

Fagbladet CO-Søfart

BornholmerFærgen

**Afklaring af fremtiden
højt på ønskesedlen om bord**
> 12 - 15



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
Jesper H. Sveegaard, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Viborg

Deadline

Læserbreve og artikler til næste nummer,
skal være redaktionen i hænde senest
4. november eller efter aftale.

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

Næste nummer

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

Forsidefoto

Septemberdag i Rønne Havn
Foto: Hanne Hansen

Oplag

2.350

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Faglige sager og noter 4-7 +19

Siden sidst:
Aktiviteter i faglig afdeling 6-7

Metal Vest nyt medlem af CO-Søfart 7

Nye STCW-regler fra 1. januar 2017 8-9



Lykkelig for otte timers ugentligt
arbejde i mandehørm og olielugt 10-11

BornholmerFærgen og fremtiden 12-15

Askøfærgen:
-Her har vi det godt 16-18

Æbletærte - og lidt om den mest
"betydningsfulde" frugt 20-21

Seniorer på sejlads med frokost 22

Nyt om navne 23

Tour de museum 24

Feriedage kontoret CO-Søfart

John Ibsen	17/10 - 21/10	Barno Jensen	17/10 - 21/10
Christian H. Petersen	17/10 - 21/10	Corlis Hansen	20/10 - 21/10

Leder

Udvidelse af DIS kun med **garanti** om dansk beskæftigelse

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Krisen i offshore-industrien har for alvor ramt Danmark, og rederierne har indledt voldsomme opsigelsesrunder.

Det er svært at argumentere generelt mod sagligheden i opsigelserne, når skibe blive oplagt, solgt eller hugget op. Det kræver et skib for at en søfarende har et sted at arbejde.

Rederierne og erhvervet har naturligvis brugt krisen til igen at få taget diskussionen om udvidelse af DIS til offshore-området op. Seneste udmelding er, at den tidligere erhvervsminister, Brian Mikkelsen, vil have udvidelsen med som en del af finansloven. De fleste politiske partier har også signaleret åbenhed overfor en udvidelse.

En udvidelse, som også de fleste faglige organisationer i erhvervet støtter op om, dog under den forudsætning, at udvidelse skal sikre DANSK beskæftigelse.

Opsagte danskere i overtal i Maersk Supply Service

I forbindelse med de opsigelser, der nu sker i erhvervet, oplever vi desværre særligt i et enkelt rederi, at andelen af danskere, som opsiges, virker uforholdsmæssig stor.

I Mærsk Supply Service er der sidst i september gennemført opsigelse af 334 medarbejdere. Af disse er ca. 66 pct. danske søfarende. Blandt skibsassistenter forsvinder 68 af i alt 77 danske skibsassistenter.

Før opsigelsesrunden var danskerne den største gruppe blandt syv nationaliteter, som Mærsk Supply Service beskæftiger i denne stilling. Nu er danskerne den tredje mindste gruppe i disse stillinger.

I styrmandsgruppen forsvinder 66 af i alt 125 danske stillinger i opsigelsesrunden

Når danske søfarende opsiges i så uforholdsmæssigt stort antal i den del af offshore-erhvervet, som allerede har DIS og Tonnageskat, så bliver man bekymret over, hvor seriøst det egentlig kan tages, når der meldes ud, at man ønsker en udvidelse af DIS bl.a. for at sikre dansk beskæftigelse fremadrettet.

Garantier er bedre end luftige argumenter

Historisk kan vi, desværre, konstatere, at man fra politisk hold har taget arbejdsgivernes påstand om, at man bl.a. ønsker bedre erhvervsstøtteordninger for at sikre dansk beskæftigelse for gode varer, den ene gang efter den anden.

I dag må de samme politikere med de faktuelle tal på bordet erkende, at arbejdsgivernes argumenter, ikke holdt i den virkelige verden.

Fra vores side af bordet er vi opdraget til at lære af historien. Og vi har nu på den hårde måde lært, at løfter fremsat i politisk øjemed har det med at være meget korttidsholdbare. Skriftlige garantier derimod og klare, nedfældede aftaler og betingelser har ikke kun længere holdbarhed. De er også meget nemmere at forholde sig til for alle involverede parter.

Vi (Dansk Metal) støtter op om udvidelse af DIS til hele offshore-området, men vi insisterer på og forudsætter for støtten, at politikerne denne gang sikrer, at en sådan yderligere tildeling af tilskud fra samfundskassen modsvares af varige garantier for både uddannelse og beskæftigelse af danskere i erhvervet. Og at ordningen indeholder klart formulerede muligheder for straf for brud på betingelserne.

