

Fagbladet CO-Søfart

**Rundkørslen med
'Ane Læsø' slut**

> 10 - 11

Faglært skibsassistent:
Fra ledig i land til job til søs

> 12 - 14



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 24.januar eller efter aftale.

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

Næste nummer

udkommer 24. februar
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto

Faglært skibsassistent Frederik Jensen.
Foto: Robert Attermann / Red Star Photo

Oplag

2.315 eksempl. kontrolleret FMK/DS

Indhold



Faglige sager og noter 4-11

'Leopard'-gidslerne: Opdatering 8-9



Rundkørslen med 'Ane Læsø' slut 10-11

Faglært skibsassistent:
Fra ledig i land til job til søs 12-14

Lærerigt kursus om MLC 14-15

Portræt af en færgeoverfart:
Barsøfærgen 16-17



Makkere i 25 år - på samme skib 18-19

Grav en laks og godt nytår! 20-21

Christiansen fra Bogø på 'Queen of England' 22

Nyt om navne 22-23

Ål og skål i Seniorklubben 24

Korte fremtidstanker

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Året 2013 er ved at være fortid. Det bragte ikke meget nyt. Vi taler vedvarende 2008-krisesprog, besparelser, -vækst og flere hænder på arbejdsmarkedet til at "komme ud af krisen".

I 2014 skal vi igen forhandle overenskomster for en del af medlemmerne, og det er ganske sikkert på tide at både arbejdsgivere og fagforeninger finder nye udgangspunkter for forhandlingerne. Mens vi venter på de større forandringer, kunne vi måske starte med at bygge på de gensidige interesser og lægge en del mistillid bag os.

Før-DIS-tiden er fortid

Den seriøse del af den maritime fagbevægelse har længe indset, at før-DIS-tiden ikke vender tilbage, og at vores medlemmer stille og roligt er ved at forsvinde ud af de almindelige fragtskibe og i stedet i stigende grad er koncentreret i specialskibe, færger og passagerskibe. For langfartens vedkommende vil vi fortsat blive fortrængt af udlændinge på internationale lønniveauer, og her må vores interesse være at optræde som stedfortrædende partnere for udenlandske organisationer og søfarende, med henblik på at sikre at DIS-registret bevarer sit kvalitetsstempel. Også således at der er en fremtid for vore medlemmer i de beskæftigelses-segmenter i DIS, hvor vi i kraft af uddannelse m.m. stadig har en fremtid.

Både rederier og de faglige organisationer må finde veje til loyale modspil. Rederierne må bl.a. erkende at mange små fagforeninger som kan bringes i indbyrdes splid, ikke er en fordel for erhvervet, fordi stærke samarbejdsduelige modparter er den bedste forsikring de kan tegne. Svage modparter bliver desperate og finder på tåbelige overlevelseskampe (eller bliver ligegyldige ja-sigere). Fagforeningerne på deres side må bl.a. være parate til at tage ansvar i kedelige situationer, og forstå at tekniske udviklingskonsekvenser ikke kan forhindres "ved maskinstorm". Der skal være orden og redelighed i samarbejdet - og det er det ganske samfunds ansvar at tilpasse udviklingen.

Al forhandling handler om noget for noget. For fagforeningerne er det, med enkelte undtagelser, ikke

Leder

længere lønstigninger som alene topper ønskelisten. Det er til gengæld i stigende grad faglig repræsentation på arbejdspladserne, forsikringer i opsigelsessituationer, uddannelse, hæderlige og sunde arbejdsvilkår, og sidst, men ikke mindst, er sikring af den faglige virksomhed kommet højt på ønskelisten. Det sikrer erhvervet som helhed.

Tænk hvis vi så kreativt på fremtiden

I søfartserhvervet oplever vi stadig, at vi spilder en masse tid og tærer på tilliden, mens vi sidder i skyttegravene og kæmper om emner, som allerede er blevet normal standard på landjorden. Vi bruger oceaner af tid på at finde fluer i forhandlingssuppen og drille hinanden med tomme forhandlingsmøder, hvor dage, uger og måneder blot passerer forbi.

Tænk hvis vi brugte vores tid på at se kreativt på fremtiden - sammen. Skrev overenskomster der var tilpasset 2000-tallet, - og var forståelige for nutidens unge og ikke bare til nød for de gråhårede forhandlere. Opfandt sociale kontrakter tilsvarende den som CO-Søfart har skrevet sammen med DFDS. Tænkte i overskudsdeling med henblik på at styrke solidariteten.....

Enhver fremtid er kun lige begyndt, og vi kan så meget, som vi burde.

Alle medlemmer og samarbejdspartnere ønskes en rigtig glædelig jul og et forhåbentlig fornyende nytår.

Velbesøgt medlemsmøde på Bornholm

Den 24. oktober afholdt DMMA medlemsmøde for medlemmer ansat i BornholmerFærgen. Medlemsskaren bestod denne gang af både cateringmedlemmer og medlemmer af dæk og maskin-gruppen. På mødet blev der drøftet overenskomstforhandlinger generelt,



Foto: Børnø Jensen

forventede krav til de kommende overenskomstforhandlinger i 2014 samt fastlæggelse af vores krav til rederiet. Det

var som altid glædeligt at se så stor en medlemstilslutning.

køj

Medlemsmøde i A2SEA blev aflyst

Den 30. oktober var der arrangeret medlemsmøde for medlemmer ansat i A2SEA. Desværre var der kun tre tilmeldinger, hvorfor mødet blev aflyst. De tre medlemmer har i forbindelse hermed været i tæt kontakt med DMMA og har haft afgørende betydning for fastlæggelse af kravene til overenskomstforhandlingerne med rederiet i 2014.

køj

Manglende kostpenge under ferie

Et medlem fra BornholmerFærgen har sendt sin lønseddel til tjek i afdelingen i forbindelse med Metal-kampagnen om lønseddel-tjek. Medlemmet gør tjeneste på en holddrift-færge registreret i DIS. Ved gennemgangen blev det konstateret, at der ikke er udbetalt kostpenge jf. overenskomsten i forbindelse med afholdelse af ferie. Vi har kontaktet rederiet og afventer tilbagemelding.

køj

Overenskomst fornyet på Bjørnø-Færgen

Overenskomsten for bådfører med Bjørnø-Færgen er pr. 1. oktober fornyet for en to-årig periode.

køj

Maersk Supply Service - aftale om hyrer i Angola

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

I sidste blad lovede vi kort at redegøre for vores møder med Maersk Supply Service (MSS) vedrørende tjeneste på skibe i Angola.

Som det er nogen bekendt, så har det igennem længere tid været særdeles problematisk at skaffe visum til søfarende, der gør tjeneste på dele af Afrika.

For at imødegå dette, ønsker MSS at indføre en tillægskontrakt, som reelt overfører den søfarende til ansættelse i det nyoprettede selskab Maersk Supply Service Angola (MSSA).

Søfarende beholder rettigheder

Da MSS ønsker at imødegå eventuelle problemer og misforståelser i den forbindelse, har rederiet taget en dialog med foreningerne om, hvordan man får formuleret budskabet om, at de danske søfarende bibeholder deres rettigheder i

forhold til de danske overenskomster og deres ansættelse hos MSS.

DMMA og rederiet har nu indgået en aftale, som samtidig skal sikre, at selv om ansættelsesforholdet i perioden flyttes til MSSA, så står den søfarende under og efter ansættelsen i MSSA nøjagtigt som om, at han/hun i hele perioden havde været ansat i rederiet A.P. Møller – Mærsk.

Den søfarende vil i forbindelse med kontrakten modtage en oversigt, således at man tydeligt kan se, at hyren forbliver mindst den samme som foreskrevet i overenskomsten – også i tilfælde af anciennitetsstigning undervejs.

Såfremt der fagretsligt måtte opstå eventuelle tvister mellem medlemmer og MSSA/MSS, vil dette blive behandlet mellem DMMA og MSS.

Ny konkurs i land - medlem i klemme

Endnu et medlem er kommet i klemme efter hun er begyndt at arbejde i land. I dette tilfælde er det kosmetikkæden Cool Cos ApS, der er gået konkurs.

Medlemmet har fået løn for udført arbejde, men har i henhold til sin kontrakt 3 måneders opsigelsesvarsel, som arbejdsgiveren ikke kan betale.

DMMA hjælper nu medlemmet med at få udbetalt tilgodehavende løn, pension og feriepenge gennem Lønmodtagernes Garantifond.

cp

Faglige sager

& noter

Feriepenge betalt efter betænkningstid

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Vi fortalte i sidste nummer om sagen, hvor et medlem på Bornholm ikke havde fået feriepenge efter fratrædelse fra et job i land. Efter at vi havde skrevet til arbejdsgiveren med krav om omgående betaling, blev vi kontaktet af Kristelig Arbejdsgiverforening, som også her viste sig at repræsentere arbejdsgiveren.

Som beskrevet i sidste nummer mente arbejdsgiver, at medlemmet for over ti år siden havde modtaget dobbelt feriepenge, hvilket de dog ikke kunne bevise, og på den baggrund ønskede Kristelig Arbejdsgiverforening at indgå forlig og foreslog et beløb svarende til en

månedsløn. Da medlemmet benægter at have modtaget for meget i feriepenge, og da arbejdsgiver dels ikke havde nogen dokumentation for dobbelt-udbetalinger, og da man dels ikke kan modregne i feriepenge, holdt DMMA efter en snak med medlemmet fast i, at det fulde beløb skulle udbetales.

Efter nogen betænkningstid vendte modparten tilbage og meddelte, at man ville betale det fulde beløb på hhv. kr. 29.576 for feriepenge optjent sidste år samt kr. 10.452 for feriepenge optjent i indeværende år.

Forberedelse af OK-forhandlinger

Der har nu været afholdt møde med alle tillidsrepræsentanter for skibsassistenter ansat på overenskomst med Bilfærgernes Rederiforening. Dette blev en lejlighed til at diskutere, hvad vi forventer af krav fra modparten, og hvad vi selv skal prioritere ved de kommende overenskomstforhandlinger. Det er på forhånd aftalt, at vi forsøger at

kigge på lokalaftalerne først, således at særhensyn på de enkelte ruter og i de enkelte rederier ikke spærrer for at forhandle på hovedoverenskomsten.

