nummer 3
juni 2015

Fagbladet CO-Søfart

Anerkendelse af søfarende

Maj 2015 blev en skelsættende måned, når det gælder anerkendelsen af civile søfarendes indsats i militære operationer. Folketinget bevilgede 4. maj penge til et monument i Mindelunden for de omkomne krigssejlere, kongehuset deltog ved mindehøjtideligheden for krigssejlerne 5. maj, og 12. maj fik besætningen på 'Ark Futura' af Forsvaret tildelt medaljer for indsatsen med fjernelse af kemiske stoffer i Syrien.

Medaljer til besætningen på 'Ark Futura'
> 11

Veteraner samlet til kransenedlæggelse
> 22

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

Kontortid:	Mandag-torsdag	9-16
	Fredag	9-15
Tlf. tid:	Mandag-torsdag	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 31. juli eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 28. august
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidefoto
Krigssejler Erik Kragelund ved kranse-nedlæggelse 5. maj ved Mindeankeret.
Foto: Ole Strandberg

Oplag
2.336 eksempl. kontrolleret FMK/DS

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

Indhold

Faglige sager og noter 4-6

DMMA-invitation til "Skovtur" 2015 8

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 8-9

CT Offshore talsmand:
Godt samarbejde med rederiet et af målene 10-11

Medaljer til besætningen på 'Ark Futura' 11

Færgeoverfart:
Sætter pris på hverdagen 12-13 + 17

CO-Søfart Seminar 2015 14-15

Anmeldelse: Kapitalen i det 21. århundrede 16-17

I fremmed havn - Ostia 18-19

Opskrift: Pølsehorn med ringridderpølse 21

Nyt om navne 23

Majestætisk flot fortælling 24

Ferieplan for kontoret CO-Søfart

John Ibsen	3/7 - 24/7		Christian H. Petersen	13/7 - 31/7	
Hanne Hansen	6/7 - 17/7		Barno Jensen	20/7 - 7/8	
	+ 24/8 - 28/8		Susanne Holmblad	3/8 - 21/8	
Corlis Hansen	6/7 - 24/7		Kirsten Østergaard	3/8 - 21/8	
Mohni Bambara	13/7 - 31/7				

Af Ole Philipsen, formand for CO-Søfart

Leder

Nogle gange, når jeg skal til at skrive en leder, kommer jeg til at tænke på Casper Christensens gamle radioudsendelse "Tæskeholdet" og især Jan Gintbergs tale til nationen, "Kammerater, borgere i Danmark, SÅ ER DEN GAL IGEN".

For desværre synes jeg, at det alt for ofte er de samme spørgsmål, der dukker op i vores søfartsverden. Det store spørgsmål er dansk beskæftigelse og ikke mindst rederiernes stigende ulyst til at have danskere ansat.

Rederiforeningens indrømmelse en befrielse

Det var faktisk befriende at læse Danmarks Rederiforenings direktørs beretning fra foreningens netop overståede generalforsamling.

Der er den traditionelle jubelmelding om, at nu har den danske handelsflådes bruttotonnage aldrig været større, men samtidig en ærlig indrømmelse af, at handelsflådens vokseværk ikke automatisk betyder flere danske jobs i skibene. Man nævner naturligvis den kæmpe brutto valutaindtjening, men glemmer behændigt at nævne, at mindre end 10 pct. af denne bliver i Danmark. Resten bruges igen i udlandet.

Det er glædeligt, at rederiforeningen nu indrømmer, at danske jobs og søfarende ikke er en automatisk følgevirkning af et erhverv i vækst, godt hjulpet af direkte og indirekte statsstøtte.

Danske søfarende under afvikling

Samtidig er det også glædeligt, at der nu for første gang oplyses et nøjagtigt tal på hvor mange danske søfarende, der er i den danske handelsflåde, nemlig 7.648 personer ud af 17.109 søfarende på danske skibe.

Tallene viser desværre alt for tydeligt, at danske søfarende er under afvikling. Et faktum, der er indhyllet i en masse hensigtserklæringer og tomme løfter til naive politikere for at opnå endnu flere støttekroner fra fælleskassen.

Det store slagnummer for tiden er, at der skal indføres en total tonnageskatteordning og DIS for hele offshore-elementet i Danmark. Indtil nu har et af argumenterne været, at dette vil give danske arbejdspladser.

Det tror jeg nu ikke personligt på mere. Dertil har rederierne - især det største - alt for ofte løbet fra deres kønne løfte og udvist en forbløffende politisk tonedøvhed. 25 års samarbejde om DIS er pt. ved at blive sat totalt over styr.

Jeg er helt med på, at det er nødvendigt med udlændinge i danske skibe. Der er områder, hvor marginalerne er så små, at der ikke er råd til danske søfarende.

Der hvor jeg personligt står af, er når rederier - og igen særligt det største - alene skifter danske søfarende ud for at få endnu mere overskud helt uden smålige hensyn til de aftaler, man har indgået. At man så samtidig ikke føler sig for fin til at bede os om at løse diverse politiske problemer vedr. DIS, er simpelthen for tossedumt og viser en utrolig arrogance.

Hylekoncert om konkurrenceevne

Norge har lige besluttet at ændre deres regler, således at Color Line fremover må sejle med billig arbejdskraft mellem Oslo og Kiel. Det koster op mod 700 norske arbejdspladser. Tro mig, der går ikke mange dage, inden danske rederier og deres organisation igen begynder at hyle om konkurrenceevne og mere støtte, bare fordi man kan.

Og de fleste danske politikere er mere end almindeligt naive, når det gælder søfart.

Så kammerater og borgere i Danmark, NU ER DEN GAL IGEN.

Faglige sager & noter

Ingen løn, ansættelse kun ved mundtlige aftaler og en ulovlig påtegning i søfartsbogen er foreløbigt, hvad en nyuddannet faglært skibsassistent fik ud af sin første udmønstring på slæbebåden 'Vlieland'. Foto: Ruud Zegwaard

Skibsassistent uden løn efter hyre på slæbebåd

En kleinsmed afsluttede 1. oktober 2014 10-ugers-kurset til faglært skibsassistent på Martec. I begyndelsen af 2015 reflekterede medlemmet på et jobopslag på Jobnet fra Pieter E. Ottosen som ubefaren skibsassistent.

15. februar udmønstrede medlemmet med 'Vlieland' (første udmønstring som søfarende), med aftale om en prøveperiode på 3 uger. Der blev udelukkende indgået mundtlige aftaler ombord. Sejladsen foregik i Nordeuropæisk fartsområde. Udover kaptajnen og vores medlem bestod besætningen af en svensk styrmand og kaptajnens søn, som passede maskinen.

Omkring den 1. marts forespurgte vores medlem om lønudbetaling, og kaptajnen forklarede, at da han alligevel snart skulle afmønstre, kunne han passende få hele sin hyre på en gang.

ADVARSEL

DMMA advarer vores medlemmer mod at tage ansættelse hos Pieter E. Ottosen

Efter de aftalte 3 uger anmodede skibsassistenten om afmønstring og det førte til en længere omgang væveri, som vi ikke skal komme nærmere ind på her.

Medlemmet opsagde sin stilling med henvisning til Sømandslovens §5 (7 dages varsel) og afmønstrede 22. marts i Norge, hvorfra han selv betalte sin hjemrejse.

Ulovlig påtegning i søfartsbogen

Efterfølgende henvendte medlemmet sig til foreningen og oplyste, at der ingen løn var indbetalt på hans konto.

Udover en påtegning i søfartsbogen, findes der ingen skriftlig dokumentation på hverken ansættelsesforhold eller aftaler i øvrigt. Under rubrikken afmønstret i søfartsbogen er der med store blokbogstaver noteret "IKKE OMBORD VED AFSEJLING", men ingen datering. En sådan påtegning er ifølge mønstringsbekendtgørelsens §7 stk. 5 ulovlig, og vi har foretaget indberetning til Søfartsstyrelsen som den 7. april oplyste, at der ville blive foretaget politianmeldelse af Pieter Ottosen.

Tvivlsomme, håndskrevne lønsedler

Medlemmet har til dato ikke modtaget løn og Ottosen har i mail-udveksling påstået modkrav med henvisning til rømning (og påstand om 6 måneders udmønstringsaftale). Ikke desto mindre er der efter fremsendelse af konkurstrusler fra foreningen, fremsendt pikante, håndskrevne lønsedler som "dokumentation" for lønudbetaling. En lønudbetaling som dokumenteret med bankudskrifter fra medlemmet ikke er sket.

'Vlieland'"/Pieter Ottosen er i forvejen velkendte for andre pikante historier hos Sømændenes Forbund og er heller ikke ubekendte i Søfartsstyrelsen.

Foreningen vil foretage videre nødvendigt retsligt på det foreliggende grundlag.

OleS

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

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

- scan koden
- udfyld formularen
- klik send

og vi kontakter dig hurtigst muligt

eller ring på tlf. 36 36 55 85

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

Nedskæringer offshore

De faldende oliepriser og hvad deraf følger, kan efterhånden også mærkes i catering-delen af offshore-branchen. Tidligere har Danbor meddelt, at man er nødsaget til at skære ned i catering-besætningerne, og her har man på nuværende tidspunkt udsendt opsigelser til de berørte medarbejdere.

