nummer 1
februar 2014

Fagbladet CO-Søfart

Nyvalg af tillids-repræsentanter
> 4 - 5

Leder:
Slagside med fare for kæntring
> 3

Drøm gået i opfyldelse:
Befaren skibsassistent - efter 26 år
> 12 - 14

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

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

CO-Søfart
Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

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

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

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

Redigering og layout
Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk
Specialtrykkeriet Viborg

Deadline
Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest 14. marts eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 7. april
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

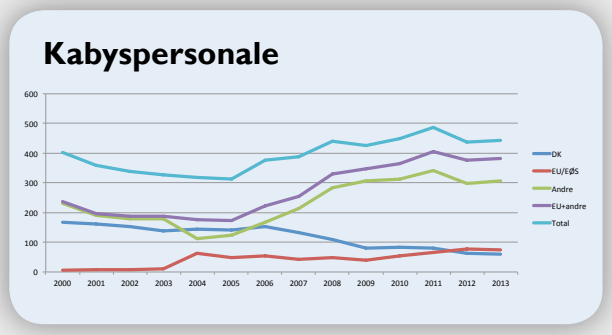
Forsidefoto
AHTS Loke Viking
Foto: Viking Supply Ships

Oplag
2.315 eksempl. kontrolleret FMK/DS

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

Indhold

Faglige sager og noter 4-10



Mønstringsstatistikker 8-9

Forvarsel: CO-Søfart Seminar i maj 11

Befaren skibsassistent - efter 26 år 12-14

Portræt af en færgeoverfart: Egholmfærgen 16-17

Museet for Søfart i arbejdstøjet 18-20

Galicisk suppe 20-21

Mindeord for Jørgen Hammer Hansen 22

Nyt om navne 22-23

Det kan kun blive bedre 24

Slagside
med fare for kæntring

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Leder

Så er det igen den tid, hvor arbejdsmarkedets parter er i gang med at forhandle nye overenskomster for en ny kommende periode.

De obligatoriske udtalelser fra arbejdsgivernes fagforeninger (DA & DI) om behovet for, at der ikke sker lønstigninger m.m. pga. krise, konkurrenceevne, udflytning af virksomheder osv. er fremsat. På samme vis som arbejdstagernes fagforeninger (3F, DM, CO-Industri, LO) har sagt deres om, at nu har lønmodtagerne holdt tilbage de sidste gange og derfor er det nu tid osv. Der er intet nyt under solen, og det er jo egentlig betryggende, for så ved de fleste, at alt er, - og nok ender nogenlunde -, som det plejer.

Arbejdsgivernes fagforeninger

Nogen vil nok studse over, at jeg skriver "arbejdsgivernes fagforeninger". De kaldes jo normalt "arbejdsgiverforeninger". Mit ordvalg er dog med fuldt overlæg, da foreningernes opgaver er *"at samle medlemmer inden for bestemte fag eller fagområder for at beskytte eller fremme disses fælles interesser"*. Præcis det samme som er lønmodtagernes fagforeningers formål.

Desværre har der i samfundsdebatten og blandt journalister efterhånden indsneget sig den opfattelse, at arbejdsgiverforeninger er uafhængige, upolitiske organisationer, som alene har samfundets bedste interesser for øje og derfor udtaler sig til alles bedste uden bagtanker.

Når de f.eks. udtaler sig om nødvendigheden af at nedsætte selskabsskatten, da det vil give flere jobs, så hopper de fleste med på vognen. Ikke mange tænker over, at det jo også vil betyde, at deres medlemmer kan beholde flere penge i egne lommer, og at det i virkeligheden er det primære formål.

Når Konservative, Venstre eller Liberal Alliance kommer med ønsker om at lette arbejdsgivernes byrder og især deres skat, så er der ingen der råber op om, at de partier er købt af arbejdsgivernes fagforeninger. Det er jo "lobbyet" ind i alle danskeres hoveder, at arbejdsgivernes fagforeninger kun vil os alle det bedste.

Når Enhedslisten, SF eller Socialdemokraterne kommer med forslag, der skal sikre den enkelte lønmodtagers rettigheder eller imødekomme ønsker fra lønmodtagernes fagforeninger, er resultatet sjovt nok anderledes. Så bliver der straks råbt op om, at partierne er købt, betalt og i lommen på fagbevægelsen. Påstandene fremsættes især af de samme politikere, som ellers roser arbejdsgivernes fagforeningers forslag.

Balance

Man skal huske at grunden til, at Danmark er det smørhul - som det trods alt er - er, at parterne har været lige gode til at tage ansvar for det. Når en af parterne generelt bliver anset som den eneste rene, så går det galt for samfundet. Enten skæres der for meget af samfundsgoderne (pension, efterløn, læge) eller også bliver der måske for mange af dem, når den naturlige Yin og Yang, der har skabt samfundet, kommer ud af balance.

Dermed ikke sagt at lønmodtagernes fagforeninger er de rene eller arbejdsgivernes er. De opfylder begge deres ens formål og har hver især deres eksistensberettigelse. Faren opstår, når den ene bliver betragtet som uafhængig og uselvisk og den anden som afhængig og selvisk. Så er der alvorlig risiko for, at samfundet skævvrides.

DIS og tonnageskat

I diskussionen om DIS og tonnageskat har rederiernes synspunkter historisk set haft en aura af at være den skinbarlige sandhed. Og konsekvensen er en skævvridning.

Det bekræftes af et ganske kort kig på de mønstringsstatistikker, vi bringer her i bladet på side 8-9. Samfundet gav rederierne DIS og tonnageskat, mens tilbagebetalingen til samfundet i form af dansk beskæftigelse til søs bliver stadigt mindre. Ubalancen er tydelig.

I den maritime verden er ubalance det samme som slagside. Og slagside kan – hvis den ikke rettes op – føre til kæntring.

Nye tillidsrepræsentanter valgt

Af Christian H. Petersen
faglig konsulent CO-Søfart

Flere og flere viser interesse for at stille op til valg som tillidsrepræsentant eller suppleant.

Vi har i de senere år oplevet en stigende interesse for at stille op til posterne som tillidsrepræsentant og suppleant på de forskellige skibe og borerigge, hvor vi har overenskomst, og det ser ud til, at tendensen fortsætter. Det er rigtig fint, set fra DMMAs side, at der er interesse for fagligt arbejde, da det giver os langt bedre muligheder for at levere god service for medlemmerne, når vi er direkte repræsenteret på de forskellige arbejdspladser.

Fjord Line

I Fjord Line er der gennemført valg af både TR og suppleant for cateringpersonalet samt TR for skibsassistenterne på den nye 'Stavangerfjord', ligesom der på 'Bergensfjord' er valgt en suppleant for cateringpersonalet. På 'Stavangerfjord' er kok Steffen Wiinrank valgt til TR, mens rederiassistent Latifa Guerdali er valgt til suppleant og for skibsassistenterne er Steff Rimmen valgt. På 'Bergensfjord' er bager Erling Buus valgt til suppleant.

Det skal nævnes, at Fjord Line gjorde indsigelse mod valget af Steffen Wiinrank pga. af nogle episoder om bord. I forbindelse med et skibsbesøg har DMMA med rederiet og Steffen Wiinrank haft en snak om sagen og det er aftalt, at Steffen i første omgang vil fungere som TR på prøve i 6 måneder, hvor han ikke vil være omfattet af den normale beskyttelse som TR. Hvis de 6 måneder forløber uden nævneværdige problemer, vil Steffen herefter være at betragte som TR uden begrænsninger.

Foto: Mærsk Drilling

Aramark

Hos Aramark er der valgt ny TR på riggen 'Atlantic Amsterdam'. Den valgte er Martin Godsk Jensen. Også her har arbejdsgiveren tilsyneladende gjort indsigelse. Desværre for Aramark har de dog kun gjort dette mundtligt og vel at mærke efter at tidsfristen for indgivelse af indsigelse var overskredet. På den baggrund har vi meddelt Aramark, at vi fortsat betragter Martin som TR. Aramark påstår dog at Horesta (som er deres hovedorganisation) har sendt en skriftlig indsigelse inden for tidsfristen. Vi har for flere uger siden anmodet om en kopi af denne skrivelse, men har endnu ikke modtaget noget, og derfor anser vi fortsat valget af Martin for at være godkendt.

Danbor

I Danbor er to kandidater, nemlig Inge Birthe Pedersen og Tove Villadsen, opstillet til tillidsrepræsentant på riggen 'Maersk Resolve'. Vi går nu i gang med selve valget og så må vi se, hvem af de to, der vælges til TR.

A.P. Møller - Mærsk

Også hovmestrene i A. P. Møller Mærsk har valgt en ny talsmand efter, at Per Larsen er gået på pension. Den ny-valgte talsmand er Torben Peter Pedersen.

> fortsætter næste side

Med de seneste valg har Dansk Metals Maritime Afdeling i alt 48 tillidsrepræsentanter / suppleanter / talsmænd fordelt på 16 forskellige rederier / virksomheder.

> fortsat fra forrige side

Esvagt
Hos Esvagt har de faglærte kokke valgt Annette Pia Gabrielsson til talsmand. Da der kun er en kok om bord i Esvagts skibe, har man i overenskomsten ikke krav på at vælge en tillidsmand, men vi har aftalt med rederiet, at en talsmand for alle de faglærte kokke i rederiet kan vælges, og det er altså nu gennemført. Det er værd at nævne, at en talsmand typisk ikke har samme beskyttelse som en tillidsrepræsentant, og det er også tilfældet her. Ikke desto mindre er det en stor fordel for DMMA, at vi har en repræsentant for kokkene i Esvagt, som vi kan kontakte i forbindelse med overenskomstforhandlinger og faglige spørgsmål. Omvendt kan kokkene gennem deres talsmand samlet henvende sig til forbundet, hvis de har spørgsmål, forslag eller andet.