Læs også
LEDEREN
side 3

Faglige sager

& noter

Stor opsigelsesrunde i Maersk Supply Service

Af John Ibsen, sekretariatschef & Kirsten Østergaard, faglig konsulent, CO-Søfart

For medlemmer i Maersk Supply Service har september været en meget lang måned med mange spekulationer og stor usikkerhed. Rederiet varslede medio august en omfattende nedskæring med opsigelse af 400 søfarende, og opsigelserne blev sendt ud sidst i september.

Umiddelbart efter, at Maersk Supply Service 18. august offentliggjorde nedskæringerne, frasalg af enheder og planlagte opsigelser, var vi fra DMMA igen til forhandlings- og orienteringsmøde hos rederiet.

Ud af de i alt 400 varslede opsigelser i rederiet rammer nedskæringerne cirka 215 danske søfarende. Fra DMMA's overenskomstområder opsiges 35 skibsmekanikere, 14 skibsassistenter, 51 navigatører, 3 hovmestre, 4 kokke, 9 kranførere og 5 kranmekanikere.

Vi har opdateret løbende på hjemmesiden, efterhånden som der var nyt i forbindelse med opsigelserne. Et medlemsmøde er afholdt 10. oktober, hvor berørte i opsigelsesrunden kunne få afklaret en række spørgsmål om mulighederne for uddannelse og evt. ny karriere. Når dette blad udkommer, er medlemsmødet afholdt, og evt. nyt i den forbindelse vil være at finde på hjemmesiden på www.co-sea.dk

Da MSS sidste efterår også gennemførte en større nedskæring med opsigelser til følge, kritiserede vi i DMMA rederiets lukkethed omkring processen i skarpe vendinger. Denne gang skal rederiet til gengæld have ros for både sin åbenhed, informationsniveauet og lydhørheden overfor vores ønsker på medlemmernes vegne. De aktuelle opsigelser rammer denne gang bredt. Ingen besætningskategorier går fri og situationen er dybt bekymrende.

Frivillig fratrædelse

Som en del af rederiets information til de søfarende først i september indgik tilbud om at søge om frivillig fratrædelse.

Mange DMMA-medlemmer henvendte sig herefter i faglig afdeling for at høre nærmere til indholdet i tilbuddet og konsekvenserne. Flere spurgte også direkte til, om vi kunne anbefale at søge frivillig fratrædelse på de fremsatte vilkår.

Om en frivillig fratrædelse er det rigtige valg, afhænger af den konkrete situation medlemmet står i. Kan man gå på efterløn, har man fundet et nyt job, eller vil man bare først i køen, samt mange andre faktorer spiller ind.

DMMA har vejledt om selve indholdet i tilbuddet, så den enkelte er klædt på til at træffe den individuelle, bedste beslutning.

Fra vores overenskomstområder har 7 skibsmekanikere, 5 skibsassistenter, 15 navigatører og 2 kokke, søgt om og fået bevilliget frivillig fratrædelsesordning.

Mulighed for uddannelse

Vi har i DMMA, som overenskomstbærende organisation, forhandlet med Maersk Supply Service for de områder, som vi dækker: Navigatører, hovmestre, kokke, menige i catering, skibsmekanikere og skibsassistenter.

Med alvorlig krise i offshore-erhvervet, har der været stor interesse fra medlemmerne i Maersk Supply Service til at høre

nærmere om de muligheder for uddannelse, der ligger i overenskomsterne for menige ved opsigelsesrunder som netop den igangværende hos MSS.

Mulighederne for uddannelse ligger dog primært i de meniges overenskomster, men som medlem kan man altid kontakte os, og høre, om der er andre finansieringsmuligheder eller tilskud. Her bliver næste skridt at få afklaret de enkeltes ønsker til uddannelse og få processen omkring den del sat i gang.

I den forbindelse skal vi opfordre vores medlemmer til at ajourføre de personlige oplysninger i vores medlemssystem, gerne med e-mail adresse, så vi har mulighed for direkte kontakt.