Herudover har Aramark netop meddelt sine cateringmedarbejdere, at man dels mister en hel rig ('Atlantic Esbjerg') og dels generelt ser sig nødsaget til at skære ned i besætningerne på de øvrige rigge.

Hårdt slag for medarbejderne

Det er selvfølgelig et hårdt slag for DMMA som overenskomstbærende organisation, men først og fremmest for de berørte medarbejdere. Vi er blevet kontaktet af enkelte af de berørte medlemmer og assisterer dem så godt, vi kan, i situationen. Fra afdelingens side henstiller vi naturligvis til, at nedskæringerne holdes på et absolut minimum, ligesom det er håbet, at virksomhederne fortsat kan drive fornuftige forretninger på Nordsøen.

cp

Protest over ændret bonusordning i Mærsk Supply

Rederiet har uden forudgående forhandling med DMMA meddelt hovmestrene i Mærsk Supply Service, at man ændrer på den overenskomstaftalte bonusordning i rederiet. Dette har vi naturligvis protesteret over og vi afventer i skrivende stund rederiets svar. cp

Opsigelse Blue Star Line

Rederiet har opsagt et medlem uden rimelig begrundelse. Vi har derfor meddelt rederiet, at vi bestrider opsigelsen og kræver godtgørelse i henhold til Sømandslovens § 43. Vi afventer fortsat rederiets kommentarer. cp

Opsigelse og manglende rejsegodtgørelse

Et medlem er blevet opsagt fra Fred. Olsen Windcarrier. Desværre med så kort anciennitet i rederiet, at vi ikke har haft mulighed for at bestride selve opsigelsen. Til gengæld ser vi nærmere på rederiets noget uklare regler omkring godtgørelse af rejseudgifter, da medlemmet mener at have noget til gode her. I skrivende stund er vi i dialog med rederiet om spørgsmålet. cp

DMMAs UDDANNELSESFOND

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

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

Søg DMMAs Uddannelsfond om at få dækket udgiften

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

FOR MEDLEMMER AF DMMA

Refundering af gebyr til sønæringsbevis

Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

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

Faglige sager & noter

Opsigelse i Fjord Line

Uafhængigt af de nævnte nedskæringer blandt officererne, har rederiet også opsagt en supervisor i shoppen på 'Oslo Fjord'. Begrundelsen er manglende tillid blandt personalet og ledelsen. Medlemmet er ganske uforstående over for dette og vi mener, hun har en god sag, hvorfor vi har taget kontakt til rederiet med henblik på at finde en løsning. cp

Nye kontrakter i CT Offshore

CT Offshore har udsendt nye ansættelseskontrakter i uge 19. Denne gang er kontrakterne afstemt med os for så vidt angår henvisninger til lovgivning og overenskomster. køj

NCC-overenskomst

Efter at have afventet færdiggørelse af andre overenskomster på området, kan vi nu tage hul på forhandlingerne med rederiet. Der er aftalt opstart af overenskomstfornyelsen 29. maj køj

Møde om offshore vind og sikkerhed

Den 16. april holdt vi, i samarbejde med Søfartens Arbejdsmiljøråd, et lille intimt aftenmøde omkring offshore vind og sikkerheden i denne industri. Søfartens Arbejdsmiljøråd er deltager i et projekt, der belyser sikkerheden, sammen med flere af de store aktører i offshore vind-industrien. Deltagerne, der i denne omgang kom fra CT Offshore, havde rigtig mange spændende input, som Søfartens Arbejdsmiljøråd vil arbejde videre med i projektet. køj

Nedskæringer i Fjord Line

Af Christian H. Petersen, faglig konsulent CO-Søfart

Indsættelsen af to nye færger og opstart af en helt ny rute har været hårdere end forventet for rederiet. Det har i første omgang blandt andet kostet en direktør jobbet, og nu er turen desværre også kommet til vores område. Rederiet har netop opsagt 10 cateringofficerer, hvilket naturligvis er trist. Ugen efter opsigelserne havde vi inviteret de berørte medlemmer til møde på kontoret i Rødovre. Da opsigelserne er givet med henvisning til rederiets velkendte økonomiske problemer, har vi som fagforening ikke mulighed for at bestride selve opsigelserne. Til gengæld kan vi tjekke, at indholdet i opsigelserne overholder reglerne samt medvirke til, at fratrædelserne sker på bedst mulig vis for medlemmerne. I den forbindelse har vi efterfølgende taget kontakt til rederiet med henblik på et møde om situationen.

Få kontrakten tjekket inden du skriver under

Et medlem har været kontraktansat i en længere periode i NT Offshore og kunne jf. kontrakten opsiges, når det projekt, som medlemmet var ansat til, ophørte. Projektet ophørte meget pludseligt og medlemmet blev derfor opsagt med meget kort varsel. Ved gennemgang af kontrakten kunne vi se, at det var det, der var aftalt. Vi vil gerne opfordre vores medlemmer til at få tjekket deres kontrakt, inden den underskrives, specielt hvis man ansættes i rederier, der ikke har overenskomst med os. Oftest finder vi nemlig mange "hjemmestrikkede" regler, som vi ville have frarådet medlemmer at skrive under på. køj

Skifte blandt tillidsrepræsentanter

I Scandlines har Klaus Bøgeskov Nielsen afløst Ole Schjørring som tillidsrepræsentant for dæk og maskine på overfarten Helsingør-Helsingborg.
I Esvagt er Niels Peder Jensen valgt som talsmand for dæk og maskine, mens Kristian Bundvad er suppleant for samme.
I CT Offshore er Martin Falk-Hansen valgt til talsmand for dæk og maskine.
I Fjord Line er suppleant Annitta Søndermand efter eget ønske blevet flyttet fra 'Stavangerfjord' til 'Bergensfjord', hvorfor hun ophører som suppleant.
På 'Oslofjord' har Lena Roolf valgt at søge i land, og hun stopper derfor også som suppleant. Vi har derfor indledt processen med at få valgt nye suppleanter på de to skibe.
Som nævnt har Aramark mistet riggen 'Atlantic Esbjerg', hvor Christian Yderholm var valgt til TR, så her nedlægges tillidsrepræsentant-posten. cp

Til dig, der er medlem af Dansk Metal: Der er tusindvis af rabatter, der gerne vil ses

Fordi din fagforening er tilknyttet LO Plus, har du automatisk adgang til masser af rabatter. Og de er til at få øje på – der er nemlig 1.300 af dem i både butikker og på nettet. Faktisk kan du i snit spare 6.000 kr. om året.

Få rabat med dit LO Plus kort, eller opgradér til et LO Plus Guldkort – et kombineret medlems- og betalingskort. Og downloader du LO Plus app'en, får du medlemskortet på din mobil og hurtigt overblik over de rabatter, der er lige i nærheden.

Læs mere på loplus.dk

LO PLUS

SKOVTUR 2015

Dansk Metals Maritime Afdeling

Foto: Hindsgavl Slot

Foto: VisitMiddelfart

Foto: VisitMiddelfart

FØRST TIL MØLLE...

SKOVTUR MED HVAL-SAFARI

Torsdag den 10. september

- Frokost på Hindsgavl Slot kl. 12 - 14
- Hvalsafari: Sejlads i Lillebælt med "hval-garanti"

Dansk Metals Maritime Afdeling inviterer på en eksklusiv "skovtur" med frokost på Hindsgavl Slot ved Middelfart. Efter frokosten tager vi på sejlads på Lillebælt med bådene 'Mira 3' og 'Aventura'. Her får vi kaffe og kage - og det bedste af det hele:

Garanti for at se hvaler i form af marsvin

BUS FRA ØST, NORD OG VEST

Vi arrangerer bustransport ud og hjem fra opsamlingssteder langs motorvejene ved:

Aalborg, Randers, Aarhus og Vejle
Esbjerg og Kolding
København, Slagelse og Odense

Frokost og sejlads i tidsrummet kl. 12.00 - 17.00

Tilmelding på tlf. 36 36 55 85

Arrangementet gennemføres kun ved minimum 30 tilmeldte.
Tidspunkter for bus-afgange mv. se www.co-sea.dk

Sagerne om bemandingsfastsættelse trækker en del ressourcer. Ikke altid fordi selve fastsættelserne som sådan er et problem, men fordi sagsbehandlingen i Søfartsstyrelsen efter vores opfattelse er meget mangelfuld.

Siden sidst:

Aktiviteter i

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Perioden siden sidste fagblad har været det vi kalder "arbejdstager venlig". Diverse helligdage har i kombination med afvikling af restferie betydet, at vi dels har konstateret færre henvendelser fra jer, og at vi også har kunnet drosle ned for bemandingen. Samtidig har vi kunnet afse tid til, at medarbejderne i faglig afdeling blev sendt på kursus i brugen af det kommende IT-system fra Dansk Metal. Men uanset dette, har der fortsat været meget aktivitet i afdelingen.

CO-Søfart Seminar i Jørlunde

De sidste tilpasninger af programmet til CO-Søfart Seminaret på Jørlunde faldt på plads.

Som altid er det et bøvl, når så mange kalendere skal tilpasses hinanden, men det lykkedes at finde nogle rigtigt dygtige, kompetente og spændende mennesker som oplægsholdere.