DFDS
I DFDS er valgene til tillidsmandsposterne for navigatørerne afsluttet. For juniorofficerne er Kurt Lützhøft valgt som tillidsmand, mens posten for seniorofficerernes vedkommende besættes af overstyrmand Jørgen Hedeager Guldager.

Nyt fra A-kassen
Dansk Metals Maritime Afdeling

Selvvalgt uddannelse for ledige

Retten til 6 ugers selvvalgt uddannelse for ledige er ændret pr. 1. juli 2013
Folketinget har vedtaget et nyt lovforslag L 228 med virkning fra 1. juli 2013, som har betydning for vore ledige medlemmer og deres ret til selvvalgt uddannelse.

Medlemmer under 25 år
Har ret til 6 ugers selvvalgt uddannelse efter 4 måneders ledighed, dog skal de afvikles inden 10 måneders ledighed.

Medlemmer over 25 år
Har ret til 6 ugers selvvagt uddannelse efter 4 måneders ledighed, dog skal de afvikles inden 13 måneders ledighed.

Uddannelse som er påbegyndt i en opsigelsesperiode, kan fortsættes som selvvalgt uddannelse fra 1. ledighedsdag.

Husk hvis du er ledig
og glemmer, at bekræfte din jobsøgning på www.jobnet.dk, så er det vigtigt, at du skynder dig at bekræfte samt logge dig ind på www.danskmetal.dk/afmelding
Her finder du en erklæring ved tilmelding, som skal udfyldes, før du igen kan få udbetalt dagpenge.

Dette gælder også ved raskmelding efter kortere tids sygdom.

Har du spørgsmål omkring dagpenge, efterløn, feriedagpenge, kontingent mm. så kontakt din A-kasse.

A-kassen - Maritime Afdeling
Susanne Holmblad • tlf. 33 14 84 36
0000suj@danskmetal.dk

Mindre fejl på lønsedler

Forskellige medlemmer har sendt lønsedler til tjek i afdelingen. Heriblandt blev der fundet en mindre fejl på regulering af rederitillæg på DAS-registrerede færger hos Færgen. Ligeledes er der fundet småfejl i forbindelse med anciennitetstillæg i Scandlines på en enkelt overfart. Alle fejl er korrigeret med lønkørslen i december. koj

Manglende kostpenge på løndsedler

Endnu et medlem ansat i Færgen, denne gang på Als Færgen, havde ikke fået kostpenge jf. overenskomsten. Det samme gælder et medlem på Langelands Færgen. Begge er efterfølgende reguleret i den manglende periode. Årsagen skyldes højest sandsynligt, at der ved indgåelse af ny lokalaftale i 2010 blev aftalt, at medlemmerne fremover afholdt ferie med løn. Tidligere afholdt medlemmerne ferie med feriekort. Årsagen skyldes således, at der var "smuttet" en kode i lønsystemet. koj

Siden sidst:

Aktiviteter i faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Som hos alle andre i erhvervet, har aktiviteterne i faglig afdeling været præget af en juleferie, men alligevel er der sket rigtig meget siden sidste fagblad.

Undertegnede har, som et led i lovkravet om efteruddannelse (noter, at ikke alle faggrupper behøver at forhandle dette i overenskomsterne), været på kursus i den nye offentlighedslov, bortvisning samt sociale medier i ansættelsesretten.

Sidstnævnte synes det særligt relevant at fremhæve, da vi i faglig afdeling forventer en stigning i sager, hvor Facebook, Twitter eller andre netbaserede mødesteder på en eller anden måde får en påvirkning på ansættelsesforholdets ophør.

I den forbindelse skal vi overordnet oplyse medlemmerne, at man skal være opmærksom på, at man også i fritiden har en loyalitetsforpligtigelse overfor ens arbejdsplads, og at de holdninger og meninger, man vælger at delagtiggøre i en bredere kreds, derfor skal afspejle denne loyalitetsforpligtigelse.

Emnet vil være oplagt til vores seminar for tillids- og talsmænd på Jørlunde i maj.

Der har været møde i Den Sociale Arbejdsmarkedsfond i DFDS, hvor det igen blev besluttet at yde støtte til to ansatte, som en enig bestyrelse fandt, kunne trænge til en hjælpende hånd.

Søværnets Konstabelforening har også holdt bestyrelsesmøde i perioden, så der har også været lidt at arbejde med der.

Høringssvar

Årsskiftet betød også, at Søfartsstyrelsen og andre pludselig fik travlt med at "rydde skrivebordene", så faglig afdeling er nærmest blevet tæppebombet med høringer, som alle havde frist lige efter nytår.

Vi har således givet høringssvar på bl.a. ændringer i Lodsloven, som efter vores skøn vil forringe søsikkerheden, idet det fremover skal tillades udenlandske lodserier at foretage gennemsejlinglodsninger i Danmark.

Der har også været løftede bryn ved en ændring i feriebekendtgørelsen, som egentligt mere gik på vores generelle opfattelse af, at den danske ordning ikke er i overensstemmelse med MLC, og ikke på tilstrækkelig vis sikrer, at udenlandske søfarende så rent faktisk får afholdt ferie.

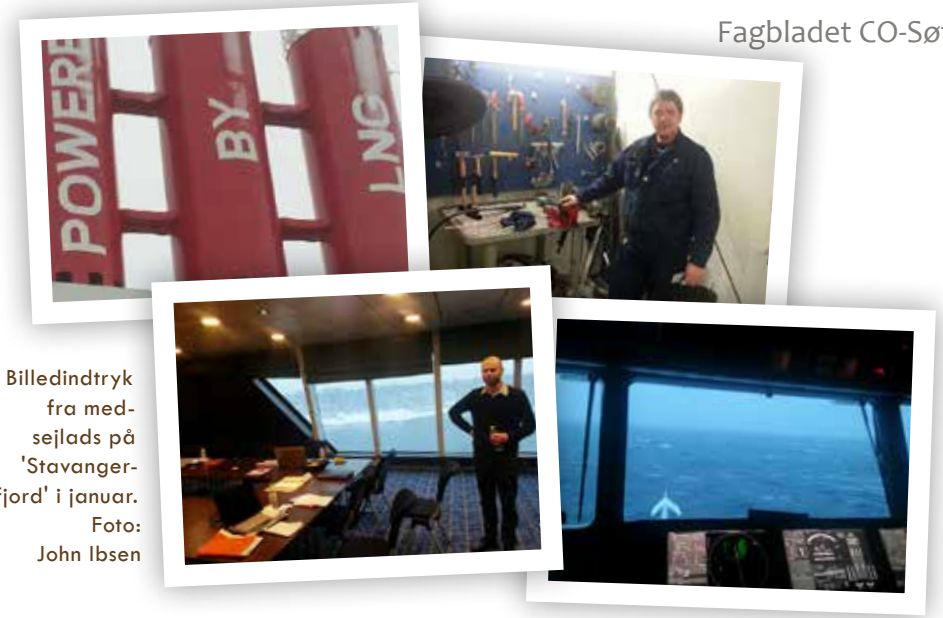
> fortsætter næste side

Mæglingsmøde i Bilfærgernes Rederiforening

Der blev den 22. januar afholdt mæglingsmøde i Bilfærgernes Rederiforening om en tvist med Scandlines Danmark A/S. Tvisten drejer sig om manglende udbetaling af overtid i forbindelse med, at en Scandlines-færge i en periode i oktober 2013 var ramt af maskinskade. Besætning blev tilkaldt til at møde ca. 3 timer før normalt tørnetidspunkt. Tørnetidspunktet var aftalt i lokalaftalen og var bekendtgjort på tørnlisten. Overenskomsten foreskriver, at arbejdstiden følger lokalaftalen og at beordret arbejde herudover honoreres som overtid.

Rederiet havde jf. overenskomsten ikke aftalt den ændrede mødetid i samarbejde med tillidsrepræsentanten, som overenskomsten ligeledes foreskriver.

Mæglingsmødet resulterede i, at Scandlines nu udbetaler overtid til de berørte medlemmer, dog uden præcedens for fremtidige hændelser. koj



Billedindtryk fra medsejlads på 'Stavangerfjord' i januar. Foto: John Ibsen

> fortsat fra forrige side

Der er også et forslag om, at man skal tillade udenlandske udbydere på området for uddannelse og efteruddannelse af sygdomsbehandlere på danske skibe, sådan at det bliver lettere at flage ind i DIS. Vi mener, det er en udvanding af sikkerheden og vores kvalitetsregister, og vi har svært ved at indse, at udenlandske rederier skal slippe med billige udenlandske kurser, som vi ikke mener, der de facto kan føres tilstrækkeligt opsyn med.

Vi har også sammen med 3F sendt et høringssvar, hvor vi er imod en mulig opblødning af sprogkravene på færgerne, og en mindre restriktiv sikkerhedsuddannelse af den del af sikkerhedsbesætningen, som ikke er driftsbesætning.

Som organisation har vi deltaget i samtlige møder i de offshore-udvalg, som i Søfartsstyrelsens regi skal samle op på vækstteamets forslag til regeringen. Dette store arbejde fortsætter vi naturligvis med, da der er mange arbejdspladser – både for Danmark og direkte for medlemmerne.

Medsejlads og medlemsmøder

Perioden har også budt på flerenlejligheder til at møde en masse medlemmer og kommende medlemmer.

Der har været medsejladser hos Scandlines – både på overfarterne på Helsingør og på Gedser.

Vi har mødt tillidsrepræsentanter fra de flydende rigge i Esbjerg Lufthavn, og vi har været forbi SIMAC og hilst på de nye dimittender.