Indholdet i overenskomstaftalerne for menige ang. uddannelse er kort opsummeret:

- Hvis man har været ansat i rederiet i mindst 1 år og opsiges pga. rederiets forhold, er man i opsigelsesperioden eller i tilknytning til fratrædelsen berettiget til at deltage i et for den ansatte relevant AMU-kursus af indtil 4 ugers varighed efter nærmere aftale.
- Desuden indbetaler rederiet for den ansatte, der har været ansat i over 5 år, den pågældendes månedshyre x 2 til en særlig pulje. Fra denne pulje kan den ansatte søge uddannelse af enhver art.

Via vores kontakter i rederierhvervet har vi også kunnet henvise et par medlemmer til akut opståede ledige jobs, og vil fortsat holde os orienteret om muligheder, der dukker op.

Vi har aftalt med MSS, at alle officerer, der ville komme i klemme med fratrædelsesgodtgørelse efter Sømandsloven, får den for officeren mest gunstige løsning.

Danbor-opsigelser fremskyndet

Som nævnt i sidste fagblad er Danbor i gang med en større nedskæringsrunde pga. af nedgang i antallet af mobile rigge. Faktisk går Danbor i perioden, som startede i sommermånederne og frem til starten af 2017, fra fire til kun én rig. De kan naturligvis få flere rigge på et senere tidspunkt, men lige pt. betyder det ganske store nedskæringer. For riggen 'Maersk Resolve' er opsigelserne blevet fremskyndet i forhold til den oprindelige plan, så der nu er sendt opsigelser ud til alle på 'Resolve'. cp

17.500 kr. manglede i slutaftregning

Et medlem, som selv sagde sit job op i Aramark, henvendte sig efterfølgende, da hun var i tvivl, om hun var blevet slutaftregnet korrekt. Det viste sig, at hendes sidste lønningsdag også var hendes sidste dag ude på riggen. Da hun efter to ugers arbejde "optjener" retten til lønnet frihed i efterfølgende 21 dage (inkl. ferie), kontaktede jeg Aramark, som hurtigt meldte tilbage, at hun naturligvis skulle have de resterende dage udbetalt. Pga. ferie gik der lidt tid, inden beløbet på cirka 17.500 kr. nåede frem til medlemmet, men det er nu sket og sagen er dermed afsluttet herfra. cp

Nye tillidsfolk

I Esvagt har kokkene valgt Flemming Knudsen til tillidsrepræsentant. Torben Nakskov er stoppet som Business Leader i DFDS. Der har derfor været valg til ny suppleant og Brian Segel fra 'Crown Seaways' er blevet valgt. cp



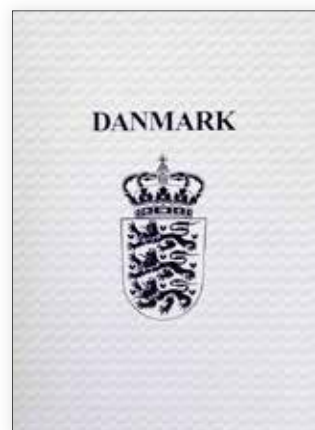
DMMA's UDDANNELSESFOND

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

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

Søg

**DMMA's Uddannelsesfond
om at få dækket udgiften**



Medlemmer af DMMA kan ansøge DMMA's Uddannelsesfond om refundering af gebyret på 500 kr. ved erhvervelse, fornyelse eller udskiftning af sønæringsbevis. Ansøgning via mail til DMMA.

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft følgende som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

**FOR
MEDLEMMER
AF DMMA**

Refundering
af gebyr til
sønæringsbevis

Udbetaling af ledighedsdage efter skibsansættelse

Et medlem har været ansat i en længere periode i 2015 som skibsansat. En skibsansættelse betyder, at man ikke længere er ansat, når man afmønstrer skibet og derfor er berettiget til dagpenge. Medlemmet var dog ikke klar over denne konstruktion, ligesom rederiet måske ikke har været opmærksom på, at der i så fald skal udbetales ledighedsdage (3 G-dage) i forlængelse af hver afmønstring efter lovens nærmere bestemmelser. Vi har skrevet til rederiet og gjort krav på ledighedsdage og afventer nu rederiets tilbagemelding. **koj**

OK-forhandlinger aftalt med Svitser

Der blev afholdt overenskomstforhandlinger med Svitser den 28. september for skibsassistenter og skibsmekanikere. Overenskomsten vil være gældende fra 1. marts 2016. Forhandlingerne har afventet siden foråret, hvor hovedoverenskomsterne i Danmarks Rederiforening blev færdigforhandlet. **koj**

Siden sidst:

Nyt fra **faglig** afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart

Vi sveder i faglig afdeling på grund af det pludselige sommervejr. Fyringerne i Maersk Supply Service fylder naturligvis meget, og vi kan desværre fornemme, at krisen er ved at brede sig til resten af branchen. Men der er også lyspunkter som Viking Supply Ships, der jo heldigvis kom ud af de rørte vande.