Vi har ligeledes afholdt møde med Dansk EI-Forbund for at tilrettelægge en eventuel sammenskrivning af overenskomsterne for Færgen.

ji

Fald på sneulat trappe anerkendt som arbejdsskade

I sidste nummer beskrev vi sagen, hvor en tidligere skibsassistent, som nu er vagt i land, faldt på en trappe, som ikke var blevet ryddet for sne og is. Medlemmet blev efterfølgende sygemeldt og fik derefter ikke hele sin berettede sygeløn. Det skete dog til sidst, efter at vi havde ført sagen mod arbejdsgiveren, Alliance Security Services, og dennes arbejdsgiverforening, Kristelig Arbejdsgiverforening.

DMMA partsrepræsentant

Sideløbende med dette er DMMA partsrepræsentant for medlemmet over for Arbejdsskadestyrelsen, som netop har anerkendt skaden som en arbejdsskade og har tildelt medlemmet erstatning for varigt mén. Herudover vil medlemmet muligvis senere få tilkendt erstatning for tab af erhvervsevne, hvilket også vil blive afgjort i Arbejdsskadestyrelsen.

Da medlemmet som nævnt faldt på en trappe, der ikke var ryddet, har vi også overvejet, om der skulle indledes en sag mod arbejdsgiveren med krav om erstatning i henhold til erstatningsansvarsloven. Vi har derfor forelagt sagen for Miljøsekretariatet i Dansk Metal, som har vurderet at der skal rejses krav om erstatning fra arbejdsgiveren.

cp

Faglig afdeling til to møder i Esbjerg

Faglig afdeling i CO-Søfart har deltaget i to møder i Esbjerg. Det første møde blev afholdt i forbindelse med Sodexo's overgang til ren overenskomst med DMMA (på flydende platforme). De ansatte fik på mødet afklaret lidt om indholdet og betydningen af overenskomsten, der

adskiller sig en hel del fra den tidligere fællesoverenskomst med 3F. Ligeledes har der været afholdt møde i fællesgruppen for offshore vindmøller. Gruppen består af repræsentanter fra Dansk EI-forbund, 3F, Dansk Metal og – måske mest vigtigt – fællestillidsrepræsentanterne fra virksomheder som

Siemens og Vestas. Gruppen har til formål at koordinere en fælles indsats for at få overenskomstdækket de mange nye virksomheder indenfor montering, vedligehold og support, som er skudt op i kølvandet på de massive investeringer, der foretages på havvindmøllefronten.

ji

Projekter i Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen har bedt CO-Søfart om at deltage i et projekt omkring fortøjning af skibe. Ideen er, at Søfartsstyrelsen gerne vil præsentere den Internationale Maritime Organisation (IMO) for et sæt regler, som skal forhindre eller mindske uheld i forbindelse med fortøjning.

I skrivende stund afventer vi også en invitation til en gennemgang af kravene i besætningsfastsættelse på skibe, der sejler rent nationalt.

Der er visse overvejelser om, hvorvidt man på nordisk basis kan lave en aftale om dispensation eller nedsættelse af kravene i forhold til STCW, så længe skibene alene sejler i nationalt farvand.

Dette kunne medføre gode muligheder for maskinister og kystskippere på norsk sokkel. ji

Samarbejdet med svenske fagforbund udvidet

I forbindelse med indflagning af svenske skibe, har behovet for en god dialog mellem os og de svenske fagforbund aldrig været større.

Vi har heldigvis et godt eksisterende samarbejde, men da mange svenske søfarende fortsætter med at sejle på skibene efter indflagning, er vi afhængige af rådgivning fra de svenske forbund ved overenskomstfornyelser, idet de svenske systemer og sociale forhold er meget anderledes end vores.

I tråd med Mexico-politikken er det derfor lykkedes os at forhandle en bilateral aftale på plads, hvor vi forpligter os til at yde hinanden råd og vejledning, og i sidste ende at føre eventuelle fagretslige sager på vegne af de svenske forbund. ji

Faglige sager

& noter

Uddannelsesrådet for de maritime uddannelser

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Regeringen lægger med finanslovsfor-slaget op til en omlægning og styrkelse af de faglige uddannelser, for dels at gøre dem mere tiltrækkende for unge mennesker at vælge og dels at reducere frafaldet. På landsplan var frafaldet på erhvervsuddannelserne i 2012 på 50 pct, mens det for de gymnasiale uddannelser var på 15 pct.

På sigt vil et frafald i den størrelsesorden sammenholdt med, at et stadigt mindre antal unge vælger en erhvervsuddannelse, føre til mangel på faglært arbejdskraft.

Grundforløb strømlines

Heldigvis er frafaldet indenfor skibssassister væsentligt mindre, ca. 10 pct. Men set i lyset af det lave antal af ledige, og fremskrivningerne af antallet af arbejdspladser indenfor vækstområder som for eksempel offshore, betyder det, at vi også her må styrke indsatsen.

Der er lagt op til at strømline grundforløbet i 12 forløb, hvorefter man så kan vælge en maritim "overbygning".

Uddannelsens længde vil også generelt blive længere, hvilket passer godt i tråd med anbefalingerne fra arbejdsgruppen for offshore kompetencer, da det giver de

søfarende mulighed for sidst i uddannelsesforløbet at opbygge specielle kompetencer – fx ved at vælge en offshore-linje.

Ved fornyelsen af overenskomsterne for menige i 2012 med Danmarks Rederiforening var en del af prisen for at indgå en 4-årig aftale, at der i løbet af perioden bliver givet mulighed for, at en søfarende kan tage en efteruddannelse fx en HF-Søfart, som kunne give ham/hende mulighed for at få adgang til maskinmester- eller navigatøruddannelse.

Med den nye finanslov lægges der nu op til, at der kan studeres en HF-Søfart med to fokusmoduler.

Der kan vælges mellem navigations- eller maskindelen, som så efter endt eksamen kan give op til et halvt års merit.

Det vil også fremover være muligt at studere fagene på et højere niveau, således at man er godt klædt på til de teoretisk tunge fag på uddannelserne.

Forslaget til bekendtgørelserne forventes i høring medio december, da muligheden for at tage uddannelserne gerne skal passe med ansøgningsfristen i marts 2014.

Inspirerende konference for bestyrelsen i Søfartens Arbejdsmiljøråd

Søfartens Arbejdsmiljøråd afholdt bestyrelseskonference den 31. oktober og 1. november i Esbjerg. Bestyrelsen besøgte i denne forbindelse Center for det Maritime Sundhedsvæsen på Fanø, hvor vi i bestyrelsen fik et indblik i centrets arbejde og funktioner. Også Radio

Medical på Sydvestjysk Sygehus i Esbjerg fik besøg af gruppen. På konferencens 2. dag var der besøg på Center for Maritim Sundhed og Samfund på Syddansk Universitet. Her fortalte flere forskere om de maritime projekter der pt. er i gang. køj

En aftale om en minimums-standard for overenskomster på skibe i det Baltiske Hav glippede i sidste sekund på konference i regi af Nordisk Transportarbejderforbund.

Conference of Ten – NTF

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

I regi af Nordisk Transportarbejderforbund repræsenterede vi, sammen med 3F, de danske interesser i en konference bestående af repræsentanter for de lande, der støder op til det Baltiske Hav.

Meningen var at drøfte en aftale om en minimumstandard i forhold til overenskomster indgået på skibe og færger, som primært har sejlads i området.

Baggrunden for dette er, at der for nuværende er skibe, der sejler rundt med meget dårlige overenskomster indgået med ITF-organisationer tilhørende lande, der ingen tilknytning har til regionen.

Forhindre social dumping

Ved at lave en minimumstandard, kunne man ad den vej forhindre social dumping i vores nærområde.

På trods af de helt oplagte modsatrettede interesser landene imellem, så var der i bund og grund en optimistisk stemning, og hen ad vejen så det ud som om, at vi nok kunne nå en eller anden aftale, som ville gavne alle deltagerlande.

I sidste sekund meddelte Finland dog, at de ikke kunne indgå en aftale om en minimumstandard.

Personligt kan jeg da godt forstå en eventuel finsk bekymring for, at en minimumstandard pludselig skulle udvikle sig til en maksimumstandard. Men da det var det finske formandskab, som ikke kunne arrangere et koordinerende møde i forbindelse med mit besøg i Stockholm (på trods af at stedet og tidspunktet var aftalt et halvt år tidligere), var jeg nok lidt overrasket.

MEDLEMSMØDE

Dansk Metals Maritime Afdeling



Dansk Metals Maritime Afdeling indkalder til møde for medlemmer ansat i Scandlines på overfarterne:

Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock

13. december i Vordingborg

kl. 10.15 - 13.00

Mødet afholdes hos Metal Storstrøm, Kirketorvet 9, Vordingborg

Emner for mødet:

- Hvordan bliver en overenskomst til på vores område
- Hvad forventer vi af krav fra Bilfærgernes Rederiforening i 2014
- Hvilke krav forventer vi at stille til overenskomsterne i Bilfærgernes Rederiforening i 2014
- Løst og fast - spørgsmål fra medlemmerne

Fra kontoret deltager sekretariatschef John Ibsen og faglig konsulent Kirsten Østergaard

Tilmelding senest 6. december

til tillidsrepræsentanterne

Rødby Erik Sørensen tlf. 31 21 19 55 eller

Gedser Lars R. Lykkegaard tlf. 20 22 00 60

eller til faglig konsulent Kirsten Østergaard på kontoret på tlf. 36 36 55 85 eller mail koj@co-sea.dk

Få indflydelse
på din
overenskomst
DELTA I MØDET

Den Maritime Havarikommission

Redegørelse oktober 2013

Rapporten blev lagt på kommissionens hjemmeside den 29. oktober:

<http://www.dmaib.dk/Nyheder/Sider/RedegørelseompiratoverfaldetpåLEOPARDden12januar2011.aspx>

Indledningsvis konstaterer havarikommissionen, at rapporten kun omhandler begivenhederne indtil besætningen blev bragt fra borde. Den videre historie hvor de seks besætningsmedlemmer blev holdt som gidsler i 838 dage, har kommissionen ikke haft mandat til at undersøge. Det forhold ærgrer mange, og flere har umiddelbart efter offentliggørelsen efterlyst en tilbundsående undersøgelse, som det hedder. Problemet er, at de vidner - rederi, forhandlere, forsikringsselskaber og Rederiforeningen af 2010 - som ville kunne afdække forløbet, næppe vil kunne tvinges til at offentliggøre de intime detaljer. Der går hurtigt PET i historien.

