. Den gang rakte hans bevis som bedstemand til styrmandsstillingen. Med indsættelsen af 'Orø' krævede det dispensation.

På broen beklager skibsfører Henrik Matthiesen vejrliget. Tunge, hurtigt drivende og sorte skyer spejler sig i fjorden og vinden rykker i vandoverfladen, der tidligere på dagen i vindstille var som et spejl for solen.

Ikke at vejret som sådan generer ham. Men færge og overfart præsenterer sig bedst i solskin, påpeger han.

For Henrik Matthiesen er vejrforholdene mellem Holbæk og Orø nu noget mere magelige end det, han ellers var vant til i sit tidligere job som overstyrmand i RAL på grønlandsfarten.

Siden december sidste år har 'Orø' været hans arbejdsplads. -Jeg havde lyst til at prøve noget andet og komme



Turistsæsonen er overstået og passagerne er fortrinsvis fastboende på Orø. For fastboende er overfarten gratis inklusiv cykel.

Styrmand Svend-Erik Jensen klargør billetteringssystemet, der på grund af huller i mobildækningen på fjorden kan være en udfordring.

tættere på familien, fortæller Henrik Matthiesen.

Med bopæl i Københavnsområdet er Orø-overfarten i geografisk nærhed.

-Man er som overstyrmand i grønlandsfarten utroligt meget på. Jeg trængte til en pause og ville prøve noget helt andet, uddyber han.

Fra langfart til tættere på familien

I alt varetager fire hold af hver to mand bemanningen af færgen, der ligger over på Orø. Det betyder at de, der ikke har bopæl eller sommerhus på øen overnatter om bord.

Der er vagtskifte hver dag til middag. To hold tørner om vagterne i to uger, hvorefter de har to uger fri. En torn som passer 47-årige Henrik Matthiesen godt.

-Arbejdsomt kan man sige, at der ikke er de store udfordringer i det. Fagligt er det uden den store kompleksitet. Men det var et eller andet sted også det, jeg trængte til, bemærker han. Alt i alt har han 30 år på langfart bag sig.

Mens Henrik Matthiesen har bibe-

holdt sit medlemskab i Søfartens Ledere, skiftede styrmand Svend-Erik Jensen til FOA fra "de kristelige", da han tiltrådte på færgen.

Men diskussionerne om, hvorvidt det nu er mest rigtigt at være medlem af den ene eller den anden faglige organisation, fylder ikke meget i dagligdagen om bord, hvor kun to af de otte besætningsmedlemmer er organiseret i FOA.

-Nej, det bruger vi ikke meget tid på at snakke om, bekræfter styrmand Svend-Erik Jensen men tilføjer, at medlemsskabet af FOA for ham var naturligt, da det er FOA, der har overenskomstretten.

Nøjagtig som andre ø-overfarter er Holbæk-Orø under økonomisk pres. En sparerunde for et par år siden mundede ud i, at der blev fundet besparelser på brændstofforbruget ved at sejle "energirigtig sejlads" og reducere farten en smule. Vel at mærke med samme fartplan som tidligere.

> fortsætter side 18

Af Christian H. Petersen
faglig konsulent CO-Søfart

Sundhed i flere varianter

Den årlige MSSM konference (Maritim Sikkerhed - Sundhed og Miljø) foregik igen i år over to dage på Hotel Nyborg Strand. I år var temaet "Moderne sømandsskab og god forretningsforståelse – sådan rusten vi os til fremtiden."

Efter conferenceåbningen var årets første indslag fra Bente Klarlund, som udover at være både professor og overlæge også er en meget aktiv debattør om emnet sundhed. Sundhed var naturligvis også temaet for hendes forelæsning KRAM til søs. KRAM står for Kost, Rygning, Alkohol og Motion og hovedbudskabet var at sunde vaner kan lægge 14 år til dit



Et gruppeforslag på konferencen var at maden om bord skal portionsanrettes. Et forslag som ikke faldt i god jord hos den kok og den hovmester, som sad overfor CO-Søfarts udsendte på MSSM-konferencen.

liv. Trods enkelte løftede pegefingre var det et forfriskende bramfrit indslag, hvor der ofte blev trukket på smilebåndet.