Senest har Christian Petersen og jeg været en tur med 'Stavangerfjord' til Langesund og retur.

Udover at se det imponerende flotte skib, havde vi et møde med ledelsen, da vi efterhånden havde en del udeståender fra begge sider, som det var hensigtsmæssigt, at vi drøftede sammen.

Det blev en lang dag og til mange møder, men vi fik heldigvis styr på det meste og fik også lejlighed til at hilse på jeres tillidsrepræsentanter ombord.

Vi gav hinanden hånden på, at vi snart vender frygteligt tilbage, så vi også kan få en faglig drøftelse med alle medlemmerne ombord.

Elissa Lagda bliver vanskelig at erstatte.

Elissa Lagda fratrådt

Elissa blev ansat af CO-Søfart den 1. november 2012 på deltidsbasis som Liaison Officer i Manila, til assistance for foreningens arbejde med arbejdsskadesager for filippinere. Vi har dog kendt Elissa tilbage fra oktober 2009, hvor hun selv havde en arbejdsskade under arbejde i DFDS, - som berøvede hende muligheder for at fortsætte som søfarende. Hendes egen arbejdsskadesag var særlig kompleks og blev først endelig afgjort af Ankestyrelsen 5. april 2013. Elissas engagement i sin egen sag dannede baggrund for de kompetencer, som førte til ansættelsen i CO-Søfart.

Fremragende arbejde

Der er nu sket det at Elissa før julen 2013 indgik ægteskab, som folk minsandten stadig gør, og er emigreret med sin mand - som også har en fortid som sejlende kok i danske skibe - til Australien. Ansættelsesforholdet ophørte konsekvensmæssigt den 26. januar. Det er med stor beklagelse, vi måtte sige farvel til Elissa, som har udført et fremragende og pålideligt arbejde for foreningen. Hun bliver svær, om ikke umulig, at erstatte. OleS

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

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

- scan koden
- udfyld formularen
- klik send

og vi kontakter dig hurtigst muligt

eller ring på tlf. 36 36 55 85

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

Læs også
Lederen på side 3

Mønstringsstatistikker

2000 - 2013 uddrag

Statistikkerne og graferne bygger på Søfartsstyrelsens oplysninger om udmønstrede i den danske handelsflåde 30. september i det pågældende år.

Søfartsstyrelsen udgav i 2013 en nyredigeret opstilling over udmønstrede i den danske handelsflåde. Den nye redigering medfører beklageligvis nogle nye databrud, som medfører, at nye opstillinger ikke direkte kan sammenlignes med tidligere statistikker, eller for den sags skyld kobles sammen med statistikker for perioden 1988-2000.
I de nye opstillinger har Søfartsstyrelsen bl.a. valgt at lade passagerskibene optræde med nogle konstanter, fordelt på de to hovedgrupper officerer og menige. Det er der sikkert rigtig gode grunde til, taget de mange problemer med netop statistikkerne for passagerskibene i betragtning.
I dette nummer af bladet har vi valgt at bringe et mindre uddrag af statistikkerne uden kommentarer. Samlet set kan der udledes 74 statistikker for DIS af opstillingerne på styrelsens hjemmeside. Rent praktisk har vi indført alle tal i et excel-regneark og efterkontrolleret tallene. På et senere tidspunkt vil vi foretage en evaluering af de nye statistikker set i relation til de gamle statistikker.

Bemærk at alle tal repræsenterer øjeblikstal over udmønstrede, og altså ikke dem som afvikler ferie og frihed, er syge eller lignende. OleS

Total inkl. pax

Udmønstrede på DIS-skibe i alt 30. september det pågældende år

År	DK	EU/EØS	Andre	EU +andre	Total	Ikke indb.	TOTAL
2000	3649	395	2560	2955	6604	227	6831
2001	3516	392	2436	2828	6344	314	6658
2002	3647	458	2271	2729	6376	229	6605
2003	3483	453	2454	2907	6390	250	6640
2004	3478	919	2044	2963	6441	233	6674
2005	3320	932	2266	3198	6518	243	6761
2006	3284	1023	2731	3754	7038	259	7297
2007	2871	976	2992	3968	6839	375	7214
2008	2955	1025	3764	4789	7744	467	8211
2009	2817	907	3936	4843	7660	457	8117
2010	2840	1096	4184	5280	8120	351	8471
2011	2882	1371	4792	6163	9045	176	9221
2012	2632	1460	4241	5701	8333	225	8558

Passagerskibe - anslået

Total udmønstrede 30. september det pågældende år

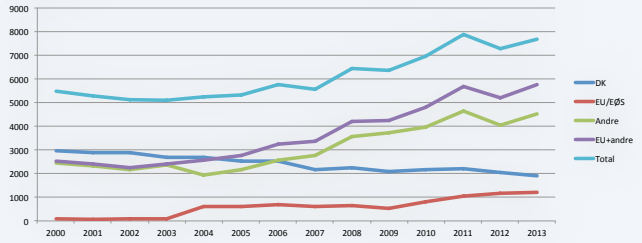
År	DK	EU/EØS	Andre	EU +andre	Total	SKIBE
2000	691	324	97	421	1112	24
2001	650	325	98	423	1073	19
2002	780	378	103	481	1261	21
2003	809	382	105	487	1296	21
2004	794	310	109	419	1213	23
2005	799	310	109	419	1218	25
2006	743	351	169	520	1263	26
2007	691	375	216	591	1282	25
2008	712	375	216	591	1303	25
2009	713	375	216	591	1304	25
2010	678	283	214	497	1175	25
2011	660	340	160	500	1160	27
2012	575	310	184	494	1069	
2013	724	313	144	457	1181	

Officerer

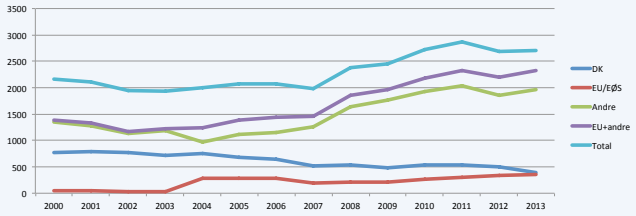
År	DK	EU/EØS	Andre	EU +andre	Total
2000	167	6	0	6	173
2001	145	6	0	6	151
2002	159	6	0	6	165
2003	158	7	0	7	165
2004	168	7	2	9	177
2005	166	7	2	9	175
2006	163	7	4	11	174
2007	155	8	3	11	166
2008	162	8	3	11	173
2009	163	8	3	11	174
2010	156	8	3	11	167
2011	186	34	4	38	224
2012	180	27	10	37	217
2013	202	19	8	27	229

Mønstrede fragtskibe

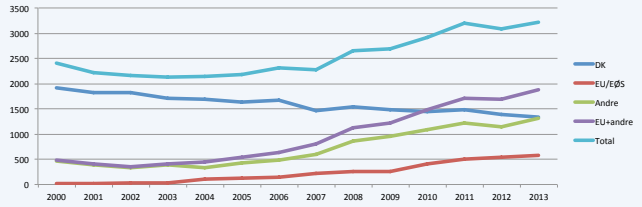
Total



Dæks & maskinbesætning

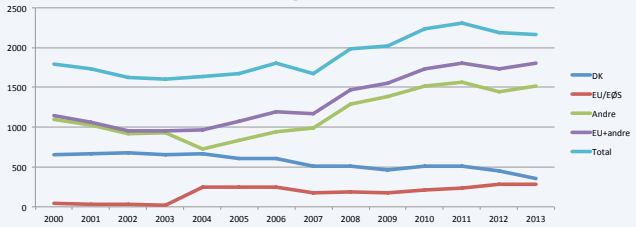


Navigations & maskinofficerer

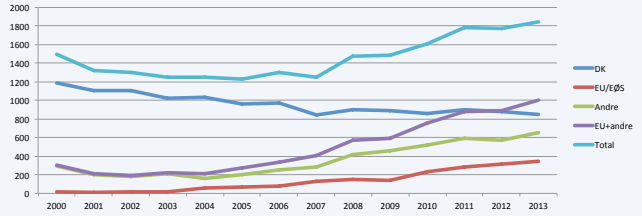


Enhedsbesætning

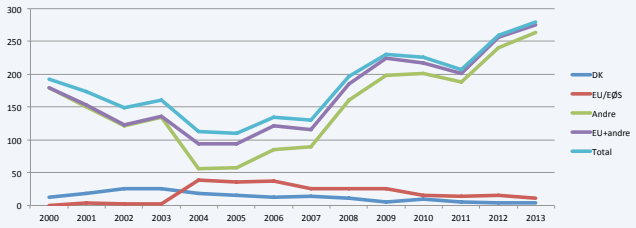
Skibsassistenter, faglært skibsassistent, skibsmekaniker