Rapporten sandsynliggør, at rederiet og skibet forud for angrebet, gjorde alt

hvad der kunne forventes og forlanges for at forhindre en kapring. En enkelt mulig fejlmanøvre mens piraterne var langs skibet, kunne ikke ændre på historien. Bevæbnede vagter blev først almindeligt tilladt i foråret 2011 ("Leopard" blev kapret 12/1-2011), og de ubevæbnede vagter som skibet havde sat i land umiddelbart forud for kapringen, gjorde besætningen mere utrygge end trygge.

Piraterne hærgede broen

At skibet måtte efterlades, med vital betydning for gidslernes senere skæbne, forklares i rapporten med piraternes hærgen på broen, hvor de trykkede løs på alle knapper med henblik på at starte maskineriet, mens besætningen befandt

sig i sikringsrum. En signalgivning blev sat ud af funktion og gearet kunne ikke kobles ind, da maskineriet endelig blev startet. En erfaren maskinchef vi har konsulteret bekræfter, at denne forklaring er plausibel - uagtet han ikke kender det konkrete maskineri, og uagtet der er flere konspirationsteorier i omløb.

Efterfølgende rapporten udkom, har rederidirektøren fra Shipcraft til Shippingwatch udtalt, at nu må alle anklager mod rederiet falde. Men rapporten omhandler netop ikke det kritiserede 838 dage lange gidsel-forløb, og der afventes stadig en afklaring hos Nordsjællands Politi om en anmeldelse foretaget af Søfartens Ledere allerede i 2011.

OleS

Det beskidte spil

- bog af Ritzau-journalist Eva Damsgård, udkom 13. september 2013

Bogen blev foromtalt i sidste nummer af fagbladet. Her kommer nogle udvalgte detaljer fra bogen.

● Rederiets aktionærer havde i 2008 og 2009 "støvsuget kassen og trukket næsten hele overskuddet på 46,6 millioner ud til sig selv samtidig med, at det havde fravalgt en forsikring mod kidnapning og løsesum" (side 25).

● * En af gidseltager-generalerne fik store penge ind fra en anden gidseltagning i sommeren 2011, og blev først i løbet af sommeren 2012 mere sulten efter at få en aftale om "Leopard"-gidslerne (side 49).

● Meget tyder på at den spanske statskasse blev åbnet for at betale en

løsesum på 18,8 millioner danske kroner i 2009, og den holdning at statskassen kan åbnes havde sat sig fast i hovedet på de somaliske bagmænd (side 82).

● Rederiernes fælles forsikringsselskab gik langt ud over, hvad det var forpligtet til i forbindelse med refundering af udgifter til rådgiver, forhandlinger og transport af løsepenge. Rederiforeningen var bekymret, fordi der var røster fremme om at forbyde småskibes sejlads i pirattruede områder, og for branchens omdømme som helhed (side 99).

● Control Risk vurderede, at den rigtige pris var 3 millioner USD. En million for hver af danskerne, og 250.000 for hver af filippinerne (side 107). (hvorfor fanden skal det så være så svært når man ligefrem kender en "markedspris" - er det sikring af forhandlerens egen dagspris -

som ikke er til at spøge med - der spiller ind i forhandlingsforløbene?)

● "De kunne bare stå af, hvis de ikke ville sejle den tur. Det var de i deres gode ret til", svarede han og knaldede telefonrøret på. Udtalt af Nordanes direktør og skibsreder Niels Højlund Hansen (på tidspunktet også bestyrelsesformand i Rederiforeningen af 2010), - i telefonsamtale med Eva Damsgaard og på forespørgsel om hvad besætningsmedlemmerne vidste om forsikringssituationen.

● Ekstra Bladet bragte 13. juni et interview med gidslerne under overskriften "Vi overlever ikke". Samtidig havde Ekstra Bladet talt med en bagmand for piraterne der krævede en løsesum på 55 millioner kroner. "Det var lige nøjagtig samme sum, som bladet fire dage før havde skrevet som den pris, John Arne Larsson (Shipcraft-ejer) havde betalt for den historiske herregård i Stockholm" (side 173).

> fortsætter næste side

- opdatering

• Gidslerne frigivet: 30. april 2013



Rederiet Shipcraft offentliggjorde 16. maj - godt to uger efter frigivelsen af gidslerne - denne oversigt over løsesumsudviklingen. Rederiet påpegede, at publiceringen af nyhedsartikler i blandt andet Ekstra Bladet ifølge grafen påvirkede størrelsen af den løsesum, piraterne krævede under gidseltagningen. Illustration: Shipcraft

> fortsat fra forrige side

• "Der var dog én, han (Eddy Lopéz) ikke fik et telefonopkald fra eller blev opsøgt af: John Arne Larsson. Han var som sunket i jorden under og efter frigivelsen" (side 232).

Der er mange artige detaljer i bogen, særlig når det gælder journalistens kontakt til rederiet.

I modsætning til Ekstra Bladets e-bog "De glemte gidsler", giver Eva Damsgaard's bog mange brikker til en fortælling om, hvorfor netop denne gidsel-sag skulle være så ualmindelig længe - uagtet der mangler mange inside-kilder. Som kriminalistiske historier ofte beretter findes løsningen på fortællingen gerne på pengenes perlesnor, når sex ikke er involveret. I "Leopard"-historien er der to perlesnore af penge. Den ene handler om krav og modkrav til løsepenge. Den anden handler om forsikringsydelse. Man kan få en lumsk anelse om, at sidstnævnte også har spillet en ikke uvæsentlig rolle for tallet 838.

OleS

Opdatering: De fire filippinere

Foreningen har fortsat løbende kontakt med de fire gennem vores Liaison Officer i Manila, Elissa Lagda.

AMOSUP

Den filippinske organisation har nu i samarbejde med Elissa, besøgt alle fire med advokat og læge. Den 22. oktober modtog vi en rapport med hovedindtryk.

- Kokken har rygmerter efter slag med en brandslange, tab af høreevne og mavesår.
- Alle fire har PTSD-symptomer:
- Vrede, flashback, ønsker om at dræbe mørkhudede mennesker, glemsomme.
- Tilsyneladende er det et underligt sjusket arbejde rederilægen har udført.

AMOSUP har fået fuldmagter fra alle fire til at forfølge retskrav i Filippinerne efter POEA-lovgivningen, og der er

aftalt møde med bemandingsagenturet i slutningen af november, hvor også den særlige POEA-resolution, som bl.a. skulle sikre dobbelthytte under tilfange-tagelse, skal drøftes. Resolutionen har kun betydning for filippinerne.

SOS INTERNATIONAL

Det er foreningens opfattelse, at der er al mulig grund til, at SOS International realiserer sit projekt om at besøge de fire, med henblik på en opdaterende evaluering om yderligere hjælp er nødvendig, særlig på det psykologiske område. Vi har nu ved flere lejligheder hørt at projektet var på trapperne og at der var penge til det, men der sker tilsyneladende ikke rigtig noget.

OleS

-Sagen om besætningsfastsættelsen på færgeren 'Ane Læsø' udviklede sig til en ren parodi, siger Ole Philipsen, formand for CO-Søfart.

Faglige sager

& noter



Rundkørslen med 'Ane Læsø' slut

Af Hanne Hansen

-At det skulle tage Søfartsstyrelsen fem måneder at komme frem til den konklusion, som vi her i CO-Søfart nåede frem til efter fem sekunders vurdering af det juridiske og administrative i sagen, ja det undrer mig dybt, siger Ole Philipsen om sagsforløbet.

Problemstillingen, der oprindeligt handlede om besætningsfastsættelsen på færgeren 'Ane Læsø' ændrede i forløbet status til at blive af principiel karakter og et spørgsmål om, hvorvidt det er juridisk holdbart, at anker over beslutninger truffet i Ankenævnet for Søfartsforhold skal behandles af Ankenævnet selv.

-Den sag skulle efter min mening have været afvist af Søfartsstyrelsen med det samme, da rederiet i foråret søgte om genoptagelse af den, siger Ole Philipsen.

To eller tre skibsassistenter

Det oprindelige stridspunkt var spørgsmålet om, hvorvidt der skulle være to eller tre skibsassistenter om bord på 'Ane Læsø'. Den sag startede, da Færageselskabet Læsø K/S under Læsø Kommune, i efteråret 2011 købte færgeren, den fhv. 'Vesborg', af Samsø Linien. Her havde færgeren på skift forbundet Samsø med Sjælland på den ene side og Jylland

på den anden. Og det med en besætning, hvor der indgik to skibsassistenter.

Færageselskabet Læsø søgte 21. februar 2012 Søfartsstyrelsen om en ny besætningsfastsættelse - med en besætning svarende til den, som tidligere havde været godkendt.

Søfartsstyrelsen imødekom 9. marts 2012 rederiets ønske og fastsættelsen blev - som tidligere - med to skibsassistenter.

Ankenævnet: Tre skibsassistenter

CO-Søfart ankede 27. april 2012, på vegne af FOA-Søfart, Søfartsstyrelsens fastsættelse til Ankenævnet for Søfartsforhold og krævede tre skibsassistenter om bord i stedet for kun to.

Argumentet fra CO-Søfart var, at 'Ane Læsø' på ruten mellem Frederikshavn og Læsø sejlede i åbent og mere trafikeret farvand med dårligere vejrforhold sammenlignet med skibets tidligere fartsområde.