Portions-forslag

Som afslutning på Bente Klarlunds indlæg bad hun tilhørerne om i grupper at komme med bud på, hvordan man til søs kan gøre det nemmere at træffe de sunde valg. En af grupperne foreslog at maden om bord skulle portionsanrettes, så portionerne ikke blev så store, som de ellers ofte kan blive. Man må dog sige, at dette forslag bestemt ikke faldt i god jord hos den kok og den hovmester, der sad overfor undertegnede.

Herefter fortalte direktør i Esvagt, Søren Nørgaard Thomsen, om rederiets store fokus på sikkerhed og arbejdsmiljø, ligesom han også kom ind på Esvagts fremgang henover årene.

Efterfølgende var konferencen som sædvanligt delt op i valgfrie parallelle

sessioner, hvor man så må vælge blandt de forskellige emner.

Blandt de mest interessante sessioner var førstedagens session om MLC med titlen "Vi kom i mål med MLC 2006 – men hvad er ændret?".

Der var tre indlæg på denne session fra repræsentanter for hhv. Dampskibsselskabet Norden, Lloyds Register og Bureau Veritas. Det var interessant at høre om den hektiske proces frem mod MLC-certificeringen fra rederiernes og klaseselskabernes perspektiv.

Øjenåbner

Også andendagens session om sundhed viste sig at være spændende. Specielt var det en øjenåbner at høre projektleder i 3F, Peter Hamborg Faarbæks, fortælle om ulighed inden for sundhed.

> fortsætter næste side

... verdens bedste

> fortsat fra side 17

I år har overfarten eksperimenteret med et nyt tiltag for at øge indtjeningen. Et aften-krydstogt afviklet tre gange i løbet af sommeren på Vesterløb, Lammefjorden, Sidinge Fjord og Isefjorden var en ubetinget succes i juli med alt udsolgt. Tilsvarende er der i efterårsferien arrangeret krydstogter i dagtimerne. I løbet af i år bliver det til 17 "krydstogter" i det hele. Tiltag med besparelser og indtægtsforøgende aktiviteter har betydet en samlet mindre udgift på knap



Styrmand Svend-Erik Jensen har boet på Orø det meste af sit 56-årige liv og kender øens beboere.

25 pct. i perioden fra 2010 til nu. Og effekten af flere tv-udsendelser det seneste år om Orø har sammen med den varme sommer også fået passagertal-

lene i vejret. I perioden maj til juli var passagertallet sidste år på 27.927, mens tallet i år er på 37.074.

> fortsat fra side 18

I forhold til andre grupper har en kort uddannet mand større risiko for hjertekarsygdomme, kræft og misbrug. Han har dobbelt så stor risiko for astma, forhøjet blodtryk, slidgigt og knogleskørhed.

Flere af de kortuddannede mænd ryger desuden og er overvægtige, ligesom færre dyrker motion og spiser frugt og grønt. De kortuddannede mænd har ligeledes større risiko for stress som følge af usundt arbejdsmiljø og har stor nedslidning på grund af hårdt fysisk arbejde. Så det ser skidt ud for den kort uddannede mand.

På samme session gav Selina Juul fra "Stop Spild af Mad" gode råd om, hvordan man kan bruge færre ressourcer og samtidigt spare penge ved at smide mindre mad ud.

Søredning

Anden dagen bød desuden på en større præsentation fra repræsentanter for Stena Line, som fortalte om deres forsøg på at skabe en mere effektiv løsning til fremtidens søredninger. Folkene bag påpeger, at der ikke findes en effektiv løsning på, hvordan man får et større antal personer fra redningsflåderne i sikkerhed, når de er blevet evakueret fra et skib i havsnød. Svenskerne har udviklet et system, der kan forbedre dette og man arbejder fortsat med at gøre redningsaktioner mere effektive.