> fortsætter næste side

Faglige sager & noter

Bemandingsfastsættelsen af ex 'Kyholm' - nu 'Fynshav' har været i Ankencævnet, hvor 3F desværre ikke fik medhold i sin anke. Foto: Faergen.dk

faglig afdeling

> fortsat fra forrige side

Blandt de mange indlæg finder man for eksempel Anne H. Steffensen, adm. direktør i Danmarks Rederiforening, Karl Zilmer, fhv. kaptajn på skoleskibet 'Georg Stage', HR-chef i Esvagt Nick Ørskov, Henrik Berlau, forhandlingssekretær 3F Transportgruppe og mange andre.

I skrivende stund står vi overfor at indlede seminaret i Jørlunde 20.-22. maj, og vi håber på, at alle deltagere vil få et godt og lærerigt ophold.

Ankenævnet og Søfartsstyrelsen

Fra Søfartsstyrelsen og Ankenævnet har vi fået en del sager og bemandingsfastsættelser, som har givet lidt arbejde.

Blandt andet har man i Ankenævnet behandlet 'Kyholm', hvor 3F havde anket bemandingsfastsættelsen. Da der er tavshedspligt, kan der ikke skrives om forløbet, men 3F fik desværre ikke medhold.

De fra Søfartsstyrelsen udsendte bemandingsfastsættelser har også givet anledning til en del arbejde. Ikke at selve fastsættelsen altid har været et problem, men selve sagsbehandlingen har, i vores optik, ofte en så dårlig kvalitet, at det giver ekstraarbejde bare med at indhente de mest almindelige oplysninger, så vi overhovedet har en basis for at tage en stilling.

På den baggrund har vi bedt formanden om, at dette punkt tages med på næste møde med direktionen for Søfartsstyrelsen.

Voldgift

Personligt har jeg i perioden deltaget som sidedommer i en voldgiftssag mellem Bilfærgernes Rederiforening og 3F – Privat Service, Hotel og Restauration.

Sagen var egentligt lidt ulykkelig set med mine øjne, idet den drejede sig om, hvorvidt der skal ske omregning af tillæg givet på minimallønsområdet efter omregningsprotokollatet.

Historien viser, at man allerede kort efter indførsel af færge-DIS, begynder at aftale beløb i nettokroner, hvilket helt sikkert har været det nemmeste for begge parter.

Det har ikke givet anledning til problemer i forhold til omregning, før de seneste skattepakker, hvor nye afgifter blev opvejet af skattelettelser, og det pludselig gav en større forskel, om man foretog en egentlig omregning.

Parterne blev, lidt utraditionelt, af et enigt dommerpanel sendt tilbage til forhandlingsbordet, for at se, om de ikke kunne finde en løsning.

Der forhandles fortsat mellem dem.

Sjöbefälsföreningen

Som et led i vores samarbejdsaftale med Sjöbefälsföreningen, har vi, på vegne af nogle af deres medlemmer, måtte rejse en del faglige sager overfor nogle medlemmer af Rederiforeningen af 2010.

Sagerne udstiller meget godt, at det ikke er sådan lige til at komme fra ét system i ét land, og så pludselig befinde sig i Danmark, hvor fx opsigelse og ferie behandles helt anderledes.

Vi genkender problemstillingen i forhold til vore egne svenske medlemmer, som har meget svært ved at forstå vores "flexicurity" model i Danmark, og derfor ofte bliver meget overraskede over, hvor let adgang en dansk arbejdsgiver i virkeligheden har til at foretage en opsigelse.

Martin Falk-Hansen, talsmand i CT Offshore. Foto: Privat

Talsmand i CT Offshore:

Godt samarbejde med rederiet et af målene

28-årige Martin Falk-Hansen er nytiltrådt talsmand i CT Offshore. Fagligt arbejde har altid interesseret ham og det at være medlem af en fagforening er for ham lige så naturligt som at tage bukser på om morgenen, forklarer han.

TEKST Hanne Hansen

-Mit mål er, at rederiet vil opleve Dansk Metals Maritime Afdeling som en hjælpende brik til at få det hele til fungere, forklarer Martin Falk-Hansen, der her i foråret er tiltrådt som talsmand i rederiet CT Offshore.

-Som talsmand vil jeg meget gerne nå et godt samarbejde med rederiet. Samarbejde er målet – ikke krigen, uddyber han.

I samme åndedrag skynder han sig at tilføje:

-Men jeg er jo ny i det her. Helt ny og der er rigtig mange ting, jeg først skal have lært. Men udgangspunktet er, at jeg føler mig vellidt af både kolleger og rederi.

Det var på baggrund af flere af kollegernes opfordring, at Martin Falk-Hansen indvilgede i at blive talsmand.

-Virkeligheden var nok den, at en del kolleger alligevel henvendte sig til mig, hvis de havde spørgsmål til ansættelsesforholdene eller undrede sig over den måde et eller andet kørte på i dagligdagen. Og så tænkte jeg, at jeg jo ligeså godt kunne få min rolle formaliseret ved at blive talsmand, da kollegerne opfordrede mig til det, fortæller Martin Falk-Hansen.

Han er oprindeligt uddannet industritekniker og har arbejdet som sådan i en virksomhed i Kolding i otte år.

I 2012 besluttede han sig imidlertid for at udleve drengedrømmen. Forbilledet er hans farfar, der blandt andet sejlede på Sydamerika.

-Jeg vidste jo godt, at tingene til søs i dag er anderledes, men jeg skulle prøve noget mere, så jeg tog uddannelsen til faglært skibsassistent på Martec i Frederikshavn.

> fortsætter næste side

Find din tillids- / talsmand eller læs om valget af tillidsrepræsentant

www.co-sea.dk/tillidsrepraesentanter.48834.aspx

DMMA

DMMAs vidtforgrenede net af tillidsrepræsentanter og talsmænd i rederier og offshorevirksomheder omfatter flere end 50 fra både "Catering" og "Dæk & Maskine". På CO-Søfarts hjemmeside finder du en samlet oversigt over alle tillidsrepræsentanter.

På samme side finder du også mere om, hvordan et TR-valg forløber.

> fortsat fra forrige side

Efter den afsluttede uddannelse fik han et to-ugers afløserjob i CT Offshore som steward i kabyssen.

Det gik godt, og Martin Falk-Hansen oplevede, at hele kulturen, ånden, kammeratskabet, friheden og sammenholdet – ja det hele – bare lige var ham.

Afløserjobbet fik alt for hurtigt ende, men blev afløst af job som skibsassistent i A2Sea. Her var han på 'Sea Worker' i knap et år, mens han løbende var i kontakt med CT Offshore.

-Jeg ville gerne tilbage til CT Offshore. Dels fordi det mere var mig og dels fordi, jeg havde sat mig for at ville oplæres til at være ROV-pilot, fortæller han.

Som ROV-pilot fjernstyrer man med joystick en enorm robot på havbunden.

-At være ROV-pilot ville forene mine egne interesser og kompetencer med jobbet, smiler han.

Gøre noget for andre

I maj 2013 returnerede han så til CT Offshore, hvor han blev sidemandsoplært som ROV-pilot.

Olieeksem har dog sat en stopper for drømmejobbet. I stedet er Martin Falk-Hansen nu surveyor, hvor han blandt andet bearbejder data indsamlet af robotten.

Ligesom jobbet er også talsmandsopgaven en kombination af interesser og kompetencer.

-Jeg kan bare ikke lade være med at læse aftaler og sætte mig ind i tingene, når der opstår et eller andet problem. Sådan er jeg bare. Og så kan jeg faktisk rigtig godt lide at gøre noget for andre, indrømmer Martin Falk-Hansen og tilføjer:

-Grundlæggende vil jeg gerne have indflydelse på min egen hverdag og systemet.

Indflydelse får man ifølge Martin Falk-Hansen også ved at være medlem af den overenskomstbærende fagforening.

-For mig er det den naturligste ting og har altid været det - som at tage bukser på om morgenen, smiler han.

Medaljerne blev modtaget af kaptajn Niels Thomsen på vegne af de to besætninger fra 'Ark Futura'. De blev overrakt af kontreadmiral Frank Trojahn fra Forsvaret.
Foto: DFDS

Medaljer til besætningen på 'Ark Futura'

Det hører til sjældenhederne, at Forsvarets medaljer tildeles personer uden for Forsvaret, men 12. maj modtog 'Ark Futura's to besætninger medaljer for indsatsen med fjernelse af kemiske stoffer i Syrien.

Medaljerne til de i alt 36 fra 'Ark Futura' har da også været en rum tid undervejs. Operationen blev afsluttet i juni sidste år og Søværnets personel fra støtteskibet 'Esbern Snare' fik sidst i september sidste år tildelt Forsvarets medalje for international tjeneste.

Fra CO-Søfart har formand Ole Philipsen ved flere lejligheder efterlyst officiel anerkendelse af de civile søfarende, der bidrager i forbindelse med militære operationer. Emnet var blandt andet i fokus i en leder her i Fagbladet CO-Søfart i august sidste år.