I argumentationen til ankenævnet hed det bl.a. fra CO-Søfart: "Det er en uskik i udfærdigelsen af besætningsfastsættelser, at såvel reder som myndighed nærmest alene ser på, hvilken fastsættelse et skib tidligere har haft."

I halvandet år har besætningsfastsættelsen på 'Ane Læsø' verseret som sag. Det seneste kapitel i føljetonen burde efter CO-Søfarts opfattelse aldrig have fundet sted.

Foto: Jesper T. Andersen / jtashipphoto.dk

Et flertal på fem stemmer mod to i Ankenævnet for Søfartsforhold gav CO-Søfart medhold, og besætningsfastsættelsen blev ændret fra to befarnede skibsassistenter til tre. Det var 28. august 2012.

Denne kendelse af Ankenævnet havde rederiet herefter fire uger til at anke. Dette skete ikke.

Af referater på Læsø Kommunes hjemmeside fremgår det, at Læsø Færageselskab 12. oktober 2012 besluttede ikke at anke afgørelsen til fornyet behandling ved domstolene, som er ankeinstansen.

Økonomisk spørgsmål

Kommunalbestyrelsen på Læsø var imidlertid af en anden holdning. Sagen var på kommunalbestyrelsesmødet 17. december og i referatet fra mødet hedder det blandt andet: "En ændret bemandingsfastsættelse på 'Ane Læsø' vil kunne bruges som løftestang for en ændret bemandingsfastsættelse på 'Margrete Læsø'. Såfremt det alene skulle lykkes at få en ændring på 'Ane Læsø', bør det i ydersæsonen overvejes, om 'Ane Læsø' kan sejle flere ture. En ændret bemandingsfastsættelse vurderes at have store muligheder for at optimere den nuværende drift."

Et flertal i kommunalbestyrelsen pålagde Færageselskabet Læsø at søge om at få sagen genoptaget.

-Kommunens beavæggrund er med al tydelighed økonomi og intet andet. Men bemandingsfastsættelser handler om sikkerhed og ikke økonomi, påpeger Ole Philipsen.

Rederiet fulgte op på kommunalbestyrelsens beslutning og fremsendte 15. maj i år en ansøgning til Søfartsstyrelsen om at få ændret besætningsfastsættelsen.

> fortsætter næste side

Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at de oplysninger, som er fremkommet ved rederiets ansøgning af 15. maj 2013 beskriver den samme drift og operation af skibet, som var grundlag for Ankenævnets afgørelse af 12. august 2012. Der er således efter det oplyste ikke påtænkt ændringer af drift eller operation i forhold hertil.

Søfartsstyrelsen finder derfor ikke grundlag for at ændre besætningsfastsættelsen, der er udstedt i medfør af Ankenævnets kendelse af 12. august 2012. Rederiets ansøgning imødekommes således ikke.

> fortsat fra forrige side

Op det var her, Ole Philipsen mener, at Søfartsstyrelsen skulle have stoppet sagen.

-Ansøgningen fra rederiet indeholdt for det første intet nyt. For det andet så er der ingen lovhjemmel for, at Ankenævnet kan vurdere, om en af nævnets afgørelser kan genoptages, påpeger Ole Philipsen og tilføjer:

-Ankenævnet for Søfartsforhold kan og skal ikke være Ankenævn for egne afgørelser.

Voksende papirmængder

Svarskrivelser, kommentarer og bilag føjede de følgende sommermåneder omfattende papirmængder til sagen. Og i kampens hede blev sagsforløbet

Uddrag af Søfartsstyrelsens svar til rederiet 8. oktober i år efter fem måneder i tænkeboks og metervis af mailkorrespondance, kommentarer og argumentation fra især CO-Søfart.

også emne for en leder af Ole Philipsen i august-nummeret af Fagbladet CO-Søfart under overskriften: Søfartsstyrelsens forlis i besætningssager.

Fem måneder efter rederiets ansøgning afsendte Søfartsstyrelsen 8. oktober sin afgørelse om ikke at imødekomme ansøgningen. En afvisning som kommunalbestyrelsen på Læsø på et møde 28. oktober har taget til efterretning.

Dermed forventer Ole Philipsen, at "rundkørslen" med besætningsfastsættelsen på 'Ane Læsø' er afsluttet.

FOA-tillidsmand:

-Stor glæde ved dette punktum

Da tillidsmand Poul Bondesen og skibsassistenterne ved Læsø-færgen erfarede, at skibets sikkerhedsruller fra Samsø uden videre var godkendt til også at gælde på sejlrueten Læsø-Frederikshavn, kontaktede tillidsmanden FOA, og sagen var hermed skudt i gang. Tillidsmanden var ellers lovet at blive varskoet, når rederiet søgte om besætningsfastsættelse.

-Vi har været udsat for negativ omtale i både kommunalbestyrelsen og i Læsø-Posten, så det er en stor glæde, at der nu er sat punktum i sagen, siger Poul Bondesen, og fortsætter:

-Mange timer ved skrivebordet, opbakningen fra navigatører og maskinmestre i rederiet og selvfølgelig den store støtte fra FOA og CO-søfart har nu gjort, at sikkerhedshensynet til søs har overvundet ønsket om en økonomisk besparelse.

Ydermere har rederiets nye direktør nu iværksat, at skibsassistenterne tilbydes en række arbejdsopgaver, der tidligere blev udført af firmaer fra fastlandet.

-På den lange bane er vi overbeviste om, at rederiet vil opnå en økonomisk gevinst ved at gøre brug af egne folk, og arbejdspladserne fastholdes som en tillægsgevinst på Læsø, siger Poul Bondesen.

FÅ INDFLYDELSE PÅ OK-2014

Dansk Metals Maritime Afdeling



DMMA OK 2014

overenskomsten fastsætter din løn og arbejdsvilkår

Dansk Metals Maritime Afdeling forbereder næste års overenskomstforhandlinger

OK-2014

for officerer samt menige i rederier under Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen af 2010
og efterlyser medlemmernes forslag

Send dine forslag til din tillidsrepræsentant

eller til sekretariatet på e-mail: cosea@co-sea.dk

Angiv tydeligt i e-mailen, hvilken overenskomst dit forslag omhandler samt dit telefonnummer, så vi kan kontakte dig for evt. yderligere oplysninger.

Sidste frist er 1. februar

Efterlysningen gælder ikke forslag til overenskomster med Danmarks Rederiforening for skibsmekanikere, skibsassistenter og menigt cateringpersonale på DIS-skibe, da disse overenskomster er fire-årige og derfor først skal forhandles i 2016.

Faglært skibsassistent

Fra ledig i land til job til søs

-Det her er starten på en ny vej for mig, og det var en rigtig god beslutning jeg tog, da jeg sidste år bestemte mig for at gå skibsassistent-vejen, fortæller 34-årige Frederik Jensen, der oprindeligt er udlært automekaniker.

Det hele passer ham rigtig godt. Jargonen om bord, det alsidige arbejde, det at arbejde tæt sammen og princippet om at være ude en tid og derefter hjemme med samlet frihed. Frederik Jensen lægger ikke skjul på, at han stortrives i jobbet som skibsassistent om bord på havundersøgelses- og serviceskibet 'Søløven'.

Skibet er for tiden på opgave i tysk charter og opererer ved Helgoland i Nordsøen i forbindelse med etablering af en stor havvindmøllepark.

Charteren har biologer om bord, og opgaven går blandt andet ud på at sikre de havmiljømæssige aspekter under opførelsen af vindmølleparken.

Blandt andet skal delfiner og marsvin holdes på afstand af området, når der bankes fundering til møllerne ned i havbunden. Lydbølgerne er så kraftige, at de kan ødelægge dyrenes hørelse. Fra 'Søløven' sættes der så bøjer ud, som registrerer, når havdyrene kommer indenfor afmærkningerne.

-Det i sig selv er meget spændende, og det er alt sammen en helt ny verden for mig, fortæller Frederik Jensen.

Oprindeligt udlært automekaniker

Oprindeligt er han uddannet automekaniker, og han har siden svendebrevet kom i hus i 1999 været vidt omkring jobmæssigt – både i og udenfor mekanikerfaget. Han har blandt andet været selvstændig i restaurationsbranchen med både en pølsevogn og en sandwichbar.

Da han sidste år i foråret blev ledig, gik han på egen hånd i gang med at finde ud af, i hvilken retning hans arbejdsliv skulle gå.

-Jeg har altid godt kunnet lide at sejle. Jeg sejler i min fritid – og jeg gik i gang med at undersøge, hvordan jeg kunne komme videre ad den vej, fortæller han.

-Tilfældigt faldt jeg over muligheden for at tage det 10 ugers kursus på MARTEC i Frederikshavn og blive skibsassistent. Det passede perfekt med udgangspunktet i mit oprindelige svendebrev, fortæller Frederik Jensen.

Lagde selv en slagplan

-Det var også tydeligt for mig, at der indenfor offshore ville være gode jobmuligheder. Så jeg gik i gang fra en ende af med at undersøge, hvad der skulle til for at jeg kunne gå den vej, noterer han.

Da han havde en plan for, hvordan og hvad der skulle til, fik han god opbakning fra det lokale Jobcenter med de nødvendige kurser.

Det var dog med lidt bange anelser, han tog hul på det 10 ugers skibsassistentkursus på MARTEC i april i år.

Troskerne tilses under land - en af Frederik Jensens mange opgaver på 'Søløven'. Da shippingvirksomheden FOGA søgte en skibsassistent her i sommer, var han som nyuddannet faglært skibsassistent hurtig med at lægge billet ind og er glad for at han fik jobbet.



Bøjerne i 'Søløven's lastrum kan registrere, når f.eks. væk fra området, hvor fundamenter til havvindmøller af skibets udstyr på dækket. Frederik Jensen finder det helt ny verden.

-Skolebænken er ikke lige min stærke side. Og uddannelsesplanen så meget kompakt og omfattende ud. Men jeg må sige, at de er helt utroligt gode til at få alle med. Det var meget presset, og de sidste par uger på kurset havde vi otte-ni eksaminer, fortæller han.