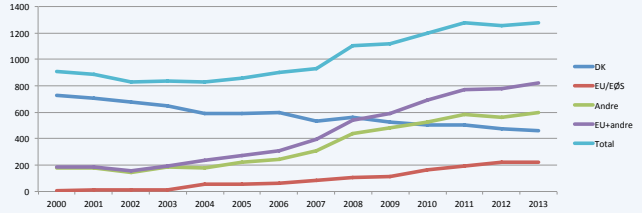
Navigationsofficerer



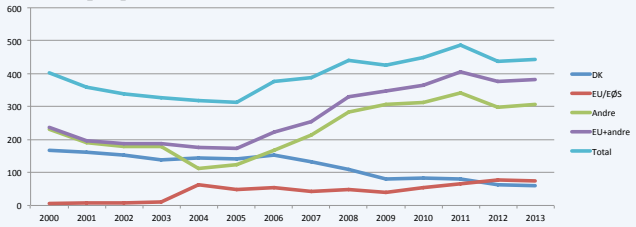
Ubefaren matros



Maskinofficerer



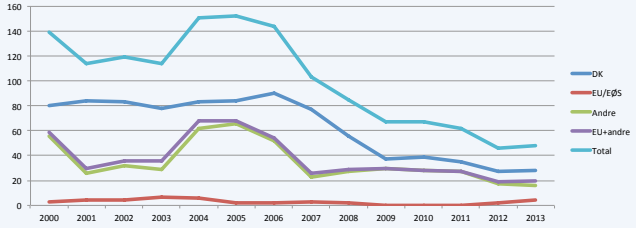
Kabyspersonale



Menige

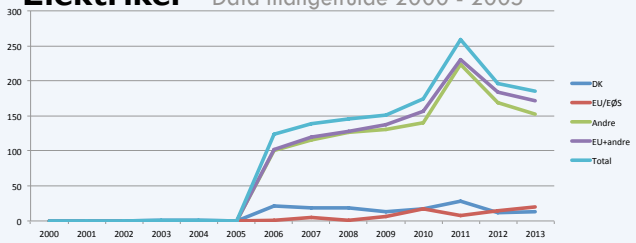
År	DK	EU/EØS	Andre	EU +andre	Total
2000	524	318	97	415	939
2001	505	319	98	417	922
2002	621	372	103	475	1096
2003	651	375	105	480	1131
2004	626	303	107	410	1036
2005	633	303	107	410	1043
2006	580	344	165	509	1089
2007	536	367	213	580	1116
2008	550	367	213	580	1130
2009	550	367	213	580	1130
2010	522	275	211	486	1008
2011	474	306	156	462	936
2012	395	283	174	457	852
2013	522	294	136	430	952

Hovmester / purser

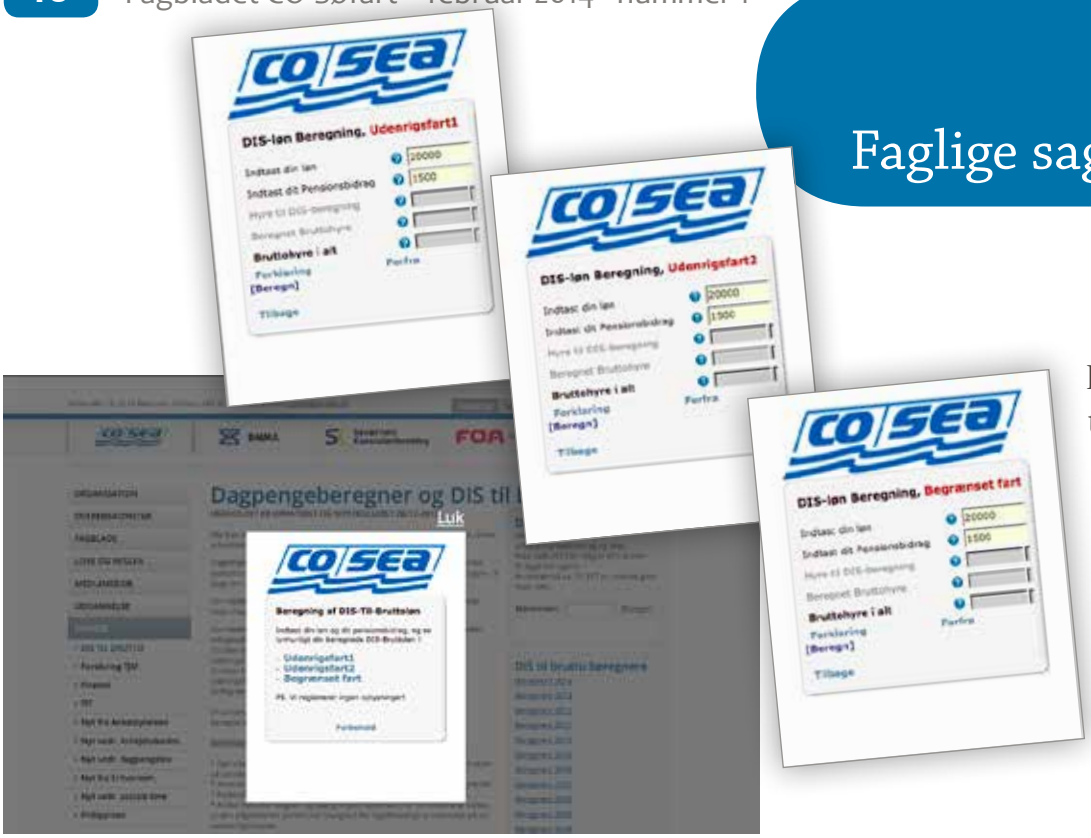


Elektriker

Data mangelfulde 2000 - 2005



Faglige sager & noter



Beregnerne ligger frit tilgængeligt på CO-Søfarts hjemmeside, og det er der tilsyneladende en del, der har glæde af. Sidste år var de i brug 1250 gange - sådan rundt regnet.

Der ligger ingen dybere symbolik i, at beregnere på hjemmesiden har en mørk baggrund. Men for mange virker de som et lys i mørket, når der skal styr på de indviklede sammenhænge.

Scan koden og kom direkte til siden med "regnemaskinen" på hjemmesiden.

DIS til brutto

Dagpengeberegneren og DIS til bruttoberegneren på foreningens hjemmeside, blev opdateret med beregnere for 2014 før nytår.

Beregnerne findes på www.co-sea.dk under: CO-Sea/Diverse/DIS TIL BRUTTO

DIS til bruttoberegneren kan bruges til at omregne en nettoløn til en bruttoløn for alle tre typer af DIS-løn: 1) Begrænset fart, 2) Udenrigsfart 1 (bruttotonnage under 500 tons samt stenfiskerfartøjer og sandsugere), og 3) Udenrigsfart 2 (bruttotonnage på 500 tons eller mere). Den beregnede bruttoløn kan herefter indsættes i dagpengeberegneren, hvorefter man kan se, om man kan modtage max. understøttelse eller mindre. I 2014 kræver det en bruttoløn på minimum 21.327 kr., før man kan få max. arbejdsløshedsunderstøttelse.

Den skattetekniske baggrund for beregnerne kan findes i BEK nr. 1366 af 4/12-2013 udfærdiget af Arbejdsmarkedsstyrelsen (bekendtgørelsen kan findes på hjemmesiden på under "CO-Sea/Love og regler/satser"). Hvis man har lyst, kan bekendtgørelsen bruges til at kontrollere de automatiske beregnere. I slutningen af bekendtgørelsen er der en opstilling, som kan bruges til en manuel beregning, men i den omtalte bekendtgørelse kun for de to typer DIS-sejlads - beklageligvis mangler der her tal for Udenrigsfart 2, som vi har skaffet direkte fra styrelsen. Måske er bekendtgørelsen opdateret når dette blad udkommer.

Hvad kan beregnerne ikke bruges til

Der er grund til at understrege, at de automatiske beregnere ikke kan bruges til omregning af lønninger efter overenskomsterne i Bilfærgernes Rederiforening. I Bilfærgernes Rederiforening aftales til en begyndelse bruttolønninger, som derefter omregnes til DIS-lønninger efter et særligt, årligt aftalt protokollat. Protokollatet er baseret på en meget sindrig opstilling, som bl.a. indebærer en ret så indviklet korrigering for den realitet, at kostpenge ikke er skattefri, som de var i gamle dage. Imidlertid er der tilsyneladende ingen som har haft mandsmod til at ændre på de klassiske opstillinger, hvorefter kostpengene vedvarende fremstår som skattefrie.

Hjerteønske...

Undertegnede vil gerne bruge lejligheden til at gentage et hjerteønske, om at gøre op med hele det gamle omregningsshow, som kun en håndfuld mennesker forstår. Lad os nøjes med bruttolønninger, og derefter stille en simpel beregner til rådighed i overenskomster og på lønkontorerne, tilsvarende den som findes i BEK nr. 1417 og på CO-Søfarts hjemmeside. Modvilje til en sådan ændring har forskellig begrundelse fra reder- og fagforeningsside, som vi ikke skal trampe i her.

OleS

Is-køllen i brug i Kattegat

Isvinter blev det ikke, men koldt nok til at skibsmekaniker Torben Jensen på 'Calorius' måtte have iskøllen frem sidst i januar for at finde spil og manøvregrej på prammen 'Poul'. Kulingsvejr og frostgrader under sejlads mellem Stigsnæs og Studstrup havde pyntet både kulpram og skubber, 'Calorius'. Torben Jensen forevigede det fantastiske sceneri med mobilkameraet, og samlingen af flotte billeder ligger nu på CO-Søfarts hjemmeside. hanh

se billedgalleri på www.co-sea.dk

Uddrag fra www.co-sea.dk

Gratis ishockeykampe for DMMA medlemmer
3. februar
Alle medlemmer af Dansk Metal har gratis adgang til grundspilskampene i Metal Ligaen samt til kampe i Metal Cup over hele landet. Den gratis adgang omfatter foruden medlemmet også en ledsager.

CO-Søfart: Kommunalt volapyk truer søfartsnationen
22. januar
CO-Søfart klager til Folketingets Ombudsmand over Københavns Kommunes sagsbehandling af udenlandske søfarende.
Klagen tager udgangspunkt i en konkret sag, hvor en sygemeldt portugisisk søfarende med bopæl i Portugal har modtaget et to sider langt brev fra Københavns Kommune på dansk.