-Besætningerne på DFDS-skibet var centrale for at få opgaven løst, og de løste opgaven meget professionelt og med en imponerende gejst og åbenhed, så jeg er stolt over at overrække medaljer til kaptajn og besætninger, sagde kontreadmiral Frank Trojahn blandt andet ved overrækkelsen. hanh

Med til ceremonien var EVP Peder Gellert, Niels Smedegaard, kaptajn Niels Thomsen fra 'Ark Futura', kontreadmiral Frank Trojahn, adm. dir. Bo T. Nielsen fra ARK-Projektet og Ole Juul, Fleet & Chartering i DFDS. Foto: DFDS

Færgeoverfart

Sætter pris på hverdagen

'Faaborg III' forbinder Fyn med øerne Lyø og Avernakø. Tre vagthold varetager på skift trekantsejladsen, der sammen med øerne er blandt kommunens fornemste turistattraktioner.

I juni 2012 blev den nye færge 'Faaborg III' efter nogen forsinkelse indsat på ø-rundfarten, Faaborg – Lyø – Avernakø i det sydfynske.

Herefter fulgte to år, hvor det ene problem afløste det næste om bord. Nedbrud, hydrauliksvigt, periodiske fejl i styresystemet osv. blev til en regulær færgefølleton i de lokale medier.

-Sejler færgen i dag? blev efterhånden journalisternes indgangsspørgsmål ved opkald til færgekontoret.

-Vi har virkelig haft nogle tunge problemer, erkender havnemester og færgedriftsansvarlig Lasse Olsen.

Hverdagen vendt tilbage

Det seneste år er hverdagen langsomt vendt tilbage for både administration og besætningerne på 'Faaborg III'.

-Det er vi alle sammen rigtig glade for, understreger Lasse Olsen.

Indkøringsproblemerne for den nye færge var tæt på at påvirke arbejdsmiljøet om bord. Problemerne var én ting. Utilfredse passagerer, kunder og øboere var noget andet – også selv om deres utilfredshed var fuldt berettiget. Og det at arbejde et sted, der var mål for folkeviddets spidsfindige bemærkninger, krævede hård hud i ørerne.

-Jeg synes, vi har været gode til at snakke om det indbyrdes, fortæller skibsfører Hans-Christian Kromann, der også er fællestillidsmand for navigatørerne om bord.

-Vi har i hvert fald lært at sætte pris på hverdagen, smiler han.

Turister til øerne

Hverdagen sidst i maj burde også bestå af en masse turister til begge øer. Mange af de fastboende – på Lyø 130 og på Avernakø 110 – lever af turistbesøgene.

Men det kølige forår har indtil videre lagt en dæmper på turiststrømmen.

-Sådan en fredag her sidst i maj plejer vi at have kø og tæt besat om bord, bemærker Hans-Christian Kromann, mens han bakker færgen ud fra havnen i Faaborg. Færgen har tømt opmarchearealerne og ikke en eneste cykel med oppakning er at skue så langt øjet rækker.

Forklaringen på de manglende køer ved landgangen er meget synlig. Himlen er tung og mørk, termometeret viser 14 grader udenfor og regnen farver asfalten på havneområdet dyb sort.

En overvejende del af turist-passagererne er impuls-turister – folk, der foranlediget af vejrudsigten, får lyst til enten en øhop-tur eller en endagsvisit på én af de to øer.

> fortsætter næste side

Skibsfører Hans-Christian Kromann i styrbord brovinge gør klar til endnu en ankomst.

Flere billeder fra Ø-Færgen på www.co-sea.dk

Ø-Færgen 'Faaborg III' sejler dagligt mellem fem og otte daglige rundture fra Faaborg til Lyø og Avernakø. Efter to år med tunge, tekniske problemer efter indsættelsen af færgen i 2012 har hverdagen indfundet sig, og det sætter alle pris på.

> fortsat fra forrige side

Overstyrmand Nis Refner har efter lastningen været på kajen for at lade gå agtertrossen på helt gammeldags og manuel maner, og bovporten er lukket.

Visiret lukker langsomt ned, mens færgen svajer rundt for at finde kursen mod først Lyø.

Med azimut-propellerne går havnemanøvren nemt. Og fra manøvrepladsen i brovingen er der god udsigt, der suppleres af skærme fra kameraer på bl.a. skibssiden.

Attraktivt job

35 minutters sejlads er der til Lyø. Skibsassistent Palle Nielsen får billetteringen overstået, og der er tid til et kort møde på broen mellem de tre besætningsmedlemmer, der umiddelbart før afgangen overtog vagten.

Overstyrmand Nis Refner har kortvarigt overtaget sejladsen, og dagens videre planlægning aftales.

Lastningen i Faaborg skrider frem. Overstyrmand Nis Refner og skibsassistent Palle Nielsen tjekker bookinglisterne en ekstra gang.

Alle tre er de enige om, at færgefart er attraktivt. Hver især sætter de pris på kundekontakten, at snakke med forskellige mennesker hver dag og endelig er et job med kortere ture og mulighed for at have et normalt familieliv på plussiden.

-Det lyder måske som en kliché, men der er ikke to dage, der er ens, og så sejler vi i et meget smukt farvand, tilføjer Nis Refner.

Han er ansat som afløser og er "den nye mand." Efter fem år i Søfartsstyrelsens bøjeskib 'Jens Sørensen' valgte han fra årsskiftet færgesejladsen.

Kaffepause på broens agterkant imellem regnbygerne.

De tre besætningsmedlemmer tjekker booking-listerne og planlægger så småt næste rundtur.

Ankomst på minuttet

Færgen ankommer til Lyø præcis på minuttet. Der er fem minutter til afgang, så losning og lastning skal gå hurtigt.

Hans-Christian Kromann manøvrerer færgen ud fra Lyø.

Han er uddannet dual officer og har før ansættelsen på Ø-Færgen sejlet i RAL. Færgesejladsen passer ham ualmindeligt godt.

-Det er frit og jeg kan godt lide, hver dag at møde nye mennesker, forklarer han.

Manøvrehåndtaget indstilles, så færgen ankommer til Avernakø på klokkeslæt om præcis 30 minutter. Til det formål har han lavet et stykke lavteknologisk værktøj. En træklods, som skubbes ind under manøvrehåndtaget.

-Ja, jeg lavede den egentlig først til mig selv, men den er blevet en fast bestanddel her på broen, smiler han og demonstrerer klodsens anvendelse.

> fortsætter side 17

TEKST & FOTO Hanne Hansen

Traditionen tro blev seminarets sidste dag indledt med gruppefotografering på Metalskolens trappe. Og helt som "vi plejer" var der kamp om pladserne i bageste række. Dagslyset kan være både skræmmende og generende, hvis nattens sociale samvær i kælderens Slyngelgemakker af ukendte årsager kom til at trække ud.

CO-Søfart Seminar
onsdag 20. - fredag 22. maj 2015

Metalskolen i Jørlunde var igen rammen om det årlige CO-Søfart Seminar, der blev afholdt fra onsdag 20. maj til fredag 22. maj.

Tillidsrepræsentanter, bestyrelsesmedlemmer og medarbejdere fra sekretariatet i hhv. CO-Søfart, Dansk Metals Maritime Afdeling og FOA-Søfart talte i alt godt 50 deltagere.

Engagerede oplægsholdere både inspirerede og foranledigede diskussion. Fagretslige input udvidede tillidsrepræsentanternes viden og i et tre-delt TR-spil blev der brug for alle gode argumenter.

En faglig sag fra det virkelige liv, hvor bortvisningen af en skibsassistent tilbage i 2007 endte med afgørelse i en faglig volgift, dannede baggrund for spillet.

På CO-Søfart Seminaret blev sagens problemstilling præsenteret i dramatiseret form, og herefter blev tillidsrepræsentanterne fordelt i fire grupper. To af grupperne skulle formulere gode argumenter imod bortvisningen, mens de to andre grupper skulle agere arbejdsgivere og argumentere for bortvisningen.

Parterne mødtes herefter til et fællesmøde, hvor sagen ikke fandt en løsning.

Dagen efter ventede dermed en faglig voldgift med opmand og fire voldgiftsmænd - to udpeget af hhv. arbejdsgiver og arbejdstager side. Forløbet af det samlede TR-spil bekræftede at tillidsrepræsentanterne har argumenterne på plads. Og så afslørede det lidt overraskende, at tillidsrepræsentanterne i rollen som arbejdsgiver var bekymrende hårde i filten.

Et tæt besat og varieret program fik mange positive kommentarer med på vejen af seminarets deltagere på sidstedagen. Dem bringer vi her et udpluk af.

Det samlede program for de tre dage kan ses på hjemmesiden www.co-sea.dk - under nyheder, dateret 18. maj.

Jonna Carlsen
dæk & maskine
DFDS

Jeg kan kun sige, at det har været rigtig godt hele vejen igennem. Jeg har fået en hel masse med hjem, synes jeg. TR-spillet var på alle måder godt. Jeg var på "arbejdsgiversiden" og det var meget lærerigt. Det satte tanker i gang, og jeg føler virkelig, at jeg er meget bedre klædt på nu som tillidsrepræsentant.