Kurset er set med Frederik Jensens øjne en rigtig god basis.

-Man kommer jo bag efter ikke ud og er verdensmester på et skib, bemærker han.

> fortsætter side 14





delfiner og marsvin kommer i nærheden. Havdyrene skal holdes bankes ned i havbunden. Bøjerne sættes under brug ud ved hjælp af et både spændende og lærerigt at stifte bekendtskab med en for

Eftertragtet arbejdskraft

De faglærte skibsassistenter er eftertragtede medarbejdere for rederierhvervet. Det bekræftes af alle tre rederiforeninger.

-Med en håndværksmæssig uddannelse som baggrund har den faglærte skibsassistent nogle kompetencer, som flere rederier efterspørger, siger Bertil Hohlmann, afdelingschef i arbejdsmarkedsafdelingen i Danmarks Rederiforening.

Et synspunkt som deles af Peter Olsen, der er sekretariatschef i både Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen af 2010.

-Efterspørgslen er meget markant og stigende indenfor offshore, siger Peter Olsen.

-Det interessante er især, at der indenfor offshore er efterspørgsel på dansk arbejdskraft. Skibene i offshore-segmentet opererer fortrinsvist i nærområdet, og det er klart, at medarbejdere med særlige kompetencer som f. eks. en håndværksmæssig uddannelse er i høj kurs, understreger han.

Gennem det seneste år er det i forskellige sammenhænge og i flere forskellige rapporter slået fast, at vækstpotentialet indenfor især havvindmølleområdet er meget stort, og at der er begyndende tegn på mangel på arbejdskraft på flere områder.

FAKTA

Fra svendebrev til befaren skibsassistent på 10 uger

Skibsassistentkurset for faglærte

Har du et svendebrev inden for jern og metal, kan du på et ti ugers kursus blive befaren skibsassistent.

Har du en af nedenstående uddannelser kan du få direkte adgang til kurset:

- Industritekniker
- Værktøjsmager
- Skibsbygger
- Smed
- Auto- og autoelektromekaniker
- Lastvogsmekaniker
- Entreprenør- og landbrugsmaskinemekaniker
- Finmekaniker
- Skibsmontør
- Beslagsmed
- Karosserismed
- Kølemontør
- Bådebygger/skibstømrer
- VVS-montør
- Procesoperatør

Optagelse kræver også gyldigt sundhedsbevis uden begrænsning og at du er skikket til udkig.

Gennemfører du kurset inden 1. januar 2017, får du sønæringsbevis som befaren skibsassistent.

Krav om 12 måneders sejltilid fra 1. januar 2017

Indførelsen af nye internationale regler betyder, at der efter 1. januar 2017 kræves 12 måneders effektiv sejltilid som ubefaren for at kunne blive befaren faglært skibsassistent.

Kurset udbydes i Frederikshavn

Det 10 ugers kursusforløb udbydes kun i Frederikshavn. Her er det det maritime uddannelsescenter MARTEC, der forestår kurset. I 2014 er der planlagt i alt fire kurser, hvoraf det første i januar allerede er fuldttegnet. Alle 32 pladser er besat, og der er venteliste.

Yderligere tre kurser følger i løbet af året med kursusstart 17. marts, 28. juli og 6. oktober.

Find mere information og direkte tilmelding på MARTEC's hjemmeside på www.martec.nu

Lærerigt kursus om MLC

Tekst & foto: John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

MLC er jo trådt i kraft i Danmark og mange andre lande. I den forbindelse arrangerede ILO – FN's internationale arbejdsorganisation – et kursus sammen med ITF for at give deltagerne mulighed for at forstå MLC, baggrunden for de enkelte bestemmelser og tilblivelsen af disse. Kurset blev afholdt på ILO's skole i Torino, hvor man blandt andet også træner repræsentanter for bl.a. U-lande i sociale rettigheder, ligestilling, arbejdsrettigheder og bæredygtig udvikling.

Torino - den første hovedstad i det nuværende Italien – er placeret smukt mellem bjergene, og med floden Po krydsende midt igennem byen. Det siges også, at man i byen har den største samling af egyptisk oldtid i Europa, og domkirken praler af at eje Jesu ligklæde, men bortset fra en kort sightseeingtur ind til byen en aften, stod den på undervisning fra morgen til aften.

ILO har placeret skolen i udkanten af byens industriområde, hvor automobilbranchen med mærker som Fiat og Lancia gennem mange år havde store fabrikker og administrationsbygninger, som dominerer området.

Desværre er området nu tydeligt præget af, at produktionen og administration er flyttet til billigere lande, hvorfor de store komplekser står tomme hen, og de mange højhuse hvor fabriksarbejderne boede, nu fremstår slidte og grå.

Skolen derimod er meget fint indrettet. Det er nærmest lavet som en amerikansk campus med fine grønne områder, udsigt

op til de nærliggende fyrretræsbeklædte bjerge og med floden løbende langs en stor del af matriklen.

Man mærker med det samme, at de ansatte er vant til at håndtere besøgende fra mange forskellige kulturer, og for at tilse, at alle finder frem til skolen, kører der shuttles i rutefart til og fra lufthavn og togstation.

Og så på skolebænken

Hjemmefra var vi blevet bedt om at gennemlæse MLC eller ITF's "A Seafarer's Bill of Rights", men var ellers ikke blevet informeret om kursusforløbet.

Ved ankomsten fik vi alle straks udleveret et værelse og et madkort, og under udpakningen kunne man så konstatere, at skolen allerede havde lagt alt undervisningsmaterialet frem på værelserne – både i papirformat og på USB-stik, således vi alle kunne være klar til undervisningen kl. 8.30 næste dag.

> fortsætter næste side

... fra ledig

> fortsat fra side 12

-Jeg er i fuld gang med at lære. Jeg suger til mig, lytter til alt, der bliver fortalt og lytter også på skibet – ja, det kan man

også lære en masse ved, bemærker han. Dagligt vedligehold med rustbankning og maling er en del af hans opgaver – og med et skib, der er bygget i 1960, er der en del at se til på det område.

Han varetager også kabys-tjansen om bord. Laver mad og rigger til ved måltiderne.

-Og det lyder da til, at de er meget godt tilfredse, smiler han.

Hans bemærkning gælder den øvrige besætning som består af kaptajn, styrmand, maskinist og en skibsassistent foruden ham selv.

Selv er han mere end "meget godt tilfreds" med sin nye tilværelse. At han også hurtigt fik job efter afslutningen af kurset på MARTEC i juni bekræfter ham i, at hans valg er det rigtige.

-Det fedeste ved jobbet er uden tvivl friheden på havet, kammeratskabet om bord og det, at jeg lærer nyt hele tiden. Og så sker der hele tiden noget. Der er ikke to dage, der er ens. Det betyder meget for mig, slår Frederik Jensen fast.

Makreller af egen fangst er blevet røget og indgår i frokosten på 'Søløven', hvor Frederik Jensen også passer kabyssen.



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

Superkonventionen

Sekretariatschef John Ibsen deltog 7. - 10. oktober i det første MLC-kursus, direkte henvendt til repræsentanter fra medlemsorganisationerne af ITF.



ILO's skole er indrettet som en amerikansk campus med fine grønne områder.

> fortsat fra forrige side

Man har tidligere gennemført kurser i MLC for skibsinspektører - hvoraf flere fra Søfartsstyrelsen er blevet certificeret, og for ITF inspektører.

Dette var første kursus i MLC, som var direkte henvendt til repræsentanter fra medlemsorganisationerne af ITF, og som direkte rettede sig mod oplysning om rettighederne for de søfarende under MLC, og hvordan organisationerne kan hjælpe med at oplyse og informere om dette.

Underviserne var fra ITC (International Training Center) Thierry Machandise, som med en Master i International Administration og Private Law, har stået for undervisning på ITC siden 1992, og Dirk Lindemann, som repræsenterede de tyske skibsføretøjer under forhandlingerne om MLC, og som i langt overvejende del af forløbet var talsmand for alle skibsføretøjerne.

Derudover havde man inviteret chefen for de italienske skibsinspektører til at fortælle om MLC's rolle i deres arbejde (Italien har endnu ikke ratificeret), og komme med eksempler fra hverdagen på

overtrædelser af MLC, som kunne føre til tilbageholdelse af skibe.

Ikke mindst de danske myndigheders tilbageholdelse af det liberiaflagede offshore supplyskib 'Atlantic Carrier' havde vakt stor opmærksomhed og glæde, og var i det hele taget med til, at jeg som repræsentant fra Danmark blev anset som noget af en kendis.

Undervisningen varede over tre dage og bestod generelt af en grundig gennemgang af de enkelte kapitler og bestemmelser, samt – og ikke mindst – en forklaring på tilblivelsen, og hvad der var ment med teksten.

Allerede første dag blev jeg overrasket

MLC er opdelt i forskellige kapitler, og hver bestemmelse i de enkelte kapitler indeholder en standard (A) og nogle guidelines (B).

Det havde været min opfattelse fra de møder, vi har haft med Søfartsstyrelsen, at man kun skulle indføre standard, og at guidelines derfor blot var en option. Dette er baggrunden for, at vi i Danmark hovedsageligt har holdt os til standarden.

Det var derimod ILO's og Lindemann's klare udmelding, at guidelines også skulle overholdes generelt, selvom de i konkrete og velbegrundede tilfælde kunne undlades.

Når Danmark og dansk søfartslovgivning kommer til audit om tre år, er undertegnede derfor ikke i tvivl om, at der bliver rettet kritik i forhold til dette punkt.

Der fremkom også eksempler på, at vi i Danmark endnu ikke overholdt MLC.

For eksempel kan nævnes bekendtgørelse om ferie for søfarende.

Der tales om rederen som en anden end arbejdsgiveren (§ 3), hvilket i henhold til MLC ikke kan lade sig gøre (standard A2.1), og i det hele taget skal optjent ferie afholdes indenfor kontrakten og kan altså ikke gives efter ansættelsens ophør mod betaling af 12,5 pct. (guideline B2.4).