Besætning uden løn - bulkskib tilbageholdt
15. januar
To måneders ubetalt hyre til 12 besætningsmedlemmer på den tyskejede bulkcarrier 'Fritz', førte til tilbageholdelse af skibet i Aarhus efter en havnestatskontrol. Manglende løn er brud på MLC.

læs mere på www.co-sea.dk

CO SEA

21.-23. maj

SEMINAR 2014

på Metalskolen i Jørlunde

For bestyrelse, branchegrupper og tillidsrepræsentanter/suppleanter fra

- **DMMA**
- **FOA Søfart**
- **Søværnets Konstabelforening**
- **Dansk El-Forbund** Maritim afdeling

Det årlige DMMA-seminar i maj, er i år udvidet. Alle medlemsorganisationer fra CO-Søfart deltager i år, og både bestyrelser, branchegrupper og TR/TM deltager alle tre dage.

Populært seminar **udvidet**

Yderligere information kommer ud i nærmeste fremtid, men I bedes så vidt muligt allerede nu reservere dagene, så vi kan få et interessant og velbesøgt seminar. Har I gode ideer til emner på seminaret så send os et tip.

Gerne på mail: cosea@co-sea.dk

-Havde det ikke været for fagforeningen og for Viking Supply Ships, så tror jeg ikke det var lykkedes, siger 44-årige Dan Nielsen, der er ubeskriveligt glad for at have nået sit drømmemål.

Befaren skibsassistent - efter 26 år

En arbejdsskade, en rederikonkurs og hensynet til familiens børn har tilsammen betydet, at 44-årige Dan Nielsen først efter 26 år har nået sit drømmemål – at blive befaren skibsassistent.

Midt i januar havde han beviset som befaren skibsassistent i hus.

-Det er en drøm, der er gået i opfyldelse. Det at sejle, at arbejde til søs, det er for mig friheden. Jeg kan slet ikke beskrive det, smiler Dan Nielsen.

For to år siden var han helt i kulkælderen, da en kompliceret arbejdsskade i hans højre håndled tegnede til at aflyse drømmen for altid. Samtidig gik arbejdsgiveren konkurs.

-Det var total nedtur, siger han og fortsætter:

-Det har været guld værd med den hjælp, jeg har fået fra faglig konsulent Kirsten Østergaard i DMMA. Jeg har godt nok ringet mange gange, når jeg var helt nede.

Sygedagpenge, manglende løn fra konkursramt rederi, sygemelding, genoptræning og manglende sejltid var i ét stort sammensurium mere, end Dan Nielsen kunne overskue.

-Jeg har aldrig ringet én eneste gang forgæves. Og da det hele begyndte at lysne med håndleddet, så var det også fagforeningen, som hjalp mig med at få resten af min sejltid. Og Viking Supply Ships har været en stor, positiv oplevelse, siger han og sender et blik ned på søfartsbogen på bordet. Efter en længere pause tilføjer han:

-At sige, at jeg er dybt taknemlig, det dækker slet ikke den følelse, jeg har.

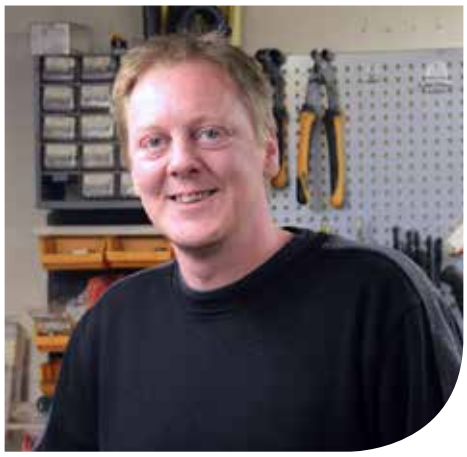
Holdt fast i drømmen

De fleste havde givet op for længst. Men Dan Nielsen nægtede at slippe drømmen om at arbejde til søs og blive befaren skibsassistent. En drøm han som 18-årig tog hul på at gøre til virkelighed med basisuddannelsen på Fanø Søfartsskole i 1988. Efter søfartsskolen mønstrede han ud som ubefaren med Svendborg Bugser og vejen mod at fuldende drømmen var indledt. Men det varede kort.

Den unge ubefarne mødte efter ganske kort sejltid kvinden i sit liv, og hun blev gravid. Et bryllup var i sigte, men hans udkårne stillede to betingelser for, at det skulle blive til noget. For det første måtte han gå i land, for det andet måtte han melde sig ind i en fagforening, så han meldte sig ind i det, der den gang var Metal Søfart. Personligt var han enig i, at det at have små børn ikke var foreneligt med det at være væk længere tid ad gangen.

-Ja, så jeg gik i land. At jeg blev medlem af en fagforening var ene og alene min hustrus skyld, og det skulle vise sig at få helt afgørende betydning, fortæller han og tilføjer med et skævt smil:

-Men jeg er bare så heldig at have en meget, meget klog hustru.



Skibsassistent Dan Nielsen

Til søs igen i 2009

Gennem årene havde han forskelligt arbejde i land. Tiden gik og børnene voksede.

Så i 2009 revurderede familien situationen.

-Min drøm om at sejle var uforandret. Og vi blev enige om, at jeg skulle prøve at få en hyre og opnå min sejltid som ubefaren, fortæller han.

Det blev herefter til endnu nogle måneders sejltid i A2Sea.

Efter sidste modul på søfartsskolen gik han nogle måneder ledig, inden han i 2010 fik hyre i det lille slæbebådsrederi Dan Tug med udsigt til at hente de sidste 12 måneder af den manglende sejltid.

> fortsætter næste side

TEKST Hanne Hansen

I april sidste år påmønstrede Dan Nielsen 'Loke Viking' første gang. Han er Viking Supply Ships taknemlig for jobbet, der rummer alt det, han har drømt om. Foto: Viking Supply Ships

> fortsat fra forrige side

At arbejde på havet, har altid været Dan Nielsens drøm. Efter endog mange forhindringer er det nu lykkedes. Foto: Privat

Sygeafmønstret

Og han var ganske tæt på målet, da han i november 2011 blev ramt af en arbejdsskade.

-Jeg manglede tre og en halv måneds sejltid. Det var bare så ærgerligt, bemærker han.

Under arbejde med fastgøring af et slæb, gik det galt med kommunikationen og Dan Nielsen fik en slæbekæde ned over højre håndled. Hele kæden faldt med fuld kraft, da den ved en fejl blev firet ud med kran fra et par meters højde og ramte hånden.

Det, der umiddelbart ikke var særligt synlige skader i håndleddet, skulle vise sig at være langt mere alvorligt og kompliceret.

En bruskplade i selve håndroden var ødelagt.

-Det vidste jeg ikke på det tidspunkt. Men jeg kunne slet ikke gribe fat – kunne ikke bevæge fingrene, refererer han.

Først efter et par uger blev han sygeafmønstret og kom til egen læge.

-Vi har heldigvis en privat sundhedsforsikring, så der kom ret hurtigt gang i et behandlingsforløb, fortæller han.

Selve behandlingsforløbet blev dog både langstrakt og til tider udsigtsløst på grund af den komplicerede skade.

Fik brug for fagforeningen

Da Dan Nielsen i februar 2012 – et par måneder efter sygemeldingen - kiggede på sin lønkonto, var der ikke gået løn ind fra Dan Tug.

-Jeg vidste ikke rigtig, hvor jeg stod. Så jeg ringede til faglig konsulent Kirsten Østergaard i Dansk Metals Maritime Afdeling. Jeg havde aldrig troet, at jeg skulle få brug for min fagforening, men uden den så ved jeg ikke lige, hvordan det hele havde set ud i dag. Opringningen den dag var den første, men det blev langt fra den sidste, fortæller han.

Efter skaden i november 2011 tilbragte Dan Nielsen halvandet år med sygemelding, operationer og håbløshed. At han fra kommunen følte sig konstant under

> fortsætter side 14

... befaren

> fortsat fra side 13

mistanke for at spille syg, gjorde ikke tilværelsen lettere.

Skaden i hånden kunne ikke udbedres helt. Den sidste og endelige operation i november 2012 udbedrede skaden bedst muligt. Håndleddet opnår aldrig fuld bevægelighed, men hånden og fingrene er funktionsdygtige. I januar sidste år kunne han så begynde genoptræningen.

-Jeg var helt uden kræfter i højre arm og hånd efter godt et år. De manglende få måneders sejltid syntes bare 1000 år væk. Men jeg ville. Og jeg trænede alt, hvad jeg kunne herhjemme, fortæller han.

Der behøves ikke dyre håndvægte for at styrketræne. Dan Nielsen fandt selv på at bruge, hvad der var for hånden i værkstedet. Da han begyndte genoptræningen af den slappe højrearm kunne han løfte 1 kg.

Uden avanceret træningsudstyr fandt han det, der kunne bruges i værkstedet.

Et besøg hos søfartslægen i marts betød, at han igen havde den "Blå Bog".

-Og gennem de kontakter, som faglig konsulent Kirsten Østergaard har, så åbnede der sig en mulighed for, at jeg kunne få resten af min sejltid hos Viking Supply Ships, hvor jeg kom til samtale, fortæller Dan Nielsen.

-Jeg fik jobbet. Jeg glemmer aldrig 24. april sidste år, hvor jeg påmønstrede ankerhåndteringsskibet 'Loke Viking' i Aberdeen. Det var så stor en dag. Jeg havde jo kigget billeder af skibet på nettet, men at se det i virkeligheden var helt fantastisk, fortæller han.

At sejle – det er livet

De følgende udmønstringer om bord på skibet med 17 mand om bord – danskere og svenskere - har til fulde indfriet alle Dan Nielsens drømme.

-Det er virkelig det, jeg gerne vil, slår han fast og uddyber:

-Alle om bord har den samme passion, den samme holdning til, at vi alle skal have det bedste ud af det. Det er frihed under ansvar, og jeg kan godt lide jargonen.

Og på hjemmefronten er der fuld opbakning til, at Dan Nielsens drøm om et liv til søs skal gå i opfyldelse.