Ferien er brugt, og alle er tilbage på pladserne. Men dårligt havde vi fået tændt vores PC'er, inden første bombe ramte os. Fyringerne i Maersk Supply Service er selvfølgelig forståelige i det nuværende marked, men alligevel er det jo umådeligt trist. Rederiet har i denne situation været utrolig samarbejdsvillig og informativ, og har løbende holdt møder og delt interne oplysninger med de overenskomstbærende organisationer. Dette gør naturligvis, at vi som organisation er klædt bedst muligt på til at hjælpe vore medlemmer.

En ny mand på kontoret

Den første september dukkede nyan satte Jesper Holmgren Sveegaard op på kontoret. Ud over den traditionelle velkomst-morgenmad, gik dagen med at få det elektroniske udstyr op at køre, skifte koder, hilse pænt på alle og i øvrigt være lidt rundtosset.

Selv om vi havde forberedt en blød start, er der meget at holde styr på, og

utrolig mange informationer som skal bearbejdes. Så mon ikke, der har været brug for en lur i stillekuppet på vej hjem til Odense efter fyraften?

Fjord Line

Vi har holdt møde med Fjord Line omkring indførsel af pension for menigt cateringpersonale. På mødet deltog PFA og redegjorde for opbygningen af pensionen og de forsikringer som ligger i pakken.

Sammen med rejsesekretær Barno Jensen blev der planlagt en rundrejse til skibene, så alle hold kunne få mulighed for at få information om pensionen og forhåbentligt også overenskomsten.

På mødet havde vi også mulighed for at drøfte den eneste hurdle – nemlig beregningen af hyrestigninger.

Det er vores store håb, at vi har en endelig overenskomst på plads, når dette blad udkommer.

> fortsætter næste side

Skibsprovianteringshandler Jens og Margrethe Withs fond

Fonden har til formål

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

Det er absolut en betingelse

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

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

**Ansøgningsfrist
medio november**

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

Faglige sager

& noter

> fortsat fra forrige side

DFDS - Den Sociale Arbejdsmarkedsfond

I perioden har der været afholdt bestyrelsesmøde i fonden.

Bestyrelsen består, udover repræsentanter fra DFDS og DMMA, af en overlæge og en cand.scient.soc, så der er både kendskab til faget, til det lægelige, det sociale og oftest også konkret til ansøgeren. Dette er medvirkende til, at ansøgningerne bliver behandlet på et meget oplyst grundlag.

Heldigvis er der en stigning i antallet af ansøgere, hvilket vi i bestyrelsen tolker som, at medlemmerne er begyndt at få øjnene op for fonden, og de mange ting, som I kan hjælpe hinanden med gennem den.

Denne gang var der fire ansøgninger, hvoraf de tre blev godkendt.

Der er al mulig grund til at søge, hvis man mener, man har et problem, som fonden kan afhjælpe indenfor dens formål.

Maersk Supply Service

Som allerede nævnt i indledningen, har samarbejdet med rederiet denne gang været optimalt. Man har hele tiden spillet med åbne kort, og har vi haft spørgsmål – hvad enten disse var af generel karakter eller på vegne af et medlem, så har vi hurtigt fået et klart svar.

Man har været lyttende og klar til at tage en dialog om de ønsker, som vi på vegne af de ansatte har fremsat.

På det medlemsmøde, som forventes afviklet, når dette blad udkommer, håber vi at være klar med de seneste nyheder og oplysninger, og skulle således gerne være i stand til at besvare alle de spørgsmål, som de berørte medlemmer måtte have.

Dan H. Rasmussen,
formand for Metal Vest.
Foto: CO-Søfart



Metal Vest nyt medlem af CO-Søfart

Af Hanne Hansen, CO-Søfart

1. oktober indtrådte Metal Vest som medlem af CO-Søfart. Metal Vest, der har base i Esbjerg, ønsker gennem samarbejdet at styrke sin position på offshore-området.

Medlemsskaren i CO-Søfart blev 1. oktober udvidet, da Metal Vest indtrådte som centralorganisationens sjette medlem. Målet er at styrke det faglige arbejde i offshore-erhvervet.