Tove Villadsen
catering
Danbor Service

Jeg har fået en masse nye input, som jeg virkelig kan gøre brug af. Jeg havde et stort ønske om at få et netværk i offshore i gang, og det har vi fået aftalt indbyrdes. Det har været tre gode dage. Jeg savner dog, at vi havde gået en tur med mulighed for at snakke på kryds og tværs - sådan 'walk and talk'.

Efter oplægget om dansk skibsfart og visionerne stillede Danmarks Rederiforenings adm. direktør, Anna H. Steffensen, op til spørgerunde.

Danmarks Rederiforenings direktør:

-Flere må tage del i rekrutteringen

"Vision og mål for dansk søfart," lød overskriften på et af oplæggene på CO-Søfart Seminaret. For oplægget stod Danmarks Rederiforenings direktør, Anna H. Steffensen.

En af visionerne er i overskriftsform at være absolut førende søfartsnation - målt med den globale målestok. Her indtager Danmark pt. en ottendeplads målt på opereret tonnage, men den tidligere placering som nummer fem skal generobres, fortalte Anne H. Steffensen.

Danske søfarende i tal

Hvor mange - eller rettere, hvor få - danske søfarende, der er beskæftiget i den danske handelsflåde havde Anne H. Steffensen også friske tal med på.

Trækker vi alle landjobs og ansatte hos underleverandører fra og skærer ind til det, som det reelt handler om: søfarende til søs om bord i en stilling, - ja så er der i den danske handelsflåde i alt 17.000 søfarende. Af dem er de knap 8.000 danske. Ikke uventet blev dette et af debatemnerne efter Anne H. Steffensens oplæg.

Praktikpladser

Manglende praktikpladser til søs og erhvervets rekruttering var et andet emne, som deltagerne spurgte ind til med henvisning til, at stort set kun tre danske rederier uddanner mere end én eller to.

-Rederier har ikke tradition for at tænke solidarisk, svarede Anne H. Steffensen bl.a. og fortsatte:

-Vi vil gerne øge antallet af rederier, der uddanner, og vi arbejder på at flere rederier kommer ind og er med, sagde Anne H. Steffensen.

TEKST & FOTO Hanne Hansen

Karin Bjerregaard
catering
DFDS

Det er første gang jeg har haft mulighed for at være med, og jeg vil helt klart satse på at komme med igen næste år. Oplæggene var gode, og jeg er blevet væsentligt klogere. Det har også været meget givende at sparre med andre tillidsrepræsentanter og TR-spillet var bare genialt godt.

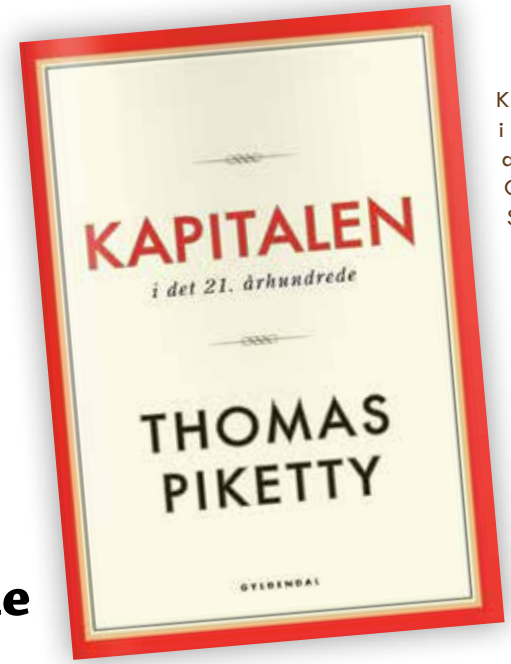
Martin Bitsch Baarts
catering
Royal Arctic Line

Jeg har i allerhøjeste grad fået noget ud af at være med. Det er rart at være sammen med kolleger og oplæggene har været gode. Jeg har generelt fået større indsigt i tillidsrepræsentantens hverv. Programmet har været varieret og godt. Et enkelt oplæg - det om STCW - var tungt stof, synes jeg.

Helene R. Henriksen
catering
Færgen

Det har været tre spændende dage. Jeg håbede på at få noget, jeg kan bruge, ud af det, og det er bestemt lykkedes. Dog kunne jeg godt ha' ønsket mig, at en større del af seminaret var opdelt i afdelinger, så man kunne vælge. Men ellers har det været godt. TR-spillet og opgaven bag efter var lærerigt.

Det er slet ikke let at anmelde Thomas Piketty's bog på et par sider. Dertil er den alt for overvældende righoldig på fortællinger, som har været savnet alt for længe.



KAPITALEN
i det 21. århundrede
af Thomas Piketty
Gyldendal 2014
Saxo.com: 324 kroner, 671 sider
115 diagrammer og tabeller, alle tilgængelige på nettet:
http://piketty.pse.ens.fr/en/capital21c2

ANMELDELSE

Kapitalen
i det 21. århundrede

Den franske økonom, som blev verdensberømt på et øjeblik efter bogudgivelsen, tager passende afstand fra alle ismer, men han har målrettet i 15 år gravet sig ned i statistikker og fortællinger om formuer og indkomster igennem den kendte økonomiske historie, med afstikkere tilbage fra antikken. Mange af konklusionerne kender vi godt. Vi ved godt, de rige bliver voldsomt meget rigere. Vi ved godt, at chefer i dagens samfund kan få mange millioner kontant i lommen. Vi ved godt, vi har forladt kuponklipper-samfundet til fordel for udvikling af en overklasse i udvalgte jobs. Vi ved godt, vi ikke bliver overtaget af olielande eller Kina, men af oligarker i alle lande. Vi ved så meget.

Tabel 7.3: Samlet indkomstulighed (arbejde og kapital) i tid og sted

Share of different groups in total income (labor + capital)	Low inequality (≈ Scandinavia, 1970s 80s)	Medium inequality (≈ Europe 2010)	High inequality (≈ U.S. 2010, Europe 1910)	Very high inequality (≈ U.S. 2030 ?)
The top 10% "Upper class"	**25%**	**35%**	**50%**	**60%**
including: the top 1% ("dominant class")	*7%*	*10%*	*20%*	*25%*
including: the next 9% ("well-to-do class")	*18%*	*25%*	*30%*	*35%*
The middle 40% "Middle class"	**45%**	**40%**	**30%**	**25%**
The bottom 50% "Lower class"	**30%**	**25%**	**20%**	**15%**
Corresponding Gini coefficient (synthetic inequality index)	0.26	0.36	0.49	0.58

Det for os mest bemærkelsesværdige er Skandinaviens placering i 70'erne og 80'erne som unikt lige samfund. Vi blev godt rodfæstede i det som Piketty agter som stabile socialstater. Siden har vi bevæget os ind i middelmådighe-den. Når vi i perioden 1955-1985 talte om sociale reformer, var der tale om politiske ændringer til gavn for de fattigste. Gennem de seneste årtier flytter alle sociale reformer penge fra de fattigste til de rigeste. Ordet reform har fået en trist klang.

Vi lader os overvælde

Men vi kan ikke forstå, at hele den offentlige medie-fortælling er mættet med udsagn der fortæller os, at vi mangler flere hænder på arbejdsmarkedet, og at de rigeste skal betale mindre i skat, så de bliver mere motiverede (til at købe flere slotte så de fattige kan bygge, renovere og servicere). Vi lader os gerne overvælde af, at stort set alle økonomer og politiske fagfolk siger det samme, og påtager os byrden ved at sukke over drømmene, der forsvandt (Piketty's forklaring på den enstrengede violin er, at alle universitetsøkonomerne, alle toppolitikkerne og administratorerne, alle juristerne og revisorerne, at de alle selv tilhører den bedre middelklasse og betaler topskat).

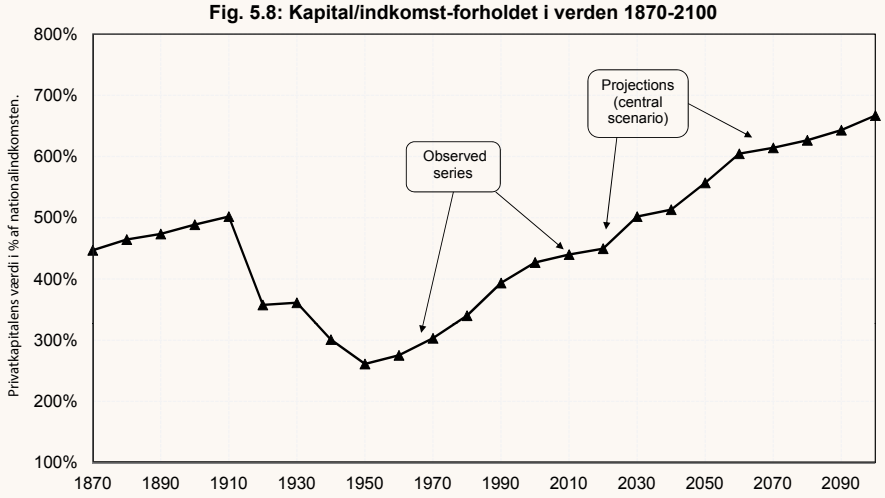
Piketty har svarene

Piketty leverer en lang række svar. Han ønsker ikke socialstatens blomstring af sentimentale eller ideologiske årsager. Han ønsker det, fordi det er den eneste fremtidsmulighed for kapitalismen. Hvis risikoen for sociale revolutioner, krige og atombomber, skal blive mindre. Hvis vi vil have udviklet en verden, vi kan holde ud at leve i.