-Jeg er fire uger ude og fire uger hjemme. Det er slet ikke, som da jeg startede med at sejle for mange år siden, hvor jeg jo var væk i tre-fem måneder. Nu håber jeg på, at jeg kan få lov at fortsætte i Viking Supply Ships efter at jeg har opnået min sejltid – men det må tiden vise, smiler Dan Nielsen.

Tjenestemændenes Forsikring

JEG BRUGER MIN MEDLEMSFORDEL – GØR DU?

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

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

Hilsen
Ole Schjørring
Skibsmekaniker
Scandlines Helsingør/Helsingborg

Sammenhold betaler sig

tjm-forsikring.dk

Den nyindsatte 'Egholm II' på vej ind og den gamle 'Egholm' i færgelejet i Aalborg i november sidste år. Foto: Poul Rasmussen

'Egholmfærgen'

En rigtig god arbejdsplads

Fem minutters sejlads fra Aalborg ligger øen Egholm med 48 beboere. De er helt afhængige af færgeoverfarten, der under CO-Søfarts besøg må ligge stille på grund af vind og strøm.

En snestorm har ramt Nordjylland denne fredag i januar, og kulingen fra østnordøst kombineret med stærk strøm gør det umuligt for færgen 'Egholm II' at lægge til på Egholm.

Det betyder dog ikke, at de to mand om bord er ledige. Hvert 10. minut ringer telefonen. Beboerne på den lille Limfjordsø vil høre, om færgen snart sejler. Telefonen besvares hver gang med et både roligt og positivt, imødekommende tonefald:

-Ja, det er Egholmfærgen.

Også da den ringer for 25. gang denne formiddag, og spørgsmålet er det samme.

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

Et forsøg på at anløbe Egholm må opgives under snestormen. Vind og strøm vil sætte færgen over i stenmolen, der anes i billedets venstre side. Foto: Hanne Hansen

Desværre for øboerne er svaret hver gang også det samme.

-Nej, færgen sejler ikke den første times tid - tidligst i eftermiddag – hvis det flover af og strømmen slækker.

Træls...

Skibsfører Kurt Andersen og styrmand Jens Kristensen har dagens første vagt. At de er mere end utålmodige efter at komme i gang med sejladsen nytter ikke meget. Vejrvarslet fra DMI levner ikke meget håb om, at det bliver på deres tørn, de kan imødekomme de indespærrede øboere.

-Ja, det er træls for dem. Der er folk derovre, der ikke kan komme på arbejde. Men det f.... også træls at stå her og ikke kan sejle, siger Kurt Andersen.

Problemet er, at færgen med vind og strøm på tværs ikke kan lægge til ved færgelejet på Egholm uden risiko for at drive over i en aldeles ugæstfri stenmole. Et møde med den vil omdanne færgens skruer til metalskrot på få sekunder.

-Og det er så uheldigt, at den gamle færge 'Egholm' er på værft. Havde vi haft den, så kunne vi have sejlet, fortæller Kurt Andersen.

Den gamle og meget mindre 'Egholm' fra 1972 med plads til kun tre biler og 29 passagerer har dels et andet færgeleje og er ikke på samme måde, som den meget

> fortsætter næste side

Færgeoverfart

> fortsat fra forrige side

-En helt igennem god arbejdsplads, slår skibsfører Kurt Andersen fast. Styrmand Jens Kristensen er enig, men han holder sig helst udenfor kameraets rækkevidde. Foto: Hanne Hansen

større 'Egholm II', følsom for vind og strøm.

Efter ibrugtagningen af den nye 'Egholm II' i november har overfarten haft to færger. Den store nye, der kræver to mand om bord, sejler i dagtimerne, mens den gamle enmandsbetjente færge varetager opgaven i de timer, hvor trafikbelastningen er mindre.

Indsættelsen af 'Egholm II' har også betydet en udvidelse af medarbejderskaren med tre til i alt ti mand.

Styrmand Jens Kristensen, der er maskinist med duelighedsbevis, er således tiltrådt i november.

Kurt Andersen, der næste gang fylder 70, har sætteskipperpapirer og kom til overfarten for fem og et halvt år siden fra Unitankers.

-Jeg skulle bare være her et halvt år var planen, smiler han og tilføjer:

-Så var det meningen, jeg skulle på pension.

Det med pensionen er udsat på ubestemt tid for hans vedkommende.

-Jamen vi har det så superfint her. Det er en fantastisk arbejdsplads, slår han fast. Jens Kristensen nikker.

Frihed under ansvar, gode kolleger og en dagligdag på første parket til den forestilling, som årstidernes forvandling af sceneriet på Limfjorden serverer, det er tilsammen et rigtigt godt sted at have sit arbejde.

Fagligt er medarbejderne organiseret i FOA Søfart eller hos Søfartens Ledere – nogle begge steder. Og det er i det daglige ikke det store diskussionsemne.

Negativ omtale

Det helt igennem gode arbejdsmiljø er ikke påvirket af de snart tre år, som Egholmoverfarten har lidt under negativ omtale i den lokale presse.

Forløbet med den nye færge har været langt og på godt nordjysk: træls. Aalborg Kommune, der driver overfarten, købte i sommeren 2010 en tysk brugt flodfærge. Under bugsering til værft i Hirtshals sank færgen – to gange. Den blev bjærget, bygget om i Hirtshals og forsejlet til Aalborg i juni 2011.

Glæden efter indsættelsen varede kort. En skade på færgelejet på grund af fejlkonstruktion sendte 'Egholm II' langs kaj. I næsten to år stredes kommune og entreprenør om ansvarsfordelingen for skaden på færgelejet. Fejlene blev udbedret i efteråret sidste år og i november, blev 'Egholm II' igen indsat.

Efter flere aflysninger af sejladsen her i vinter på grund af vejrliget, har medierne taget ordet "fadæse" i anvendelse.

-Det er alt sammen problemer, der helt og holdent har været ude af vores hænder, noterer Kurt Andersen.

Det er ikke nogen hemmelighed, at besætningerne har skullet lægge øre til meget. Passagerernes vittige og ironiske bemærkninger preller dog af.

-Vi tager det med godt humør. Vi kan ikke andet, smiler Kurt Andersen, der sådan udenfor referat nok mener, at han de seneste par år har hørt de samme vittige bemærkninger et par hundrede gange.

-Men nu skal det altså bare til at køre, slår Kurt Andersen fast.

'Bodil' afleverede først i december også sit visitkort ved Egholmoverfarten. Områderne ved færgelejerne i både Aalborg og på Egholm kom under vand. Vandet trængte også ind i kontorbygningen. Tangen blev dog udendørs – høsten blev på 6,5 ton tang sådan cirka. Foto: Kurt Andersen

TEKST Hanne Hansen

Der bores, hamres og bankes fortsat på Danmarks nye Museum for Søfart, der åbnede 5. oktober. Og flytningen fra de tidligere lokaliteter på Kronborg til de nye rammer i dokken i Helsingør vil tidligst være færdig i løbet af sommeren.

Museet for Søfart i arbejdstøjet

De besøgende har for længst indtaget Museet for Søfart. Og til trods for placeringen dybt i dokken på det gamle værft i Helsingør, så har museet nået internationale højder. Arkitekturen er så spektakulær, at den har vakt international bevågenhed og anerkendelse. Senest kronet med kåringen som årets kulturarkitektur i den internationale konkurrence Building of the Year.

Endnu en gang har champagnen dermed boblet på museet kun fire måneder efter åbningen.

Arkivar Henriette Gavnholdt i det endnu ikke udpakkede Videnscenter først i januar.

Trækplaster

Besøgstallene for museets første tre måneder har også bragt smil i mundvigene hos museets ansatte. Forud havde de forsigtigt gættet på, at 25.000 ville kigge inden for i oktober, november og december.

Det blev til 32.000. Med forventning om, at besøgstallene vil holde kadencen i tråd med den øgede indsats som nu investeres i markedsføring og det, der populært kaldes PR.

I dokken er museets medarbejdere slet ikke i tvivl om, at den verdensberømmelse, som er blevet arkitekturen til del, vil smitte af på besøgstallene. Og dermed vil udbredelsen af kendskabet til dansk søfart også blive større.

Videnscenter åbner

Det er på alle måder nye tider for landets maritime museum nr. 1.

Ny placering, nye lokaler, ny strategi og en gennemgribende modernisering af formidlingen, hvor den moderne teknik giver publikum oplevelser for alle sanser.

Men omverdenen har fortsat en masse godbidder til gode. I løbet af foråret åbner dørene til endnu et overflødighedshorn for publikum i form af Videnscentret. Og senere i år får besøgende også mulighed for adgang til arkivet.

Indretningen er i full gang under CO-Søfarts besøg først i januar, hvor flyttekasserne i stakkevis venter på udpakning.

Billedarkiv og bibliotek skal finde vej til arkivskabe og metervis af hylder.Centralt i den nedpakkede viden har arkivar

Videnscentret på Museet for Søfart under etablering. Herunder er fagbiblioteket under udpakning, og på billederne overfor billedarkiv og diverse arkivalier, der venter på organisering.

Henriette Gavnholdt, siden flytningen indledtes sidste år, arbejdsmæssigt været optaget af flytning, sortering og organisering.

-I månederne frem til jul sidste år arbejdede vi så meget med at få selve udstillingerne på plads, at det først er nu, der er tid til at få "maskinrummet" indrettet, fortæller Henriette Gavnholdt.

Store fotosamlinger

Guldgruberne i museets samling er omfattende. I runde tal er samlingen af fotografier på 120.000 styks. Og der er et stykke vej endnu, inden de alle er digitaliserede og dermed tilgængelige via museets hjemmeside.