Efter en kort præsentation fik deltagerne så lejlighed til at se hvordan systemet fungerer i praksis i Storebælt ud for Nyborg Strand. Et antal deltagere blev ved lodtrækning udvalgt til at deltage i selve operationen og andre kunne se med fra det skib, hvor aktionen foregik fra, men de fleste så med fra stranden. Det var desværre meget svært rigtigt at få noget ud af demonstrationen fra land, men absolut interessant og vigtigt at nogen gør sig tanker om at forbedre vilkårene inden for redning til søs.

Alt i alt en udmærket konference med interessante indslag og god mulighed for at komme i kontakt med mange forskellige mennesker fra den maritime verden.



Det liberia-flagede supply-skib, 'Atlantic Carrier', blev først i september tilbageholdt i Esbjerg af Søfartsstyrelsen for brud på MLC. Foto: Grahame Hewitt / <http://www.g4ivn.co.uk>

Supply-skib i Esbjerg uden hyrekontrakter

'Atlantic Carrier' under bekvemmelighedsflag blev 3. september - som det første skib på globalt plan - tilbageholdt på grund af brud på MLC. En ITF-inspektion afslørede, at besætningen var uden hyrekontrakter.



ITF-inspektør Morten Bach kontaktede Søfartsstyrelsen efter sin MLC-inspektion om bord. Dagen efter blev skibet tilbageholdt.

ITF-inspektør Morten Bach havde modtaget et anonymt tip om, at forholdene for besætningen på 'Atlantic Carrier' ikke levede op til kravene i MLC, der trådte i kraft 20. august.

-Jeg gik derfor om bord for at tjekke forholdene, fortæller Morten Bach, der er uddannet og certificeret af ILO til at inspicere i henhold til kravene i MLC.

Konventionen stiller krav til søfarendes arbejds- og levevilkår, og lever forholdene ikke op til kravene, kan det føre til tilbageholdelse på samme måde, som hvis basale sikkerhedsmæssige ting om bord ikke er i orden.

-Kaptajnen om bord var meget lidt samarbejdsvillig, fortæller Morten Bach, der dog trods kaptajnens modstand kom til at tale med flere fra besætningen. Og det anonyme tip, som han havde modtaget, viste sig desværre at være korrekt. Flere forhold om bord var ikke i orden. Blandt andet manglede besætningen hyrekontrakter. Der forelå intet papir, der dokumenterede, hvilke forhold der var ansat på.

-Jeg kontaktede derfor Søfartsstyrelsen og informerede dem om forholdene og bad dem foretage en havnestatskontrol om bord. Det er alene myndighederne, der i den her sammenhæng har sanktionsmulighederne overfor skibet, fortæller Morten Bach og fortsætter:

-Jeg havde gerne set, at Søfartsstyrelsen var gået om bord med det samme. Det blev dog først dagen efter - om tirsdagen - og skibet blev tilbageholdt indtil papirerne var i orden.

-MLC skal efterleves og overholdes. Jeg tror på, at et godt samarbejde med Søfartsstyrelsen vil sikre, at vi her i landet løfter opgaven, siger Morten Bach.

Læs mere:

To artikler på CO-Søfarts hjemmeside fortæller mere om tilbageholdelsen, ITF-inspektør Morten Bachs rapport til ITF og rummer kommentarer fra CO-Søfarts formand Ole Philipsen. Se under "nyheder", under hhv. 5. september og 13. september.

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.

Klipfisken får en rund og fyldig smag i disse klipfiskedeller, så den kan nydes også af dem med traumatisk klipfiskebarndom.



Klipfisk en delikatesse

”Do sko ha no’n klæpfisk”. Således truede man kræsnе børn i Vestjylland i gamle dage. Hvis man klagede over maden, så blev man stillet det værste af det værste i udsigt: klipfisk!

Oprindeligt er klipfisk en konserveringsmåde, som har været kendt i århundreder i de fleste atlantiske havnationer – både i syd (Spanien, Portugal) og i nord (Island, Canada, Norge). Typisk bruges torskefisk, der flækkes og tørres ved saltning. Den dehydrerede fisk kan holde sig længe, og man skal blot udvande den et døgn tid før brug. De små fiskersamfund har overlevet på klipfisk i perioder, hvor vejret ikke tillod at drage ud på havet. Dette forklarer måske, hvorfor vestjyderne truede deres børn med klipfisk.