De overordnede handlingsmuligheder som Piketty fokuserer på er, meget højere skat på rigdom (top- og arveskatter), mere generøsitet (uddannelse har i

> fortsætter næste side

Fig. 5.8: Kapital/indkomst-forholdet i verden 1870-2100



Ifølge simuleringerne af det centrale scenarie vil kapital/indkomst-forholdet på globalt plan kunne nærme sig 700% fra i dag og til slutningen af det 21. århundrede.

Illustrationen viser udviklingen af den samlede globale rigdom (bygningers værdi, banktilgodehavender, jordens værdi osv.), set i forhold til den globale årlige nationalindkomst. I det industrielle Europa steg denne værdi til 7 gange nationalindkomsten i perioden 1870-1910. Fra 1910 rammes Europa af katastrofer (2 verdenskrige og et børskrak i oktober 1929) og formuernes værdi rasler ned til godt og vel 2 gange nationalindkomsten i 1950. Det fremgår af diagrammet at nogenlunde det samme sker globalt og grunden er Europas tyngde i verdensøkonomien i første halvdel af 1900-tallet.

Efter 1950 stiger formueværdierne igen mod gamle højder, og i Piketty's scenarie for perioden 2010-2090, vil den globale formueværdi modsvare Europas i 1910 mod periodens slutning. Der er indregnet nogle forudsætninger om en opsparingskvote der stabiliserer sig på 10% og en vækstrate der falder fra 3% om året til 1,5%.

Det beregnede fremtidsscenarie er selvfølgelig, som Piketty formulerer det, kun een ud af flere muligheder. Menneskeheden kunne finde på at brænde atombomber af, naturkatastrofer som konsekvens af klimaforandringer .....

Men, vi er alle - samlet set - rige, endnu. Meget rige. Og rigdommen vokser voldsomt. Vi taler dog i den offentlige diskurs mere om fattigdom, staternes fattigdom. Hvilket ikke ændrer på at de samme samfund, også Grækenland, er enormt rige samfund.

Piketty skriver i slutningen af sin bog: "Hvis man adderer alle de finansielle statistikker for alle lande i verden, når man frem til den konklusion, at de fattige lande (Afrika....) også har en negativ position, og at verden som helhed har en klart negativ position. Med andre ord er vi ejet af planeten Mars."

> fortsat fra forrige side

sig selv en civilisatorisk værdi og er ikke blot en værdi for arbejdsmarkedet), og stærkere internationale institutioner til at begrænse/afvikle nationernes skattekonkurrence.
Her er bogens sidste sætning:
"De, der har mange penge, glemmer aldrig at forsvare deres interesser. At nægte at tælle er sjældent til de fattigste fordel."

Bogen er på mange måder ganske spændende og den er uhyre velfortalt. Også oversættelsen og hele disponeringen af bogen fortjener stor ros (bortset fra alt for mange betydende noter - 64 sider med lille skriftstørrelse - som er placeret bagest i bogen, fremfor at blive integreret i teksten, eller placeret nederst på siderne).

OleS

... hverdagen

> fortsat fra side 13

Navigatørerne om bord er tilfredse med, at Søfartens Ledere ved Ø-Færgens overgang til kommunalt selskab for fem år siden bibeholdt overenskomstretten.

For de menige er det FOA Søfart, der har overenskomsten. Og det er skibsassistent Palle Nielsen, der også er fællestillidsmand, fuldt tilfreds med. Efter en del stilstand lykkedes det for et par år siden at få overenskomstaftalen mellem FOA Søfart og kommunen på plads.

-FOA leverede den gang et kanon stykke arbejde, konkluderer han.

Med andre ord er de tre på dagens vagthold helt enige om, at Ø-Færgen er en attraktiv arbejdsplads.

Det mærker driftsansvarlig Lasse Olsen blandt andet, når der opslås ledige stillinger. Navigatørstillingerne får omkring 45 ansøgninger, mens stillingerne som skibsassistent gerne søges af en tyve stykker.

Afløserfærge efterlyses

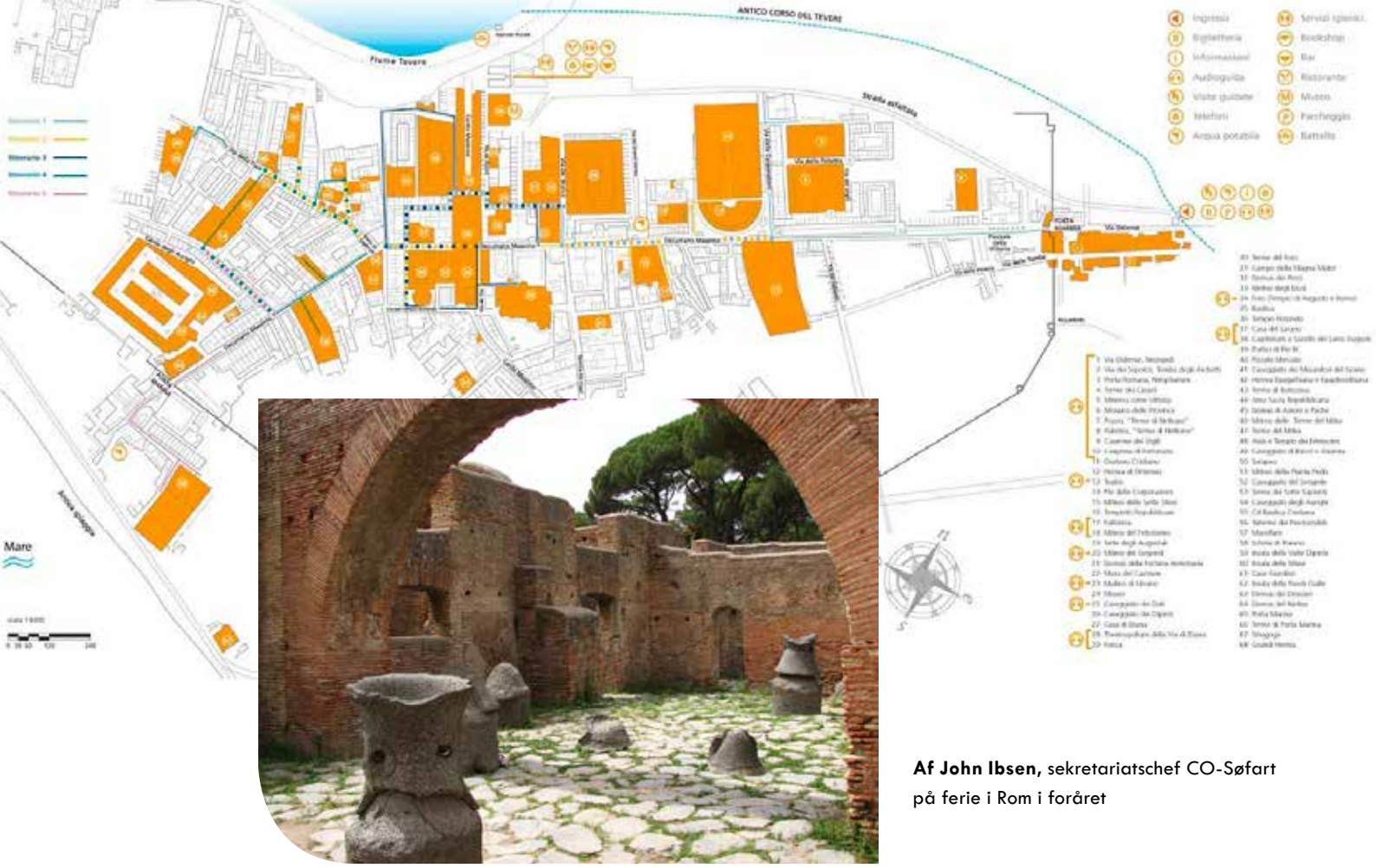
Hans bekymringer ligger i en helt anden afdeling.

-Jeg kan ligge søvnløs om natten over, at vi ingen afløserfærge har. På det punkt er Danmark simpelthen et U-land.
Hver overfart har specielle færgelejer og færger af vidt forskellig karakter. Det må simpelthen kunne gøres bedre, lyder hans opsang.

Ved værftsophold kræver det derfor mere end almindelig kreativitet at finde afløserfærger.

-Vi er død-afhængige af at kunne sejle. Der er mælkeproducenter på øerne, der skal have mælken hentet.
Jeg håber virkelig, at det nyetablerede Færgesekretariat som førsteprioritet får løst udfordringen med afløserfærgerne, siger han og tilføjer:

-Som tingene er nu, er det hul i hovedet og der må politisk bevågenhed på problemet.



Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart
på ferie i Rom i foråret

I fremmed havn - Ostia

Som et lille kuriosum har jeg i forbindelse med min ferie i foråret besøgt Ostia - Roms oldgamle havneby. Stedet er nu et af de turist-mål, som er et "must", når man er i Rom.