-Ja, faktisk er kun 34.000 billeder digitaliserede, bemærker Henriette Gavnholdt og fortsætter:

-Og for nylig er der kommet to kæmpe store samlinger fra henholdsvis ØK og A.P. Møller-Mærsk. Samtidig har vi modtaget mange private samlinger. Ingen af samlingerne har vi fået kigget nærmere på endnu, og de står fortsat i vores tidligere lokaler ovre på Kronborg, fortæller Henriette Gavnholdt.

Nej, der er ikke udsigt til lediggang foreløbigt for museets ansatte og de mange frivillige, der på forskellig vis hjælper med arbejdet.

Flere forespørgsler

De nye tider i det nye museum har allerede sat sit præg på arkivet.

-Vi kan virkelig mærke, at eksponeringen er vokset. Samtidig er vi bogstaveligt talt kommet tæt på udstillingen og publikum. Det har resulteret i mange flere forespørgsler, fortæller Henriette Gavnholdt og tilføjer:

-På Kronborg vidste ingen, at vi var der.

At slægtsforskning er blevet en trend mærker Henriette Gavnholdt også.

-Og det er forespørgsler, som virkelig tager tid at besvare, bemærker hun og fortsætter:

-Generelt vil folk desværre nok komme til at opleve, at serviceniveauet vil dale lidt. Vi vil ikke mere kunne besvare en forespørgsel fra dag til dag, sådan som vi hidtil for det meste har gjort. Kombinationen af flere forespørgsler og spørgsmål, som kræver længere tids research vil betyde, at der går længere tid, inden vi kan svare.

-Men alle får svar, tilføjer hun.

Gør-det-selv

Digitaliseringen af materiale betyder dog samtidig, at den enkelte får mange flere muligheder for selv at søge.

De nye tider på museet omfatter også aktivitet på sociale medier som for eksempel Facebook.

I løbet af næsten ingen tid var Museet for Søfarts Facebook-side oppe på 3.000 "Likes". Og det er nok lidt af en overraskelse for de fleste, at langt hovedparten af de, der har klikket "Synes godt om", er yngre kvinder.

-Søfart er altså ikke kun interessant for dem, der sejlede i 50'erne, smiler Henriette Gavnholdt.

Ældre med en fortid i den danske handelsflåde er dog også på Facebook-siden. Det tog således næsten ingen tid for museet at få præciseret motiverne på en samling billeder fra maskinrummet på 'Mayumbe' fra Dansk-Fransk via brugerne på Facebook. To døgn helt præcist – så var det klaret med input fra maskinkyndige.

Som en krølle på den historie, kan det så tilføjes, at 'Mayumbe' blev bygget i 1955 på selv samme sted, hvor museet nu ligger – Helsingør Værft.

Unik viden frem i lyset

Henriette Gavnholdt håber, at fagbiblioteket med den nye eksponering og placering tæt på udstillingen og publikum vil betyde, at flere får øjnene op for de metervis af dyrebar og unik viden, som står til fri afbenyttelse.

-Vi har bøger, som kun vi har. Og samlet er der bare så meget materiale, som kan danne grobund for forskningsprojekter, fortæller hun.

Hun indrømmer, at de på museet ofte har ærgret sig, når de har set nye bogudgivelser, hvor materiale fra museets samling ville have været relevant.

-At forfatterne ikke har spurgt os, tror vi hænger sammen med vores manglende synlighed, noterer hun.

Den omfattende viden og samling, vil i fremtiden danne baggrund for små særudstillinger på museet.

-Det er ikke hverken materiale eller ideer vi mangler, smiler hun.

Brugerne riser og roser

De nye tider på museet omfatter også feedback fra de besøgende.

-Brugerne er rigtig gode til at melde tilbage. Det sætter vi meget pris på, slår Henriette Gavnholdt fast.

Ikke alle tilbagemeldinger er positive. Den negative kritik har især omhandlet konkrete mangler i udstillingen, som nogle finder overfladisk.

I den positive afdeling har blandt andre lokale fra Helsingør udtrykt deres begejstring.

> fortsætter side 20

TEKST & FOTO Hanne Hansen

... i arbejdstøjet

> fortsat fra side 19

-Det viser sig, at der er rigtig mange her fra byen, der slet ikke vidste, at her var et søfartsmuseum før nu, fortæller Henriette Gavnholdt og fortsætter:

-Salget af årskort er steget helt markant efter åbningen, og det glæder os, at byens borgere har taget museet til sig.

En anden besøgsgruppe, der er øget markant siden åbningen er skoleklasser. De har som en service også mulighed for at få ikke blot rundvisning men også undervisning med opgaver. Et tilbud, som er blevet meget populært.

Specialiteter – kun for personalet

Mens publikum på udstillingsarealerne kan suge til sig af både viden, indtryk og arkitektoniske specialiteter, så rummer museet også specialiteter, som er forbeholdt personalet.

Specialiteterne omfatter blandt andet et toiletrum, der næppe findes mage til noget steds og et trapperum, der med sin røde farve sætter fuldt tryk på synsoplevelsen.

For slet ikke at nævne frokoststuen, hvor indretningen ikke er helt færdig. Her har medarbejderne fri udsigt til dokbunden og gæsterne "ovre" i museet.

Et skarpt hjørne i nederste etage er udnyttet til toiletrum for ansatte i museets cafe. Der findes næppe et mage til. Inderst i hjørnet er stålvasken placeret mellem to spejle.

kraftig simrekost med livskraft til den mørke tid

Galicisk suppe

Årstiden er til simremad og Jonatan Leer har fundet opskriften på galicisk suppe frem. Den kræver god tid på varmen - til gengæld varmer den godt, hvis kroppen er blevet forfrossen.

I denne tid, hvor vinteren er over os, og det har været koldt og mørkt længe og vil blive ved med at være det en rum tid endnu, så må vi søge trøst ved kødgryderne. Det er nemlig nu, det er ideelt at lave simremad, altså kraftige, langtidsbraiserede ragouter og fyldige supper. De skal spises, når man kommer forfrossen hjem og trænger til at få varmen – eller efter man man bare har siddet indenfor ved pejsen en eftermiddag og hørt vinden suse derude.

Fattig region

I de senere år har jeg stiftet bekendtskab med et nyt køkken, der har mange sådanne kraftige simreretter. Det er det galiciske køkken, altså det køkken, der hører til Galicien. Det er en af de mere ukendte provinser i Spanien, men det er det område, der ligger over Portugal. Regionen er omkranset af Atlanterhavet mod nord og vest, og klimaet er ikke synderligt bedre end i Danmark. Det har været en fattig region i mange år. Så det galiciske køkken er simpel mad, altid med masser af kød i forskellige varianter, særligt svin, hvor hele dyret bruges –fra næse til hale - helt bogstaveligt.

For to år siden var jeg nede at vandre med min far i et par uger på pilgrimsruten, El Camino de Santiago de Compostello, der går hen over det nordlige Spanien fra den franske grænse og helt ud til den smukke atlanterhavskyst ved byen Fisterra. Hele

den sidste del går igennem Galicien, og vi kom igennem dette område i midten af oktober. Vi havde nogle dage med vådt og meget trist vejr, og så var det ikke sjovt at tilbagelægge en dagsmarch på 40 kilometer. Heldigvis var der altid en god middag i vente, da selv de mindste flækker havde en restaurant, hvor der blev serveret de såkaldte "pilgrimsmenuer". Det var for det meste solid kost og altid tre retter. Dagens højdepunkt for en vandringsmand!

Berømt Caldo varmede

Særligt husker jeg en aften, hvor vi var godt trætte og overnattede i en meget øde by. Det var klamt og tåget, og vi var ganske udmattede og forfrosne. I landsbyen var der dog en kro, vi havde fået anbefalet. Her fik vi den berømte galiciske Caldo, som er en yderst nærende suppe, nærmest en ragout med både bønner, kartofler, kål og krydrede pølser, saltet flæsk og griseskank. Hertil en stor karaffel lokal rødvin. Det var lige, hvad vi havde brug for. Vi kom forfrosne og afkræftede til bordet og forlod det stopmætte og med fornyet livskraft og lyst til at genoptage vandringen dagen derpå.

Siden har jeg fundet ud af at Caldo kommer i mange udgaver og varianter. Opskriften her er tillempet danske forhold. Den må kun laves en råkold og mørk aften, men dem har vi jo heldigvis nok af her i landet. Må den bringe samme lykke, som den gjorde for min fader og jeg hin råkolde aften.

Caldo Gallego

Til 4 personer eller 2 forfrosne vandringsmænd

400 gram tørrede bønner
kan erstattes af 3 dåser kogte, hvide bønner i vand - IKKE baked beans
2 svineskanker
200 gram saltet flæsk
300 gram tørrede chorizopølse
4 kålpølser
1 kilo kartofler
1 savojkål el. 500 gram sølvbeder
Hvidløg
Laurbær
Salt
Paprika og cayennepebe

1 De hvide bønner sættes i vand dagen før og står sådan natten over. På dagen koges de i nyt vand ved svag varme 20 minutter og sies.
2 Find din største gryde. I med bønner, chorizo, flæsk og skankerne. Dæk med vand og tilsæt salt og et par laurbær. Kog det til skankerne er møre (dvs. kødet løsner sig fra benet) ca. et par timer ved svag varme. Kom kålpølserne i de sidste 20 minutter. Skum evt. suppen undervejs, hvis der er behov.
3 Imens dette simrer, kan man passende skænke sig et godt glas rødvin, kigge ud på det forfærdelige vejr udenfor og glæde sig over at have trukket køkkentjansen.
4 Når kødet er ved at være mørt, kan man begynde at skrælle kartoflerne og skære dem i skiver på ca. 1 centimeter.
5 Savojkålen skal også ordnes. Det gøres ved at pille de yderste blade af, hvis de ikke er pæne. Skær kålhovedet i kvarte og af med roden. Snit så kålen fint.
6 Nu tilbage til suppen. Tag kødet op. Fjern skind og ben på skanken og skær kødet i mundrette stykker. Pølserne skære i skiver.
7 Tilbage i gryden med kødet, pølser og kartoflerne samt lidt krydderi efter smag (finthakket hvidløg, paprika og cayennepeber). Smag dog lige på suppen først. (Hvis man bruger bønner fra dåse, kommes de i nu.) Kog retten til kartoflerne er møre.
8 Kom kålen i og kog fem minutter til. Smag så til en sidste gang, før du kaster gryden direkte på bordet med landbrød til og en stor karaffel kraftig rødvin.