At det så kan give rigtig god mening at udelade de danske søfarende fra denne bestemmelse, hænger sammen med måden, vores feriesystem og lov er skruet sammen på, men der hersker ikke tvivl i min optik om, at det samme ikke gør sig gældende for filippinske søfarende, da bestemmelsen netop skal forhindre, at de går fra en skibsansættelse direkte over i en anden skibsansættelse, uden at de har afholdt den optjente ferie.

Her er et oplagt punkt, hvor ILO vil kigge Danmark dybt i øjnene, og Rederiforeningen bør derfor overveje, hvordan de i overenskomsterne sikrer, at f.eks. den filippinske søfarende rent faktisk afholder sin ferie.

Alt i alt et fantastisk spændende kursusforløb, hvor man både lærte meget og samtidig skabte en masse gode kontakter og bekendtskaber blandt de øvrige deltagende.



Det blev under kurset til en enkelt sightseeingtur og et besøg på Torvet i Torino.

Færgeoverfart

22 indbyggere på den lille ø Barsø i det sønderjyske er helt afhængige af 'Barsøfærgen', der forbinder øen med fastlandet nordøst for Aabenraa.

'Barsøfærgen' Livsnerven til Barsø

Afstanden fra fastlandet, Barsø Landing, til øen Barsø er på knap tre kilometer, og færgen tilbagelægger strækningen på et kvarter. Overfarten ligger rimeligt afskærmet og har da heller aldrig ligget stille på grund af vejrliget – lige indtil mandag 28. oktober 2013. Orkanen, der satte store dele af forbindelseslinjerne i Danmark på pause, var så stærk, at det heller ikke var forsvarligt for 'Barsøfærgen' at sejle.

-Så på den måde blev orkanen historisk for overfarten her, fortæller overfartsleder Poul Meldgaard.

Vandpresset gav ydermere en del skader på moleanlægget på Barsø – dog mestendels fordi det håndværksmæssige, der oprindeligt blev lavet, var noget makværk. Men det er en helt anden historie.

Udenfor turistsæsonen er det skolebørn og indbyggere samt besøgende på øen, der sammen med øens eneste – men meget store – landbrug sætter sit præg på overfarten.

6.000 personoverførsler blev det til sidste år, fortæller Poul Meldgaard. Antallet bliver ca. det samme i år, vurderer han.

Skolebørnene er der for tiden seks af, der går i skole enten Aabenraa eller Løjt Kirkeby.

31 år sammenlagt har Poul Meldgaard tilbragt på overfarten til Barsø.

Alt til og fra øen fragtes på 'Barsøfærgen's dæk. Det omfatter også afgrøder og mælk fra landbruget. Hver anden dag henter Arla i tankvogne mælken på Barsø, og det sker, at der må sejles ekstra for at få al mælken med over.

31 år på færgen til Barsø

Årets gang på overfarten kender Poul Meldgaard efter 31 år ud og ind.

-Alligevel kan jeg stadigvæk blive helt betaget, når solen står op og landskab, hav og himmel viser sig på endnu en ny måde. Det er noget af det flotteste, smiler han.

Det er Aabenraa Kommune, der driver overfarten, der ligger i noget af Danmarks smukkeste landskab i Løjt Land. Her er tre mand fastansatte, mens en ferieafløser er løserer tilknyttet. Som overfartsleder varetager Poul Meldgaard også alt det praktiske og administrative og indgår derfor kun i vagttørnerne i begrænset omfang.



Færgen har på hverdage i alt otte ture på sejlplanen, men er der ingen kunder, så spares turen. Omvendt sejles der, hvis der forud er bestilt en overførsel.

Og servicen for beboerne på øen er højt prioriteret i Aabenraa Kommune, der således giver øboerne mulighed for at gøre brug af såkaldte "gæstebuds-ture" og "kultur-ture". Det vil sige ekstra og sene ture i forbindelse med enten besøg af gæster eller deltagelse i sport eller kulturelle begivenheder på fastlandet.

To æg om dagen - til motoren

Poul Meldgaard har sin baggrund i fiskeriet på vestkysten, inden han i 1979 blev ansat på overfarten. Den gang var de to mand og færgen var den gamle. Den havde set sine bedste dage og var rent mekanisk noget af en udfordring. En frostsprængning af motoren havde

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



En af frynsegoderne ved jobbet på 'Barsøfærge' er den smukke natur.

blandt andet efterladt en revne i motorblokken, som dagligt blev holdt tæt ved at supplere kølevandet med to æg. Den størknede proteinmasse lukkede hullerne – nogle timer ad gangen.

-Da de i kommunen undrede sig over, at der jævnligt blev købt to bakker æg til færgeriet, så kom planerne om en ny færge på bordet, fortæller Poul Meldgaard med glimt i øjet.

Det lyder som en krønike, men historien er ganske sand, betyder han.

Forlænget i 2001

Poul Meldgaard var således med til projekteringen af den nye færge, der blev bygget lokalt på Aabenraa Værft i 1980. Færgen blev i 2001 forlænget med tre meter og er således knap 20 meter lang. Dermed kan landbrugsmaskiner, mindre tankvogne og to - tre personbiler fragtes til og fra øen. Overførsel af køretøjer kræver dog, at der er ærinde på øen, hvor der kun er ca. 800 meter offentlig vej.

En pressefotograf var umiddelbart efter Poul Meldgaards ansættelse i 1979 forbi. I baggrunden ses den gamle færge, der blev afløst i 1980. Den havde været igennem både en kæntring og en frostsprængning af motoren. Sidstnævnte betød, at der skulle to æg om dagen til at holde motoren tæt. Billederne pryder i dag væggen på færgeskontoret, hvor mandskabet også har opholdsfaciliteter.



Poul Meldgaard, der er 65, overtog i foråret opgaven som overfartsleder – en midlertidig foranstaltning, indtil der findes en ny og gerne yngre version, mener han. Siden han tiltrådte på overfarten i 1979 har han været væk i tre og et halvt år. Men langt den største del af arbejdslivet har været placeret i færgeriet. En stor del af tiden, har han også fagforeningsmæssigt været aktiv.

Han var således igangsætteren af et klubarbejde

mellem overfarterne til Aarø, Hjarnø og Barsø – det var dengang de ansattes forbund hed Dansk Kommunalarbejderforbund.

-Vi var alle tre små overfarter, som både fagligt og socialt fik god gavn af fællesskabet, fortæller han.

I mange år har han været tillidsvalgt til sektorbestyrelsen i FOA og var tidligere medlem af forhandlingsudvalget.

-Men til marts trækker jeg mig. Jeg har taget min tårn, synes jeg, og yngre kræfter må tage over, bemærker Poul Meldgaard.



Barsø forude. Det lille kompakte styrehus er bygget om flere gange.

Onsdag 28. december 1988 påmønstrede Per Maj (tv) og Torben Iversen om bord på den dengang nybyggede slæbebåd / kulskubber 'Calorius' første gang.



Makkerskabet blev indledt onsdag 28. december 1988 i kulhavnen i Aarhus. Den dag påmønstrede Per Maj og Torben Iversen den nybyggede slæbebåd og kulskubber 'Calorius', som dengang var ejet af Elsam og i management hos Svitzer.

De havde forud for påmønstringen ikke tidligere sejlet sammen, men kendte hinanden fra fagforeningsarbejde.

Skibet er stadig det samme. Det er dog gennem en omfattende ombygning opgraderet teknisk i 2011. Og gennem tiden har de haft ikke færre end fem forskellige arbejdsgivere. Skiftende rederier og organisationer har forestået teknisk management, mens ejerskabet i 2006 skiftede fra Elsam til DONG.

-Ja, og vi har slidt fem forskellige kaptajner op, bemærker Torben Iversen med et lunt smil.

Skiftende ejere og skiftende managementafløser til trods, har hovedopgaven for skib og besætning gennem alle 25 år været den samme – at distribuere kul rundt til kraftvarmeverkerne fra hovedkulhavnen.

Fra syv til seks mand om bord

Fra Aabenraa blev kullene de første år flyttet rundt til alle kraftvarmeverker – de senere år er modtagehavnene ved kraftvarmeverkerne i Studstrup, Asnæs og Avedøre. Aabenraa er nu under udfasning som hovedkulhavn. Kulskibene losses i stedet i Stigsnæs, hvor 'Calorius' nu henter og bringer pramme.

-I det store og hele, så er opgaverne for skibet de samme som den gang.

Skibsmekanikerne Per Maj og Torben Iversen kan 28. december markere et sjældent jubilæum. I 25 år har de delt arbejdslivet som makkere om bord på kulskubberen 'Calorius'.

Makkere i 25 år om

Men setup'et har været under løbende forandring, fortæller Per Maj.

I 1988 udgjorde besætningen i alt syv mand. Den ubefarne forsvandt dog ud af bemanningen i 1999, og i dag er der foruden de to skibsmekanikere en kaptajn, en overstyrmand, en maskinchef og en maskinmester om bord.

Kender hinandens naboer

Efter 25 år som kolleger og faste makkere kender de to skibsmekanikere hinanden ret godt.

Så godt, at de faktisk også kender hinandens naboer, familierelationer og holdninger til stort set alt.

-Det er ikke sådan, at vi render hinanden på dørene, når vi har fri, men vi snakker da sammen et par gange i den måned, vi går hjemme. Og hvis lige vejen falder forbi, jamen så ses vi da også, fortæller Torben Iversen.

Når der er runde fødselsdage eller andre livsbegivenheder, er de også på hinandens gæstelister.

Med bopæl i henholdsvis Fredericia og Gudme på Fyn er afstanden mellem dem overkommelig.

-Når alt kommer til alt, så har vi jo de seneste 25 år tilbragt mere tid sammen, end vi har med vore ægtefæller. Det er da underligt at tænke på, smiler Per Maj.

Fælles form for humor

Opskriften på det lange og gode arbejdsmæssige fællesskab er ifølge de to jubilarer en blanding af flere ting.

-Vi har fælles form for humor. Det er nok ret vigtigt, mener Torben Iversen.