Metal Vest overenskomstdækker bl.a. teknikere som svejsere og smede samt roustabouts på Nordsøen. Beskæftigelsen i offshore-sektoren fylder generelt en del hos Metal-afdelingen i Esbjerg, hvor en lang række medlemmer indenfor jern og metal er ansat hos landbaserede underleverandører.

-Men det er først og fremmest vores engagement i olie, gas og vind i Nordsøen, der er baggrunden for ønsket om medlemskab, siger Dan H. Rasmussen, formand for Metal Vest, og tilføjer:

-Et samarbejde vil styrke vores position udenfor den danske grænse.

-Vi er stærke på danske overenskomster, men vi må erkende, at vi mangler viden og erfaring, når det kommer til internationale aftaleområder. I takt med, at der kommer flere internationale operatører ind i Nordsøen, har vi brug for også at kunne håndtere den del, siger Dan H. Rasmussen og fortsætter:

-CO-Søfart har den viden og erfaring,



- Dansk Metals Maritime Afdeling
- FOA Søfart
- Dansk El-Forbund
- Serviceforbundet
- Centralforeningen for Stampersonel
- Metal Vest

som vi har brug for, og CO-Søfart er samtidig repræsenteret i de internationale fora, hvor de overordnede regler og aftaler indgås. Så helt kort kan man sige, at der jo ikke er nogen grund til, at vi begynder at opfinde noget selv, som andre er rigtig gode til.

Medlemskabet af CO-Søfart blev besluttet på et bestyrelsesmøde i Metal Vest først i september.

Dansk Metals Maritime Afdeling overenskomstdækker cateringområdet på flere rigge og mobile havanlæg og har de seneste par år også indgået flere overenskomster med udenlandske operatører.

> fortsætter side 19

Nye STCW-regler træder i kraft 1. januar 2017

Du skal sikre dig, at du overholder de nye skærpede krav, inden du påmønstrer 1. januar 2017.

Af Jesper Holmgren Sveegaard, faglig konsulent CO-Søfart

NAVIGATØR

Hvis dit bevis skal fornyes i 2016, er der krav om, at du er uddannet i ECDIS. Du opfylder umiddelbart de nye krav om BRM (Bridge Ressource Management), men du skal være opmærksom på, at der er nye genopfriskningskrav for visse kvalifikationsbeviser.

Hvis du har en funktionsbaseret plads i henhold til de nævnte ruller for redningsbåde/flåder eller FRB vil du skulle kunne dokumentere kursus inden for de seneste 5 år pr. 1. januar 2017.

Hvis du ikke kan dokumentere et af de i teksten nævnte kurser, skal dette tages inden udgangen af 2016.

I henhold til STCW-konventionen (Safety – Training – Certificate - Watchkeeping), bliver de søfarendes uddannelses- og træningskrav skærpet fra 1. januar 2017. Det betyder, at søfarende, som allerede sejler, skal opfylde de nye dokumentationskrav.

De nye regler omhandler genopfriskning af kvalifikationerne:

- Betjening af ”redningsbåde -flåder og mand-over-bord både”
- Betjening af ”Fast Rescue Boat (FRB) (hurtiggående mand-over-bord båd)”
- Brandledelse på skibe
- Grundlæggende søsikkerhed og brandbekæmpelse for alle søfarende

Hvis du har en funktionsbaseret plads i rullerne; redningsbåde -flåder og mand-over-bord både / Fast Rescue Boat (FRB) (hurtiggående mand-over-bord båd)”, skal du kunne dokumentere kursus inden for de seneste 5 år inden 1 januar 2017. Hvis du ikke kan dokumentere et gyldigt bevis, så skal du tage et eller begge nævnte kurser inden udgangen af 2016.

Det udstedte bevis skal være med om bord, når du mønstrer et skib fra 1. januar 2017. Når dit 2010-sønæringsbevis udløber og du skal søge om nyt, vil der være nye skærpede krav om at kunne dokumentere at have gennemført genopfriskning af ”Grundlæggende søsikkerhed og brandbekæmpelse” inden for de seneste 5 år. Du skal bede skibsføreren udstede dokumentation for denne funktion i løbet af 2016. Efter 2017 skal du sørge for at tage et genopfriskningskursus inden for 5 år fra den dato, der står på attesten, som skibsføreren udstedte.

Da rullerne er et krav fra rederen, er det Dansk Metals Maritime Afdelings klare opfattelse, at rederiet skal betale for kurserne til hver søfarende, alt efter hvilken plads, de har om bord.