Klipfiskemuseum i Norge

Men klipfisk er faktisk en delikatesse, som kommer i mange udgaver. Traditionelt serveres den i Danmark kogt med sennepsovs, kartofler og hakkede æg og rødbeder. Omkring den sydfranske by Nîmes støder man på Brandade, der er en gratineret klipfiske/kartoffelmos. I Spanien og Portugal er bacalao – en ratatouilleagtig klipfiskeagout – en meget almindelig servering også uden for kystområderne. Spanske sømænd introducerede retten i Norge, hvor man hvert år holder en bacalaokonkurrence på det nationale klipfiskemuseum – en norsk pendant til det nyåbnede Deutsches Currywurst Museum i Berlin.

Klipfisken er altså genstand for global udveksling, som vi dog ikke har set meget til i Danmark på det seneste, hvor klipfisk næsten er forsvundet. Det er synd, da det saltede fiskekød får en helt

Klipfiskedeller ca. 20 stk.

500 g klipfisk
800 g kartofler
2 løg
Et bundt persille
Evt. lidt frisk mynte
4 æg
En skive lyst brød uden skorpe
Salt, peber
Masser af olivenolie

- 1 Dagen før kom fisken i en skål vand. Skift det et par gange.
- 2 Kog roligt fisken i nyt vand ca. 20 minutter – lad den trække lidt i vandet og tag den op.
- 3 Når den er kølet af, smuldres kødet, og alle ben og alt skind fjernes.
- 4 Skræl og kog kartoflerne, når de er møre, hældes vandet fra, og de moses.
- 5 Bland fisk og kartofler i en stor skål.
- 6 Hak løg, persille, brød og evt. mynte meget fint. Kom det hele ned til fisken.
- 7 Skil æggene. Kom blommerne ned i farsen. Pisk hviderne, og vend også dem forsigtigt i.
- 8 Smag til med salt og peber, og lad dejen trække lidt.
- 9 I en stor pande varmes masser af olivenolie.
- 10 Farsen formes til kugler så store som æg, som steges gyldne holdvis i olien og holdes varme i ovnen.

anderledes smag og struktur end det ferske og bidrager med fylde og karakter i de retter, det indgår i.

Min far, der er gammel skawbo, laver selv klipfisk og holder hvert år et traditionelt klipfiskegilde, hvor fisken skylles ned med masser kryddersnaps og ditto rød Tuborg. Den salte fisk har også den gode egenskab, at den forebygger tømmermænd. Har man ikke en far, der salter torsk, kan man bestille klipfisk hos fiskemanden.

Her kommer en opskrift på nogle fiskefrikadeller med klipfisk. Det er en herlig opskrift, som skulle komme fra Portugal. Her får klipfisken en rund og fyldig smag, så de kan nydes både af folk, der er klipfiskejomfruer, og folk, der har haft en traumatisk klipfiskebarndom langs Vestkysten.

Servér dem med en salat og måske en hvidløgs- eller kryddermayonnaise.





Flytteopgaven har til tider budt på særlige udfordringer. Først i september var det skibsmodellerne, der flyttede ud fra de tidligere lokaler på Kronborg og til de nye rammer. På billedet tv. er det 'Frederik VII' på 3,5 meter, der for et øjeblik var "luftskib".
Foto: M/S Museet for Søfart / Facebook

Fra M/S Museet for Søfart

Søfartens nye museum er åbnet

Efter deadline på dette blad åbnede M/S Museet for Søfart lørdag 5. oktober i sine helt nye rammer, bygget omkring Helsingør Skibsværfts nye tørdok.

Der blev i dagene op til åbningen arbejdet igennem på museet, hvor alle kræfter var sat ind for at få alle løse ender bundet og få udstillingerne toptrimmet til åbningsdagen.