-Og jeg tror også, at det betyder meget, at vi begge to sætter fagligheden i jobbet lige højt, tilføjer Per Maj.

-Generelt er vi meget på bølgelængde. Man ved, hvad den anden mener uden egentlig at snakke om det, supplerer Torben Iversen.

Fagligt engagement er én af fællesnævnerne. Da de mønstrede i 'Calorius' var Torben Iversen fagligt aktiv i Sømandenes Forbund, mens Per Maj var i Metal Søfart.

Fagforeningsmæssigt er de nu begge organiseret i Dansk Metals Maritime Afdeling. Mens Torben Iversen er sikkerhedsrepræsentant om bord er Per Maj tillidsrepræsentant samt medlem



Almindeligt vedligehold er en del af skibsmekanikernes faste arbejde om bord på 'Calorius', der i 2011 gennemgik en gennemgribende renovering.



bord på samme skib

af bestyrelsen i Dansk Metals Maritime Afdeling.

Per Maj og Torben Iversen er enige om mange ting. For eksempel hænger det dem begge langt ud af halsen at skulle stå for tilberedningen af den varme mad om bord.

-Vi er jo ikke kokke. Vi er ikke uddannet til at stå for kosten, men det er en del af jobbet, så vi gør det da. Men det er bestemt ikke nogen ønskeopgave, fortæller Per Maj.

Besætningen skal selv sørge for kosten, og den fælles opgave med indkøb og madlavning er placeret hos de menige.

Om bord har Per Maj og Torben Iversen delt opgaven i to – den varme og den kolde mad. Og så tørner de en måned ad gangen om hver del af opgaven – altså en udmønstring.

Indkøb og planlægning hjælper de hinanden med.

Politiske drillerier

Nok er de to enige om mange ting. Politisk har de dog deres diskussioner – i al godmodighed.

-At jeg politisk gennem tiden

holdningsmæssigt er vandret fra Dansk Folkeparti til nu at være medlem af Enhedslisten, det har jeg da skullet høre en del for, smiler Torben Iversen og fortsætter:

-Når vi nu om bord meget, meget sjældent snakker arbejde, så er mine politiske holdninger jo et godt diskussionsemne.

Arbejdsmæssigt om bord er der gennem 25 år ikke sket de store forandringer.

-Som for 25 år siden har vi to trosser på spil, alt andet er manuelt, tungt arbejde, bemærker Torben Iversen.

-Fysisk kan man så godt mærke, at der er gået 25 år. Jeg er fast kunde ved kiropraktoren, når jeg er hjemme, tilføjer han.

Socialt samvær om bord skruppet ind

Livet om bord har dog gennem tiden forandret sig meget, er de enige om.

-Det sociale samvær er minimeret gennem tiden. Vi har jo i dag på vores kamre både fjernsyn og internetopkobling. Det har sat sit præg på det sociale

samvær. Og det er et stort tab, siger Per Maj og fortsætter:

-At have tv og internet på kammeret er naturligvis et gode, vi ikke ville undvære. Omkostningerne målt på det sociale samvær er desværre bare store.

Netop det manglende sociale samvær betyder, at de begge værdsætter deres indbyrdes kammeratskab.

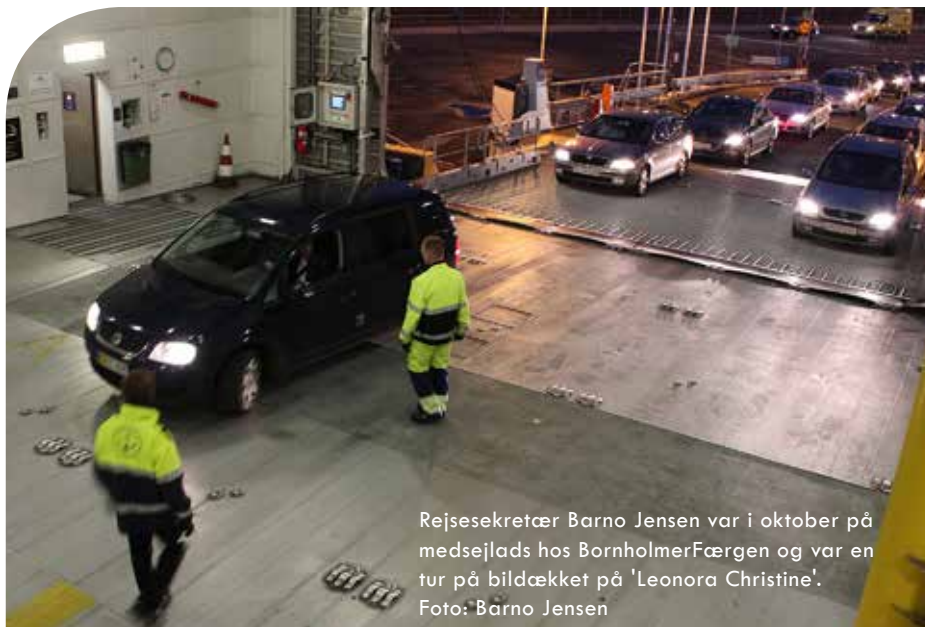
-Jo, det er godt at have én at dele tankerne med, er de enige om.

Per Maj smiler og tilføjer:

-Ja, man kan sige, at vi deler sorger og glæder – næsten som et ægtepar.

Sammenligningen med et ægtepar er ikke ukendt. Da de om bord havde 12,5 års jubilæum havde besætningen lavet en halv æresport til dem – flikket sammen af kobberrør og alskens forhåndenværende dimser.

Om de nu 28. december, når de runder 25 års jubilæet om bord, får en hel æresport, tvivler de dog på. Og om dagen overhovedet fejres, ved de ikke.



Rejsesekretær Barno Jensen var i oktober på medsejlad hos BornholmerFærgen og var en tur på bildækket på 'Leonora Christine'.
Foto: Barno Jensen

Planlagte **medsejladser** er på hjemmeside og Facebook

Planlægningen af medsejladser i CO-Søfart og DMMA sker af og til med kort varsel, og der er derfor flere medsejladser, som ikke når at blive foromtalt her i Fagbladet CO-Søfart på grund af produktionstiden.

Alle medsejladser annonceres i stedet på hjemmesiden og på CO-Søfarts Facebookside. Sidstnævnte findes via et direkte link på vores hjemmeside på www.co-sea.dk.

Facebooksiden tilføjes også ofte omfattende billedgallerier efter de populære besøg om bord.

Er du om bord på et skib, hvor du synes det kunne være en god ide at få besøg fra CO-Søfart og Dansk Metals Maritime Afdeling, så send en mail til rejsesekretær Barno Jensen på bj@co-sea.dk.

Læs mere på www.co-sea.dk

Seniorklubben

For efterlønnere og pensionister

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

Kontingent: 240 kr. pr. år.

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

- Forårsfrokost
 - Sommerudflugt
 - Efterårs ålgilde
- se bagsiden af dette blad

For yderligere information kontakt formanden.

Formand Leif R. Andersen • tlf. 21449434 • L.rabech@live.dk



Gravet laks og rævesovs kan købes. Men det er der ifølge Jonatan Leer ingen grund til. Begge dele smager langt bedre hjemmelavet – og så er det billigere.

Grav en 1

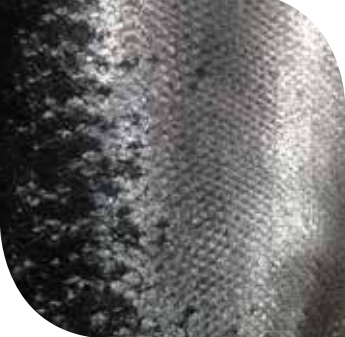
De sidste mange år har jeg lavet gravet laks til jul med rævesovs. Rævesovsen er noget af det bedste til laks. Den pifter fisken så dejligt op, selvom det er en mærkelig blanding af ingredienser. Den består nemlig primært af brunt sukker og sennep.

Mit første møde med denne sovs var, da jeg var i erhvervspraktik på den sønderjyske kro, Æ Knapp, i slutningen af folkeskolen. Det var - og er - et glimrende spisested situeret i det smukke Løjt Land.

Chefkokken var Rasmus Oubæk, der senere er flyttet til København og har været involveret i en række steder, bl.a. det populære bøfsted MASH.

Forretter smurt i chokolade

En af de første dage i min praktik kom jeg ganske galt af sted. Jeg var i dessertkøkkenet og blev sat til at lave en meget intens chokoladekage sammen med en af læringerne. Han bad mig hente den smeltede chokolade, som stod og holdt sig varm på en hylde over stegeøen i det store køkken. Aftenservicen var gået i gang, og de andre kokke stod og arbejdede intenst omkring komfuret, så det var svært at komme til mellem deres hurtige bevægelser. Jeg fik dog fat i skålen, men den var fedtet og gled ud af mine hænder. Ups... Snart var alle forretterne, kokkene havde gang i på komfuret, smurt ind i chokolade. Det gik ikke stille af. Køkkenchefen, der ellers var både god og rund, råbte og skreg. Jeg forsøgte at forsvare mig ved at påpege, at det dog også var et dumt sted at stille chokoladen. Men det gjorde ham blot endnu mere arrig. Han fastslog, at dér havde chokoladeskålen stået i alle de



aks og godt nytår!

Gravet laks

En laksefilet
Dildsnaps el. vodka
Salt, sukker, peber
Masser af dild

Rævesovs

Lige dele farin og sennep
blandes og smages til
med lidt eddike og mas-
ser af hakket dild plus
lidt salt og peber.

- 1 Skær fileten i to.
- 2 Hæld lidt snaps over fileten. Lad det trække 5 min.
- 3 Massér fisken grundigt med salt og dobbelt så meget sukker (ca. 3 spsk. salt og 6 spsk. sukker).
- 4 Drys fileterne med peber og dild.
- 5 Placer dem oven på hinanden og pak dem ind i film.
- 6 Kom dem i et fad med et bræt og et let tryk ovenpå (fx to dåser tomater).
- 7 Lad fileterne trække i køleskab i 48 timer, og så skæres der for eller fisken fryses.