MASKINMESTER

Du opfylder umiddelbart de nye kvalifikationskrav, som er ERM (Engine Room Ressource Management). Du har fået en påtegning som ”ETO” (elektroteknisk officer) iht. STCW Regulation III/6. Hvis du har en funktionsbaseret plads i henhold til de nævnte ruller for redningsbåde/flåder eller FRB, vil du skulle kunne dokumentere kursus inden for de seneste 5 år pr. 1. januar 2017.

Hvis du ikke kan dokumentere et af ovennævnte kurser, skal dette tages inden udgangen af 2016.

MASKINIST

Du opfylder umiddelbart de nye kvalifikationskrav, som er ERM (Engine Room Ressource Management). Hvis din eksamen er efter 1. januar 2013, har du fået en påtegning som ”ETO” (elektroteknisk officer) iht. STCW Regulation III/6. Hvis ikke du har denne påtegning, skal du på et supplerende kursus, før du kan få denne påtegning på dit sønæringsbevis. Det

er ikke et krav i danske skibe, men kan være det i udenlandske.

Hvis du har en funktionsbaseret plads i henhold til de nævnte ruller for redningsbåde/flåder eller FRB vil du skulle kunne dokumentere kursus inden for de seneste 5 år pr. 1. januar 2017. Hvis du ikke kan dokumentere et af ovennævnte kurser, skal dette tages inden udgangen af 2016.

PROCESSEN



Du skal benytte dig af linket direkte på Søfartsstyrelsens hjemmeside (se adressen i boksen med links her på siden.)

Herfra skal du indtaste de informationer som kræves. Dog har Søfartsstyrelsen gjort det nemt, så du skal vælge informationerne ud fra en liste, efterhånden som du kommer til bunds i processen.

Betaling

Du skal betale 500 kr. inkl. moms pr. bevis og du betaler direkte fra søfartsstyrelsens hjemmeside, med dit betalingskort, i slutningen af den digitale ansøgningsproces. Du vil dog først blive trukket de 500 kr. pr bevis, når sagsbehandlingen er gennemført og beviset er udstedt.

UBEFAREN MENIG

Der er ikke et krav om kvalifikationsbevis, du skal derfor ikke søge om nyt bevis. Hvis du har en funktionsbaseret plads i henhold til de nævnte ruller for redningsbåde/flåder eller FRB vil du skulle kunne dokumentere kursus inden for de seneste 5 år pr. 1. januar 2017. Hvis du ikke kan dokumentere et af ovennævnte kurser, skal dette tages inden udgangen af 2016.

SAGSBEHANDLINGSTID

Husk at søge i god tid, da Søfartsstyrelsen har meget travlt med udstedelse af de nye beviser. Det vil ikke være muligt at søge om nyt bevis kun få uger inden udgangen af 2016 og være sikker på, at det når frem til påmønstring fra 1. januar 2017.

Manglende bevis kan blive dyrt

Man skal være klar over, at manglende beviser, og dermed manglende evne

x	x	x	x
x	x	x	

til at påmønstre, vil udgøre misligholdelse af ansættelsesforholdet, og rederiet vil derfor kunne hæve ansættelsen med øjeblikkelig virkning. Så vær derfor opmærksom på at få ansøgt om beviserne i god tid, også selv om det "koster" tid i den anden ende. Kvalifikationsbeviserne må aldrig blive ældre end 5 år fra udstedelsesdatoen.

HOVMESTER/ CHIEF STUART KOK MENIGE I CATERING

Der er ikke et krav om kvalifikationsbevis, du skal derfor ikke søge om nyt bevis. Hvis du har en funktionsbaseret plads i henhold til de nævnte ruller for redningsbåde/flåder eller FRB vil du skulle kunne dokumentere kursus inden for de seneste 5 år pr. 1. januar 2017. Hvis du ikke kan dokumentere et af ovennævnte kurser, skal dette tages inden udgangen af 2016.



BEFAREN MENIG FAGLÆRT SKIBSASSISTENT

Fra 1. januar 2017 vil det være et krav, at alle befarnes skibsassistenter har et kvalifikationsbevis, der dokumenterer, at de er befarnes skibsassistenter i overensstemmelse med STCW-konventionen. Hvis du kun har en påtegning i din søfartsbog som skibsassistent fra Søfartsstyrelsen, skal du have et nyt bevis med en ny påtegning som "befaren skibsassistent". Hvis du har en funktionsbaseret plads i henhold til de nævnte ruller for redningsbåde/flåder eller FRB vil du skulle kunne dokumentere kursus inden for de seneste 5 år pr. 1. januar 2017. Hvis du ikke kan dokumentere et af ovennævnte kurser, skal dette tages inden udgangen af 2016.