Man kan via de historiske kilder bekræfte, at der fra midt 500-tallet f.Kr. har eksisteret en befæstet koloni, som skulle forhindre angreb mod Rom fra kysten. Men fra litteraturen ved vi også, at de gamle historikere har hørt rygter om, at Ostia skulle være blevet anlagt allerede 600 f.Kr. af Roms fjerde konge, Ancus Marcius.

De Puniske krige

Der er tale om en fællesbetegnelse for tre krige fra perioden mellem 264 f.Kr. og 146 f.Kr., som opstod mellem den romerske republik og punerne (dem vi andre kalder kartagerne).

Den første krig opstod som følge af misundelse over Karthagos store handelsflåde i hele Middelhavet, som med center fra Sicilien dominerede de vigtige handelsruter fra Afrika og Mellemøsten.

Med baggrund i en "uhellig" alliance mellem de Græske kolonier og Romerne, iværksatte man en landkrig på Sicilien, som strakte sig frem til 241 f.Kr., hvor Rom for første gang indsatte sin flåde og vandt slaget, hvorefter mangel på forsyninger og tropper tvang Karthago og Sicilien til at overgive sig.

Næste slagsmål, i 218 f.Kr., opstod omkring ejerskabet af de rige sølvminer i Spanien, og herfra kender vi alle historien om Hannibal og elefanterne, som drog over Alperne.

Krigen endte dog med et stort slag i Nordafrika, som Karthago ligeledes tabte.

Den sidste krig indledtes i 149 f.Kr., hvor indflydelsesrige romere pressede krigen igennem ud fra en frygt for Karthagos mulighed for ny ekspansion.

Pressets omfang illustreres godt med Cato den Ældres faste afslutning på hans indlæg i Senatet – "…I øvrigt mener jeg, at Karthago bør ødelægges…". Dem der har besøgt byen kan bekræfte, at det blev den.

Havnen

I starten var der nok mere tale om en beskyttet lagune med tilhørende havnebygninger og en mindre by, som i 68 f.Kr. blev indtaget af pirater og nedbrændt.

Da to senatorer blev bortført ved samme lejlighed, reagerede Senatet ved at beordre piraterne nedkæmpet af styrker fra Pompei og en befæstet by med bymur og tilhørende havneanlæg opført.

Det første reelle havneanlæg blev opført i første århundrede e.Kr., og lå cirka 3 kilometer nord for Ostia, hvor vanddybden var stor nok.

Fra historikerne ved vi, at den bestod af to buede moler, og - som noget revolutionerende nyt dengang - et fyrtårn.

Da strømforholdene senere ændrede sig, blev det kort efter anlæggelsen nødvendigt at anlægge en ny havn.

> fortsætter næste side

Vinstuer, barer og restauranter er der mange af i stueetagen i Ostia. Som det fremgår af kortet på modstående side er området enormt. Og det er som at gå rundt i et frosset tidsbillede

> fortsat fra forrige side

Denne gang blev havnen opført som et femsidet (pentagonalt) bassin med en diameter på 715 meter og omgivet af lager og kornmagasiner for at lette last- og losning.

Havnen blev hurtigt en stor handelshavn, og fra ca. 300 e.Kr. blev havnen centrum for al den romerske kornimport fra Afrika.

Sammen med havneanlægget blev der udgravet floder, så korn og varer kunne fragtes med flåder og pramme frem til Rom.

Faktisk blev havnens grundlæggelse også starten på, at mere og mere af handlen langsomt blev flyttet ind i landet.

Da handlen forlod havnen og flyttede direkte til Rom, pakkede befolkningen ganske enkelt deres ejendele og forlod byen.

Byen sandede derefter til, hvorfor, bortset fra tidens ælde og de lokales behov for byggematerialer, byen fremstår som den gjorde dengang – et frosset tidsbillede.

Fra by til storby

Efter afslutningen på anden puniske krig, oplevede Ostia en voldsom befolkningstilvækst, som tiltog i samme grad som havnen voksede.

Fra en mindre havneby, voksede den på kort tid til ca. 50.000 indbyggere, og da den var på sit højeste, havde Ostia et indbyggertal på over 100.000.

Pladsmangelen gjorde, at der var behov for nytænkning i forhold til beboelse til alle tilflytterne.

Man begyndte at bygge etageejendomme, som dem man kendte fra Rom.

Blandt ruinerne finder man lejlighedskomplekser opbygget omkring parker eller haveanlæg, og mange af disse – måske fordi det var en havneby, med små forretninger og vinstuer i hele stueetagen.

Fristende forårsfrokost i Seniorklubben

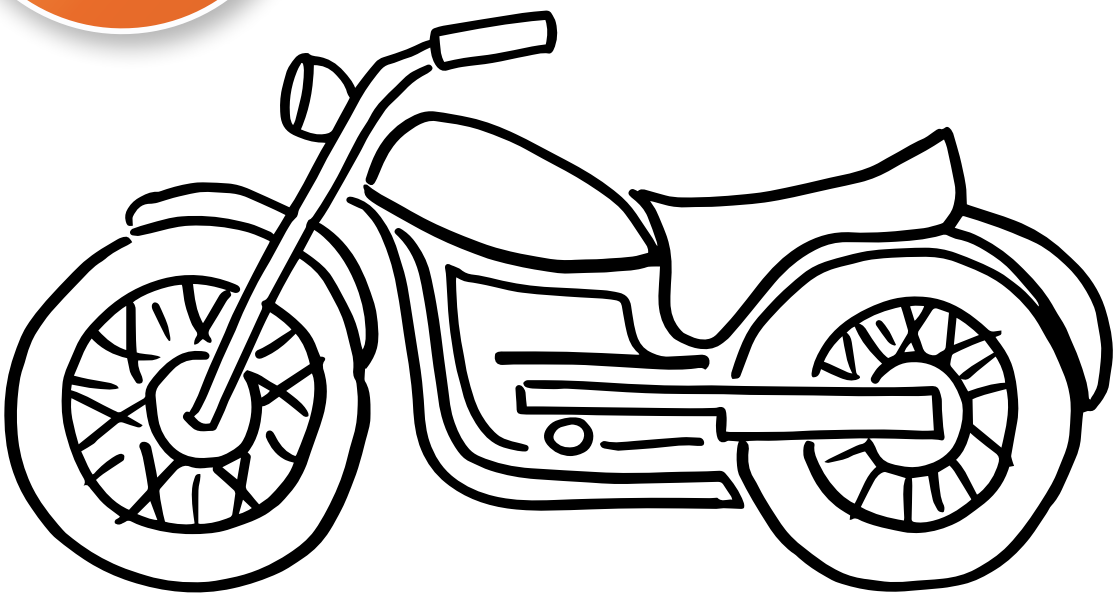
Deltagerne i Seniorklubbens forårsfrokost i april gik mætte fra borde, fortæller formand Leif R. Andersen.
Og det er slet ikke så sært, når traktementet tages i nærmere øjesyn. Billedet er indleveret til redaktionen af klubbens formand med opfordring til at minde læserne om aktiviteterne i Dansk Metals Maritime Afdelings Seniorklub.
Nederst på side 22 kan ses nærmere om, hvordan klubben kontaktes, hvis du nu er blevet fristet af at tegne medlemskab.

hanh

VI HAR GJORT DET NEMT AT TEGNE EN

FLEKSIBEL OG BILLIG MC-FORSIKRING

DU KAN OGSÅ TEGNE TRYG MC VEJHJÆLP!



Du vælger selv, om selvrisiko ved tyveriskade skal være den samme som på din kaskoforsikring. Du kan også købe en **Førerulykkesforsikring til MC**. Så får du mulighed for udbetaling af strakshjælp, hvis du er uheldig at brække fx en arm eller et ben i en MC-ulykke. Strakshjælp udbetales, selvom hele skaden ikke er endeligt færdigbehandlet.

Læs mere om forsikringen på **tjm-forsikring.dk/mc** eller kontakt din forsikringstillidsmand. Du kan også ringe og høre mere på **7033 2828.**

Tjenestemændenes Forsikring
sammenhold betaler sig

Pølsehorn med ringridderpølse

En kombination af sønderjyske ringridderpølser og fransk briochedej resulterer i det, som Jonatan Leer kalder "et pølsehorn helt uden modhager".

Et af højdepunkterne i min sønderjyske barndoms somre var det årlige ringridderoptog i Aabenraa. Det var et flere kilometer langt optog, der bestod af hundredevis af heste, ryttere i deres fineste puds, bevæbnet med lanser og en mangfoldighed af orkestre.

Jeg har aldrig helt forstået de finere detaljer i selve sporten ringridning - udover at det er noget med at en rytter skal ramme en ophængt ring med en lanse, men jeg har altid haft en svaghed for pomp og pragt, og det må man sandelig sige, at man fik i det festlige ringridderoptog.

Min kone fik indsigt i en særlig variant af ringridning i forbindelse med vores bryllup. Hun kommer selv fra en stolt storbyslægt fra Amager. Hun syntes dog, det kunne være romantisk med et bryllup hos min familie i landlige omgivelser. Så hele slægten tog med "på landet" for at fejre os.