Bemærk: Sundhedsmyndighederne anbefaler, at man fryser al fisk, der spises rå.

Serveres med citron, peber og rævesovs



år, han havde været chef der, og der var aldrig sket noget før nu.

Med en ordentlig opsang blev jeg sendt tilbage til dessertkøkkenet og arbejdede meget stille videre. Der blev sat nyt chokolade til smeltning. 10 minutter senere hørte vi et ordenligt brag ude fra køkkenet efterfulgt af en række nyheder og forbandelser. Vores nysgerrighed

overvandt frygten for at komme for nær på det ophedede køkken. Til vores store overraskelse var køkkenet igen smurt ind i chokolade. Denne gang var det køkkenchefen selv, der ville flytte chokoladen, men som var kommet til at gentage min fadæse. Nu var han endnu mere opkørt, men da han så mig kunne han ikke lade være med at grine. Snart

var køkkenet ryddet op og den gode stemning vendt tilbage. Chokoladen blev dog flyttet for bestandig fra sin før så naturlige plads.

Retten vil vække lykke

Men det var rævesovsen og den gravede laks vi kom fra. Dem lærte jeg at lave med større held under mit ophold, og de er forblevet på mit repertoire. Begge dele kan købes, men kan med fordel laves hjemme, da de er superenkle, bedre end købeversionerne og pengebesparende. Det hedder gravet laks, fordi man i gamle dage gravede dem ned, men det er ikke nødvendigt at lave hul i den frosne jord for at tilberede retten. Et køleskab kan klare det.

Kombinationen vil vække lykke ved ethvert julefrokostbord eller som natmad nytårsaften. Så årets sidste opfordring herfra skal være: grav en laks og godt nytår!



Rævesovsen mødte Jonathan Leer første gang, da han var i erhvervspraktik på det sønderjyske spisested 'Æ Knapp', der ligger i det smukke Løjt Land, nordøst for Aabenraa.



Mathias Johannes Christiansen fra Bogø sidder som nummer to fra venstre i den midterste række på dækket af 'Queen of England'. Den tre-mastede fuldrigger - af jern -, var hjemmehørende i Liverpool, hvor skibet blev bygget i 1885. Foto: Museet for Søfart

Fra M/S Museet for Søfart

Christiansen fra Bo

Fra den omfattende fotosamling hos Museet for Søfart låner vi denne gang et besætningsbillede fra omkring 1896 -1900. Dette unikke billede er af besætningen fra 'Queen of England', bygget i 1885 på et af Liverpools mange værfter. Blandt besætningen var danske Mathias Johannes Christiansen fra Bogø. Mathias Johannes Christiansen, f. 1876 på Bogø, drog som 15-årig til søs - først med danske skibe. Efter en tur i orlogsskibene sejlede han i fem - seks år i engelske og tyske skibe, inden han i 1900 begyndte på Bogøs navigationsskole. Denne del af historien stammer fra den biografiske udgivelse:

Nyt om navne

Jubilæer og fødselsdage for perioden 12. december 2013

Dansk Metals Maritime Afdeling Catering

Fødselsdage

50 år

Heidi Elisabeth Hjelm, Kastruplundgade 8, 1.th., 2770 Kastrup, 6. januar
Gitte Boye Hansen, Ringvejen 92, 9850 Hirtshals, 7. januar
Michael Korfitz Brodersen, Hjertingparken 430, 6710 Esbjerg V, 12. januar
Bo Lyng Christensen, Hørmestedvej 305, Hørmested, 9870 Sindal, 31. januar
Ryszard Wisniewski, Ul. Palacowa 21 B, Kowale, 80-180 Gdansk, 11. februar
Niels Hanghøj Sørensen, Bakkefaldet 4, 8210 Århus V, 14. februar
Bente Lis Olsen, Mortingevej 10, Rø, 3760 Gudhjem, 22. februar
Dan Friedolf Møller, Vejrmøllen 54, 9230 Svenstrup J, 22. februar

60 år

Jørgen Kümmel Nielsen,
Sct. Jørgens Park 115, 2.tv., 4700 Næstved, 16. december
John Houmann Andersen, I. Christensens Vej 14, 9990 Skagen, 29. januar
Jan Reichen Haagesen,
Ristingevej 60, Hesselbjerg, 5932 Humble, 26. februar

65 år

Ian William Hunter, Dystrup Tværevej 3, 8586 Ørum Djurs, 21. december
Ellen Marie Vels Poulsen, Søgade 24, 8500 Grenå, 18. januar
Leslie Mark Henriksen, Aspevej 6, 9900 Skagen, 22. februar

70 år

Erik Larsen, Brückersvej 42, 4900 Nakskov, 12. februar
Per Bo Grønbech, Bymuren 10 3.th., 2650 Hvidovre, 19. februar

75 år

Svend Aage Sørensen, Snogebæksvej 130, 8210 Århus V, 26. december
Kirsten Marie Jørgensen, Fyrrehegnet 21, 3390 Hundested, 5. februar

80 år

Hans A. K. Fabricius, Marstalsvejen 7, Ommel, 5960 Marstal, 17. januar

85 år

Jytte Solveig Lindenhoff, Nørvang 81 st.tv., 6700 Esbjerg, 14. december
John Freddy Nielsen, Rolfsvej 15, 4900 Nakskov, 15. januar

Jubilæum

25 år

Steen Hardy Andersen, 1. februar som medlem af foreningen.
Henrik Hansen, 20. februar som medlem af foreningen.
Pia Yvonne Nielsen, 1. marts som medlem af foreningen.

40 år

Jørgen Bonde Christensen, 1. marts som medlem af foreningen.
Niels Esben Sørensen, 1. marts som medlem af foreningen.
Peter Vedel Nommesen, 1. marts som medlem af foreningen.

gø på 'Queen of England'

Navigatørernes Håndbog, der udkom i 1938 med mere end 3.700 minibiografier om "Den danske handelsflådes befalingsmænd". Heraf fremgår det videre, at han efter styrmandseksamen i 1901 "... blev ansat som styrmand i rederiet Hecksher og Søn og var her i 14 år. 1915 blev han fører af rederiet Chr. Jensens S/S 'Generalkonsul Elissejff'. Han strandede i 1916 på Vestkysten af Skotland. Han blev herefter ansat i A.P. Møller på S/S 'Peter Mærsk'. Han gik i land 1918 og blev bestyrer af Elektricitetsværket på Bogø." Johannes Mathias Christiansen døde i 1953, 77 år gammel. I en nekrolog bemærkedes det, at "Bogø har mistet én af sine største sømandsskikkelser."

Det omfattende billedarkiv hos Museet for Søfart ligger nu på museets nye hjemmeside på www.mfs.dk

Klubberne



DMMA

Dæk og Maskine

Region Hovedstaden

Klub 8

Det sædvanlige beskedne fremmøde til mødet 21. oktober, hvor dagsordenen blev gennemgået. Vi kom ikke nærmere en løsning angående klubledelsen fremover - men der må være håb! Vi får se primo år 2014, hvor der indkaldes til nyt møde md årsberetning for året der gik.

Formanden og de fremmødte ønsker alle en god jul samt et godt nytår
Helmut

Konstitueret formand
Helmut Sørensen • tlf. 21449434



- 5. marts 2014

Dansk Metals Maritime Afdeling Dæk og Maskine

Fødselsdage

50 år

Ole Sørup, 14. december
John Hørdum Jensen, 27. februar

60 år

Finn Brahe Gissel, 2. februar

65 år

Ole Kok, 1. januar
Folmer Poulsen, 18. januar
Thorsten Rasmussen, 1. marts

70 år

Dieter Laumann, 22. februar
Kurt Ingolf Richard Danielsen, 1. marts

75 år

Otto Jensen, 17. december
Erik Lund, 23. februar

80 år

Hans Helmer Hansen, 26. januar

Jubilæum

Ved redaktionens deadline medio november var jubilæumslisterne fra Dansk Metal endnu ikke udarbejdet. Vi bringer i stedet navnene i det første blad i det nye år.



Vi mindes

Kurt Kildeskov Nielsen

f. 3. november 1928
er afgang ved døden 28. februar 2013

Jens Jørgen Assingbo

f. 12. maj 1943
er afgang ved døden 18. april 2013

Judith C. Jensen

f. 4. februar 1925
er afgang ved døden 4. maj 2013

Helga Agnethe Jensen

f. 27. januar 1923
er afgang ved døden 15. september 2013

Rettelse:

I Fagbladet CO-Søfart i oktoberudgaven noterede vi fejlagtigt under fødselsdage, at Kurt Kildeskov Nielsen, Tappernøje, fyldte 85 år i november. Kurt Kildeskov Nielsen døde 28. februar i år, hvilket vi først blev opmærksomme på umiddelbart efter, at bladet var gået i trykken. Redaktionen beklager den forkerte meddelelse.

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

Foto: Susanne Holmblad



Ål og skål i Seniorklubben

Det traditionsrige Ålegilde i Dansk Metals Maritime Afdelings Seniorklub løb af stablen i år tirsdag 29. oktober i Marineforeningens lokaler på Holmen.

Ålene var som de skulle være - det samme var stemningen blandt de godt 25 deltagere. Seniorklubbens formand Leif R. Andersen havde som vanligt været tidligt på færde for at tage sig kærligt af ålene og fra tidlig morgen var der gang i stegepanderne i Marineforeningens lille køkken. De flødestuede kartofler, der ledsagede ålene på gæsternes tallerkner blev leveret fra Marinestationens køkken. Det sociale samvær og gensyn med gamle kolleger er



- foruden ålene naturligvis - det centrale samlingspunkt. Og der er sagtens plads til flere medlemmer, opfordrer formanden Leif R. Andersen.



Ferie kontoret CO-Søfart

Kirsten Østergaard	1/1	-	2/1
Mohni Bambara	1/1	-	2/1
Hanne Hansen	1/1	-	2/1

Kontoret julelukket

Kontoret er lukket fra fredag
20. december kl. 12.00
til og med 1. januar