TEKST & FOTO Jonatan Leer

Mindeord:

Jørgen Hammer Hansen

Jørgen Hammer Hansen. Foto: Søfartsstyrelsen

Fhv. direktør for Søfartsstyrelsen, Jørgen Hammer Hansen, er pludseligt død 31. januar, i en alder af kun 65 år.

Det er med sorg, vi har modtaget meddelelsen om Jørgen Hammer Hansens alt for tidlige død.
Som direktør for Søfartsstyrelsen fra 1996 – 2008 var han en central og afholdt leder ikke blot i styrelsen, men i hele erhvervet. Og han var både målrettet og kompromisløs i indsatsen for at placere og fastholde dansk søfart i den globale top – ikke kun målt i tonnage, men også målt på uddannelse, sikkerhed, kvalitet og indflydelse. For Jørgen Hammer Hansen hang udvikling af det maritime erhverv uløseligt sammen med en fuldgyldig indsats på både politiske og regelstyrende områder i internationalt regi. Og han lod sig ikke nøje med halve løsninger.

Op mod årtusindeskiftet slog Jørgen Hammer Hansen således fast i styrelsens kontrakt:
"Det overordnede mål for Søfartsstyrelsens indsats er, at vi også ind i det nye årtusinde lever op til samfundets, erhvervenes og medarbejdernes billede af en kompetent statslig arbejdsplads – og lidt til."
Vendingen "og lidt til" dækkede mange tiltag. På internationalt niveau var det et højdepunkt, da København i 2007 var værtsby for MSC83, et møde i IMO's søsikkerhedskomite med deltagelse af 750 udenlandske delegater fra 167 lande. Et arrangement, hvor Søfartsstyrelsen stod i spidsen.
På nationalt niveau var det Jørgen Hammer Hansen, der fik åbnet styrelsen udadtil og fik etableret et godt samarbejde med erhvervets organisationer. Han var altid kontaktbar og indførte de uformelle frokoster mellem organisationernes formænd og Søfartsstyrelsens direktion, hvor alt kunne siges og diskuteres uden at blive misbrugt.
Samtidig var han meget opmærksom på fortsat dansk beskæftigelse i DIS-flåden. Det var således Jørgen Hammer Hansen, der stod bag aftalerne om 200 årlige studiepladser til officerer og 85 til ubefarne i forbindelse indførelsen af tonnageskatten i 2002.
CO-Søfart, DSRF og Metal Søfart havde altid et fortrinligt samarbejde med ham og var ked af, at han i 2008 selv valgte at trække sig fra styrelsen og overgå til advokatarbejde i andet regi.

Æret være hans minde
Ole Philipsen
Formand for CO-Søfart

Nyt om navne

Jubilæer og fødselsdage for perioden 6. marts - 16. april 2014

Dansk Metals Maritime Afdeling
Catering

Fødselsdage

50 år
Katrine Landberg, Ejnar Mikkelsensvej 2, Gudhjem, 3760 Gudhjem, 12. marts
Søren Bank Olesen, Hørhaven 2, 3.tv., 9000 Aalborg, 9. april

60 år
Aase Marie Clausen, Heldager Mosevej 6, Heldager, 5700 Svendborg, 9. marts
Jette Elleby, Løkkegade 40, Rønne, 3700 Rønne, 20. marts

65 år
Connie Lerche, Hvidovrevej 84 A, 1.tv., 2610 Rødovre, 12. april

70 år
Leif Engelby, Slettebjergvej 7, 4295 Stenlille, 12. april

75 år
Jytte Febæk Georgsen, Ege Alle 14, 6710 Esbjerg V, 9. april

Jubilæum

40 år
Børge Frank Trier Nielsen, 1. april som medlem af foreningen.

50 år
Hans Erik Buur Sønderborg, 15. april som medlem af foreningen.

Om 'Nyt om navne'

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

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.

For yderligere information
kontakt formanden.

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

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

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

Efterlysning

Redaktionen efterlyser informationer om arrangementer i DMMAs klubber.
Benyt muligheden for at få jeres klubaktiviteter og møder annonceret her i Fagbladet CO-Søfart.

Kontakt redaktionen
tlf. 36 36 55 87
mail: hh@co-sea.dk

Arrangement

DMMA
Dæk og Maskine

Region Hovedstaden
Klub 8

Konstitueret formand
Helmut Sørensen • tlf. 21449434

Møde

Mandag 7. marts kl. 11.00 - 13.00
afholdes i lokale 4.3
Metal-forbundshuset, Nyropsgade 38, Kbh. V

Indkaldelse til klubmøde med årsberetning for 2013 m.m.
Forslag til drøftelse er velkomne.

Mindre traktement i forbindelse med mødet.

Vel mødt
Helmut

Dansk Metals Maritime Afdeling
Dæk og Maskine

Fødselsdage

50 år
Svend Ølgaard Larsen, 14. marts

60 år
Tom Madsen, 5. april
Abdeslam Madyouki, 6. april

65 år
Jørgen Nielsen, 3. april

70 år
Helmut Friedheim Sørensen-Salz, 13. marts

75 år
Leif Rabech Andersen, 27. marts
Olav Bernhard Valle, 8. april

85 år
Harry Nielsen, 7. april

Jubilæum

50 år
Palle Bjarne Madsen, 3. januar som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

60 år
Jørgen Christiansen, 17. december som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

Vi mindes

Rosa Johanne Jakobsen
f. 15. december 1920
er afgået ved døden 14. oktober 2013

Rita Bæk Hove-Jensen
f. 11. januar 1931
er afgået ved døden 8. december 2013

Ervin B. Nielsen
f. 11. marts 1921
er afgået ved døden 2. februar 2014

SORTERET MAGASINPOST
POST PP DANMARK
IDnr. 42857

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

Døde køer menes dumpet fra libanesisk skib

Fra skibskok til hovedperson i Bødskov-løgn

AF MARIA DANMARK NIELSEN

Statsministeriets departementschef er pludselig blevet viklet ind i sagen om Morten Bødskovs løgn.

Bulkcarrieren 'Fritz' på 30.000 t.dv. lossede sojabønner fra Argentina i Aarhus, hvor skibet blev tilbageholdt i mandags på baggrund af brud på konventionen om søfarendes leve- og arbejdsvilkår. 12 besætningsmedlemmer manglede løn for november og december måned.

Besætning uden løn - bulkskib tilbageholdt

Brud på MLC blev årsag til Søfartsstyrelsens første tilbageholdelse af et udenlandsk skib i dansk havn i år. Den tyskejede bulkcarrier 'Fritz' sejler på dansk charter og formand for CO-Søfart, Ole Philipsen, kalder det beskæmmende, at en dansk shippingvirksomhed er involveret i forretningen omkring et skib, hvor de basale forhold for søfarende ikke er i orden.

Det kan kun blive bedre

Af Hanne Hansen

Arbejdsoverskriften for denne bagside var oprindeligt - Vel mødt i 2014. Og tanken var at grave en positiv maritim - og gerne pudsig - historie frem fra årets første uger.

Den plan var rent teoretisk rigtig god - kort før jul. Teorien viste sig bare at være ganske vanskelig at omsætte i praksis, efterhånden som 2014 blev blot nogle få uger gammel.

Knapt var nytåret begyndt, inden døde køer én efter én drev i land i både Sverige og Danmark. 14 blev det til, og politiet efterforskede sagen. Håbet om, at mysteriet skyldtes en polsk kvægbesætnings beslutning om kollektivt at møde druknedøden i Østersøen, holdt ikke længe. Politiets forklaring var, at et libanesisk skib havde dumpet de døde kroppe ud for Christiansø, efter at beskadigede dyr var blevet afvist af modtagerne i Rusland. Køerne var avlsdyr fra USA og Canada. De oprindeligt godt 1.700 dyr havde lidt voldsom overlast i et uvejr i Biscayen og det samlede tab var på godt 100. En helt igennem trist historie.

Fhv. skibskok

Bølgerne i statsministeriet, efter at Morten Bødskov som følge af en løgn måtte forlade justitsministerposten, bragte heller ikke godt fra havet til bagsiden. At statsministerens højrehånd, departementschef Christian Kettel Thomsen, har en fortid som skibskok og hovmester, trak overskrifter, selv om han forlod erhvervet for 27 år siden.

Der var heller ikke ret meget positivt at få øje på, da Søfartsstyrelsen effekturerede årets første tilbageholdelse af et udenlandsk skib. 12 mand om bord manglede løn for to måneder. Et klart brud på MLC.

En positiv konklusion på det hele må være, at 2014 kun kan blive bedre. Og undertegnede forventer bedre bagsider resten af året.

Ferie
kontoret CO-Søfart

Susanne Holmblad	28/3	-	17/4
Christian Petersen	4/4	-	8/4
&	14/4	-	17/4
Kirsten Østergaard	22/4	-	25/4
Corlis Hansen	14/4	-	17/4
Mohni Bambara	14/4	-	26/4
Hanne Hansen	14/4	-	25/4