Verdens (måske) bedste pølsehorn

16 styks

8 ringridderpølser
½ pakke gær
½ dl vand
1 spsk. sukker
½ tsk. havsalt
½ dl mælk
250 g hvedemel – gerne Tipo 00
2 æg
200 g smør
Et nip gurkemeje
Æg til pensling

1. Rør gæren ud i lunken mælk og vand.
2. Tilsæt salt, sukker, æg, gurkemeje (giver varm gul farve) og rør melet i lidt efter lidt. Her er det smart med en røremaskine, da der skal røres meget.
3. Kom så smørret i lidt efter lidt i skiver. Rør 10-15 min til alt smørret er optaget i dejen, og den fremstår elastisk.
4. Lad dejen hæve et lunt sted ca. 2 timer til den er dobbelt så stor.
5. Skær pølserne i halve.
6. Rul dejen ud i en stor firkant, og skær dejen i mindre firkanter, der er så store, at de kan pakke en halv pølse ind. Her kan man være så kreativ som man ønsker, jeg plejer at være ret minimalistisk.
7. Lad pølsehornene hæve i 1 time.
8. Pensel dem og bag dem ca. 15 min ved 170 grader til de har fået en flot gylden farve.
9. Op på cyklen og afsted, og når du er blevet sulten, er de nok blevet lunkenlune, og så smager de allerbedst!

Ringridning på traktor

På selve bryllupsdagen smukkeserede hun sig som aldrig før i sin families lejede sommerhus. Hun og hendes fader, der skulle føre hende op, blev hentet i en vintage Volvo og kørte i deres stiveste puds gennem det skønne Løjtland med marker og bøgeskov.

Da de sad der, fulde af forventning og nød det fuldgrønne og solbeskinnede landskab, fik de pludseligt øje på noget, der stak lidt ud. På en mark ræsede en stribe traktorer rundt og smadrede græstæppet. Da bilen nærmede sig forstod min kommende viv, at optrinnet var en modernisering af den klassiske ringridning, nemlig traktorringridning. En flok bondekarle kørte rundt på tunede traktorer med lanser og forsøgte at fange en ophængt ring. Det er altså i bund og grund det samme som den klassiske ringridning. Den veldresserede hest var blot erstattet af en firhjulet jernhest. Det gjorde stort indtryk på min kone, sådanne fritidssysler oplever man ikke i storbyen! Hun havde ønsket sig et landligt bryllup, og det fik hun!

En farlig god pølse

Når man har sagt ringridning, har man også sagt ringridderpølser. Det er en farlig god pølse, der minder lidt om en krydret medister. Jeg kom i tanke om den, da jeg for nyligt satte mig for at lave pølsehorn til en cykeludflugt med gode venner. Da der var flere feinschmeckere iblandt selskabet, tænkte jeg, at jeg hellere måtte gøre mig umage og lave et uhyrlig godt pølsehorn. Så ikke noget med købedej og cocktailpølser. Efter mange overvejelser endte jeg med at bruge ringridderpølser og pakke dem ind i en briochedej, som er en smørholdig – og derfor ekstra cremet, elastisk og afrundet – bolledej fra Frankrig. Dette møde viste sig at være en særdeles behagelig kombination. Et pølsehorn helt uden modhager – bare ren velsmag!

Det er måske verdens bedste pølsehorn.

Jeg har ikke fået bedre i hvert fald. Det er også et i særklasse kalorietungt horn, derfor er det desto mere velegnet som snack efter en dagsmarch på cyklen i det danske sommerland.

Husk at fylde køletasken – evt. med en læskende hvedeøl.

TEKST & FOTO Jonatan Leer

Veteran og ihærdig forkæmper for officiel anerkendelse af de søfarendes indsats under 2. Verdenskrig, Erik Kragelund, var blandt talerne ved Mindeankeret. Foto: Ole Strandberg

Markering af befrielsen 5. maj

Veteraner samlet til kransenedlæggelse

Ved kransenedlæggelsen var CO-Søfart repræsenteret ved rejsesekretær Barno Jensen her nærmest kameraet. Foto: Ole Strandberg

70-året for Danmarks befrielse blev markeret med en kransenedlæggelse ved Mindeankeret i Nyhavn, hvor højtideligheden til ære for de faldne søfolk i allieret tjeneste samlede omkring 150 mennesker.

Kronprins Frederik var blandt de fremmødte, der mindedes de faldne søfolk. Kronprinsen viste også sin respekt til de fremmødte veteraner, som han hilste på under mindehøjtideligheden.

De søfarendes organisationer ved 3F Sømændene, Maskinmestrenes Forening, CO-Søfart samt Søfartens Ledere stod bag ceremonien med faner, taler og kransenedlæggelse.

Der var taler af dels Jan Kaare Christensen, admiral Nils C. Wang og formand for Maskinmestrenes Forening Per Jørgensen, der talte på de søfarendes organisationers vegne. Også krigssejler Erik Kragelund talte ved højtideligheden, hvor orlogsprovst Ejgil Bank Olesen afsluttede med tale og velsignelse.

hanh

Billedgalleri fra mindehøjtideligheden på vores hjemmeside på www.co-sea.dk - se under nyheder og datoen 5. maj.

Seniorklubben

DMMA

For efterlønnere og pensionister

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

Kontingent: 240 kr. pr. år.

For yderligere information kontakt formanden.

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

- Forårsfrokost
- Sommerudflugt
- Efterårs ålegilde

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

Klubberne

DMMA
Dæk og Maskine

Region Hovedstaden
Klub 8

Tur til Bakken
onsdag 8. juli

Skovtur til Dyrehavsbakken for medlemmer af Klub 8.
Mødested er Klampenborg S-togsstation kl. 13. Herfra slentrer vi gennem skoven til forlystelsesstedet og finder et traktørsted.
Mulighed for gensyn med Korsbæk fra TVs Matador-serie!

Rigtig god sommer til alle.

Vi ses
Helmut

Konstitueret formand
Helmut Sørensen, tlf. 21 44 94 34

Vi mindes

Egun Grønlund
f. 22. november 1916
er afgået ved døden 31. marts 2015

Nyt om navne

Dansk Metals Maritime Afdeling
Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. juli - 31. august 2015

FØDSELSDAG

Catering

50 år
Anne-Marie Nielsen, 10. juli
Jens Wincent Andersen, 14. juli

60 år
Kai Tarp, 21. juli
Jørgen Bonde Christensen, 10. august
Verner Stoklund, 17. august
Christa Wulff Emming, 30. august

65 år
Johannes Eigil Jensen, 24. juli
Lars Byø, 24. juli

70 år
Jørn Roos Andersen, 10. juli
Leif Grønnegård Christensen, 21. juli
Holger Kofoed, 26. juli
Leif Jørgen Laursen, 28. juli
Jane Hartvig Larsen, 11. august
Tove Kure Nielsen, 24. august

Dæk og Maskine

50 år
Hans Göran Karl Frölich, 14. juli
Carsten Nielsen, 24. august

60 år
Michael Tommy Johannsen, 24. juli
Bjarne Mathiesen, 24. august

70 år
Bent Jørgensen, 18. juli
Jens Kristian Andersen, 19. august

75 år
Georg Helmut Martin Prufer, 18. juli
Ove Rasmus Piil Pedersen, 31. juli

80 år
Erling Schriver Christensen, 18. august
Carl Emil Olesen, 22. august
Jørgen Christiansen, 24. august

JUBILÆUM som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

Catering

25 år
Sonja Hansen, 1. juli
Allan Vadmand Riise, 1. juli
Jens Møldrup Nielsen, 1. august
Anna-Lise Svensson, 1 august
Claus Peder Buch, 1. august
Ruth Lillian Thorsen, 1. august

Dæk og Maskine

60 år
Benny Tage Jensen, 1. august

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

I april udgav forlaget Gyldendal bogen Majestic Mærsk. Den er på i alt 306 sider, rummer i hundredevis af enestående billeder og journalist Kirsten Jacobsens levende fortælling. Vejlende udsalgspris lyder på 425 kr.

Majestætisk flot fortælling

Der er ganske få journalister, der formår at lade alle sanser rotere frit, suge til sig, bearbejde de indsamlede data og derefter formidle historien levende, indsigtsfuldt og sprogligt formfuldendt. En af de få er 71-årige Kirsten Jacobsen. Hendes kronologiske fortælling om 32 døgns medsejlads på containergiganten 'Majestic Mærsk' ledsages i denne udgivelse fra april af et overflødighedshorn af enestående fotos, skabt af fotograf og filmskaber Gregers Heering.

Som anonyme iagttagere bringer bogen os tæt på den internationale besætning om bord. Deres historier, arbejdet om bord og ja, kort sagt hele molevitten får vi serveret på noget, der ligner et sølvfad i papirformat.

For landkrabben er bogen en fortællende "Søfartens ABC" - for den søkyndige er det en medrivende dokumentar, befriet for sprogligt misbrug af maritime vendinger og uden nedslidte verbale klicheer.

Billederne får fuld udblæsning i bogens format på 25 x 27 cm. Med de i alt 306 sider er den imidlertid mindre egnet til sommerens liggestol. Den fortællende logbog fra 'Majestic Mærsk' egner sig derfor bedst til opretsiddende indtagelse.

Tak til forfatter, fotograf og forlaget Gyldendal for denne enestående bog om livet til søs anno 2015.

Tekst: Hanne Hansen