Flytteriet i sig selv har været omfattende og parallelt med håndværkernes ekstraordinære travlhed op til færdiggø-

relsen af byggeriet, har museets personale etableret udstillingen, der formidler historien på en ny måde.

Ved scenografi og skrånende gulve bliver publikum ført gennem forskellige fokuspunkter i søfartens historie.

Krigssejlernes oplevelser er et af punkterne et andet er navigationsudstillingen. Tilværelsen om bord, sømanden og globaliseringen er andre punkter på oplevelsesrejsen i museet.

Den digitale teknik er taget i brug og

interaktive spil er inddraget i formidlingen af både fortidens og nutidens søfartshistorie.

Udstillingerne er udviklet i samarbejde med udstillingsdesignerne Kossmann. dejong fra Amsterdam.

At byggeriet i sig selv er et ingeniørmæssigt kunststykke får besøgende også mulighed for at nærstudere. En særudstilling om byggeriet i dokken vil den første tid tage imod de besøgende.

Læs mere på www.mfs.dk

Nyt om navne

Jubilæer og fødselsdage for perioden 24. oktober - 11. december 2013

Dansk Metals Maritime Afdeling Catering

Fødselsdage

50 år

Rene Bo Hansen, Asavej 30, 3700 , 6. november

Tommy Aakjær, Kirkebyen 6, Rutsker, 3790 Hasle, 21. november

Samir Bektas, Borgensgade 10, 3700 Rønne, 6. december

60 år

Anette Lindegaard Madsen,

Sct. Jørgensgade 4, 3760 Gudhjem, 3. november

Niels Anker Olsen, Kildedalen 116, 3400 Hillerød, 9. november

70 år

Ruth Lillian Thorsen, Elisabetsvej 15, 3700 Rønne, 29. november

75 år

Leif Erik Jensen, Lindevænget 15, 4800 Nykøbing F, 15. november

95 år

Alice Gurli Larsen, Enighedsvej 3 A, 3000 Helsingør, 7. november

Jubilæum

40 år

Leif Jørgen Laursen, 1. november, som medlem af foreningen

Om 'Nyt om navne'

Oplysningerne om fødselsdage og jubilæer henter vi fra medlemsdatabasen i Dansk Metals Maritime Afdeling.

Arrangement

Fremtiden?



Møde

Mandag 21. oktober kl. 11.00

Metal-forbundshuset, Nyropsgade 38, Kbh. V - lokale 4.3

i forbindelse med mødet vil der være et beskedent traktement

Der vil blive redegjort for den nuværende situation og den fremtidige, hvis en sådan eksisterer. Dette beslutes på møde primo 2014.

Situationen er uholdbar!

De senere år er efterlyst sejlede medlemmer med "fingeren på pulsen", der kan indgå i bestyrelse / klubarbejde, så klubben kan godtgøre sin berettigelse.

Pt. fungerer den nærmest som en pensionistklub, hvor vi mødes til socialt samvær, hvilket er udmærket, men det faglige indhold mangler.

Der er i øvrigt en udmærket seniorklub, fortrinsvis for medlemmer i hovedstadsområdet.

Der må blandt de sejlede medlemmer være nogle med faglig interesse i klubarbejde!

På mødet er følgende punkter:

Hvordan er situationen i de øvrige klubber, kommunikationen medlemmerne / Forbundet indbyrdes – er det digitaliseret? Facebook? Vi hører gerne om det, så send evt. besked til redaktionen på Fagbladet CO-Søfart.

Vælges / udpeges et medlem til bestyrelsen i branchegruppen for Dæk & Maskine.

Til orientering gælder følgende retningslinjer for klubberne i DMMA, Dæk & Maskine:

Klubbens økonomi skal bruges til at finansiere følgende hovedaktiviteter:

- Faglig kontakt mellem medlemmer og deres familier inden for området.
- Kontakt til Metals øvrige afdelinger med henblik på at samarbejde på søfart og jobmæssige områder.
- Samarbejde inden for Metals regioner om efteruddannelsesmuligheder.
- Etablere et samarbejde med Metalregionen om et ungdomsarbejde som kan aktivere vores skibsmekanikerlærlinge i fagligt arbejde.
- Afholdelse af klubmøde
- Forskellige åbne arrangementer.