Links til mere information og til ansøgning

Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsens information om STCW 2010 beviser

<http://www.sofartsstyrelsen.dk/Presse/temaer/STCW/Visitering2010Beviser/Sider/default.aspx>

Retsinformation

Om datostemplet kvalifikationsbevis udstedt af kaptajnen

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=168628#Bill>

Her ansøger du om nyt bevis

<https://secure.capevo.net/xform/frontend/irs.aspx?alias=SoenaeringsbevisVers2&groupId=456&casefolderid=598&doctype=1>

En arbejdsskade har endevendt Kim Strandby Hemmingsens tilværelse. -Skaden er i hånden, men det største problem sidder i hovedet, siger han efter mentalt at have været i kulkælderen over at miste sin identitet som sømand.



Lykkelig for otte timers arbejde ugentligt i mandehørm og olielugt

Et banalt fald under en rundering har fået store konsekvenser for skibsassistent Kim Strandby Hemmingsen. En tilsyneladende lille skade i hånden har betydet konstante og stærke smerter. Det værste har dog været at erkende, at han aldrig mere kommer til søs.

-Jeg glæder mig hver dag til at komme på arbejde. Og jeg er glad, når jeg går hjem to timer senere – men træt. Her er mandehørm og lugt af olie. Her er flinke folk og en herlig jargon. Her er alt, hvad jeg kan drømme om, siger 47-årige Kim Strandby Hemmingsen.

Han er i jobprøvning på værkstedet hos Park & Vej i Hjørring Kommune og er efter hans arbejdsskade i februar 2014 langt om længe ved at finde sin rette hylde igen blandt motorer, traktorer, vejmateriel og værktøj. Håbet er at nå frem til faste rammer med et fleksjob.

Den venstre arm har han stukket inden for selen i arbejdsbukserne, så den hænger tæt ind til kroppen.

Sådan har hånden og armen det bedst. Hånden, der kan gøre så forbandet ondt med smertetrækninger op i armen, så han kan skrike højt. Hånden, der stort

set er ubrugelig – i hvert fald utilregnelig. Det ene øjeblik griber den om kruset, helt som den skal – i næste øjeblik, har hånden givet slip. Det har kostet en del kopper og tallerkner.

At sejle var mit liv og karriere

Mentalt har det været en arbejdsskade med vidtrækkende konsekvenser.

For selv om smerterne kan være ubeskrivelige og listen over undersøgelser og konsultationer er uendelig, så er Kim Strandby Hemmingsen ikke mange sekunder om at udpege det, der har været værst i forløbet.

-Det største problem har jo været inde i mit hoved. At erkende, at jeg aldrig mere kommer til søs, har været det allerværste, siger han.

-Det er jo hele min identitet. Min far er skibsfører, min morfar var selvstændig

med egen coaster, min storebror er skibsfører i DBB og min lillebror går på sidste semester i Marstal. At sejle var mit liv og min karriere. Jeg har været totalt nede i kulkælderen rent mentalt og ubevidst har jeg jo ikke villet erkende, at den del af mit liv er slut, fortæller han.

Oprindeligt er han uddannet træskibstømmer. Via vejen som skibsbyggermedhjælper fik han sort svendebrev, der blev efterfulgt af uddannelsen til faglært skibsassistent.

10 år havde han sejlet, da han 21. februar 2014 faldt om bord på kulskuberen 'Neutron' på en natrundering.

Han gled, mistede balancen og hamrede bagsiden af venstre hånd ind i lønningskanten. Hånden hævdede, gjorde ondt og han blev sygeafmønstret.

En lille knogle i hånden var revnet.

Rederiet Erria anmeldte arbejdsskaden helt efter bogen, og sagen gik derefter sin gang.

-Jeg troede jo hele tiden, at det var i næste måned, jeg igen var klar til udmønstring, fortæller Kim Strandby Hemmingsen.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Foråret 2014 gik, det blev sommer og smertehelvedet fortsatte. En operation i håndleddet for at lindre smerterne blev forsøgt. Men efter nogle uger var resultatet det samme.

Genoptræning, medicinering, morfinbehandling, alternative behandlingsformer, ergoterapi og fysioterapi har alt sammen været uden effektiv virkning.