**Venligst
Helmut**

Konstitueret formand
Helmunt Sørensen • tlf. 21449434

Dansk Metals Maritime Afdeling Dæk og Maskine

Fødselsdage

50 år

Joachim Jørn Larsen 1. november

Claus Gertsen, 16. november

John Pytlick, 20. november

Bo Linnemann Løth Frederiksen, 7. december

60 år

Niels Valdemar Juul Jørgensen, 10. november

65 år

Tage Madsen Bjerregaard, 10. november

70 år

Christian Møller Vestergaard, 31. oktober

Ove Preben Larsen, 14. november

Frede Thomas Pedersen, 24. november

75 år

John Lybkær Andreassen, 2. november

80 år

Hans Christian Jensen, 24. november

Jubilæum

50 år

Kirstein Hansen, 30. november, som medlem af Dansk Metal Maritime Afdeling



Vi mindes

John Hartvig Kristensen

"Store John"

f. 29. december 1943

er afdøet ved døden d. 20. august 2013



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



Med blot 10 fod fra ende til anden er 'Hr. Møller' blandt de mindste fartøjer med den syvttakkede stjerne. Foto: lånt efter aftale med magasinet "eSea" fra Mærsk Trainingcenter

Småt men lyseblåt

Den gør ikke meget væsen af sig den lille 10 fods Ejvindjolle, der hyppigt gør turen fra Vindeby til Svendborg. Til gengæld er navn og historie bag jollen af større dimensioner og begge dele knytter an til både den mærsk-blå farve, den syvttakkede stjerne og et møde med Hr. Møller på rederens kontor på Esplanaden først i 1980'erne.

Jollen med navnet 'Hr. Møller' er urmager Peter Klug-Andersen's foretrukne transportmiddel, når han skal fra Vindeby på Tåsinge over sundet til Svendborg. I bil over broen kan det snildt tage et kvarter at komme til bycentrum. Med jollen gøres turen på syv minutter, og så er der heller ingen problemer med at finde p-plads. Også i lille skala har søtransporten sine ubestridte fortrin.

Verdensmester

For Peter Klug-Andersen er jollen dog mere end et transportmiddel. Først i 80'erne var han eliteroer i Hellerup Roklub og var således blandt roerne i letvægtsotteren, der i 1981 vandt VM guld i München. Bådens sponsor var rederiet A.P. Møller - Mærsk.

-Vi havde på eget initiativ bemalet båden i mærskfarver ligesom årene var mærskblå med den syvttakkede stjerne på. Vi syntes jo, at sponsoren skulle have noget for sin økonomiske støtte, fortæller Peter



Klug-Andersen. Efter VM tog han cyklen og cyklede i regnvejr til Esplanaden for at aflevere et billede af holdet til rederiet. Fra receptionen blev han sendt op til møde med rederen med beskeden: "Hr. Møller vil tale med Dem." Det var den drivvåde roer nu ikke indstillet på, men to vagter ledte ham på vej. Det blev til et to-timers møde med kaffe på rederens kontor.

-Hr. Møller talte politik og jeg talte ham midt imod med fagforeningssnak. Jeg var jo ung og den gang helt uvidende om, hvor enestående en oplevelse jeg sad midt i, fortæller Peter Klug-Andersen.

Da han så for et par år siden fik den lille jolle foræret, var han ikke i tvivl om, hvad den skulle hedde. 'Hr. Møller' er en respektfuld cadeau til Mærsk Mc-Kinney Møller - afsendt med glimt i øjet fra roeren, der her sidst i september benyttede chancen for at bese det noget større fartøj - verdens største containerskib - 'Majestic Mærsk' på Langelinie.

Af Hanne Hansen, CO-Søfart

Ferie kontoret CO-Søfart

John Ibsen	14/10 - 18/10
Barno Jensen	14/10 - 16/10
Corlis Hansen	14/10 - 18/10
Hanne Hansen	16/10 - 18/10