-Jeg kan slet ikke bruge hånden. Jeg har følt mig som en fucking idiot, bemærker han.

Med arsenalet af piller, der skal indtages tre gange om dagen, er hukommelsen også blevet stærkt gennemhullet.

Hjælp fra DMMA

I løbet af 2014 begyndte papirerne i arbejdsskadesagen at lande i hans postkasse.

-Jeg syntes, det var uoverskueligt. Og der blev bare lettet en kæmpe sten fra mine skuldre, da jeg kontaktede DMMA, og Corlis Hansen på kontoret overtog sagen. Det har bare kørt derefter, fortæller han.

I det hele taget har Kim Strandby Hemmingsen kun rosende ord til overs for det system, som han blev en del af som følge af arbejdsskaden.

Ganske vist har sagsbehandlingen i Arbejdsskadestyrelsen været langstrakt på grund af styrelsens interne udfordringer. Men bortset fra det, får alle involverede lige fra rederi til DMMA samt styrelser, kommune og forsikringer kun positive ord med på vejen.

-Rederiet betalte løn i et helt år, inden de var nødsaget til at fyre mig. De har



På værkstedet hos Park & Vej i Hjørring Kommune går Kim Strandby Hemmingsen til hånd to timer fire dage om ugen. Han stortrives blandt kolleger, mandehørm og lugten af olie.

behandlet mig rigtig flot. Sagsbehandlere og beskæftigelsesvejledere i kommunen har jeg kun oplevet som imødekommende og gode, der er ikke et ondt ord at sige om det, siger han og fortsætter:

-Og jeg ved ikke, hvor mange gange jeg har haft ringet til Corlis ved DMMA med mærkelige spørgsmål. Men hver gang har jeg bare fået hurtigt svar tilbage. Det har været en meget, meget stor hjælp.

Skeptisk over for "hokus-pokus"

Den mentale kamp med sig selv og smertehelvedet har han til sin egen store overraskelse fundet hjælp til via en smerteklinik.

-Jeg har aldrig været til sådan noget hokus-pokus. Men et forløb på Smersteklinikken i Skørping har godt nok ændret mit syn på det. Jeg var eneste hane i kurven på holdet. Alle andre

var kvinder. Min skepsis var rimelig stor. I dag må jeg bare indrømme, at forløbet med blandt andet Mindfulness og mange åbne snakke på holdet ganske enkelt har været den største hjælp for mig, fortæller han.

Rejsen fra at være sømand af ånd og hjerte til at være hårdt ramt af en arbejdsskade har ofte sendt ham på havnen i enten Hirtshals eller Frederikshavn. En gåtur i havluft, hvor der er blevet råbt højt, har lettet. Og når søvnløsheden indtræffer, så er den optagede lyd af en Alpha Diesel Kim Strandby Hemmingsens foretrukne "musikstykke."

-Man behøver jo ikke blive træls og negativ, bare fordi man har en kamp med sig selv. Jeg er lige nu bare så glad for, at jeg igen har kolleger på arbejdspladsen. At jeg gør nytte, og at der er brug for mig, siger Kim Strandby Hemmingsen.

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

Virker indmeldespapirerne 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



1. september 2018 overtager Mols-Linien færgebetjeningen af Bornholm, og mere end 100 års historie for Bornholmerfærgerne vil dermed være slut.

Rygterne svirrer om bord på BornholmerFærgens færger til og fra Rønne. Klare svar om fremtiden og færgesejladsen står øverst på ønskesedlen.



BornholmerFærgerne

Afklaring af fremtiden højt på

Er jeg købt eller solgt? Har jeg et arbejde efter 1. september 2018?

Netop disse spørgsmål trænger sig på hos mange af besætningsmedlemmerne på færgerne, der i dag besejler Bornholm.

CO-Søfart har på medsejladt talt med en lang række besætningsmedlemmer som baggrund for denne artikel. Medsejladsen på to forskellige ruter var aftalt med rederiet Færgerne og koordineret med tilstedeværende DMMA-tillidsrepræsentanter.

Aftalen er, at ingen nævnes med navn, og derfor er artiklen her i anonym form.

"Bomben" og trykbølgen

Den 10. maj i år er for mange besætningsmedlemmer en skelsættende dato. Det var den dag, det blev offentliggjort, at Mols-Linien pr. 1. september 2018 skal overtage færgebetjeningen af Bornholm.

Nyheden benævner flere som "bomben". Trykbølgen har endnu ikke fortaget sig, men den opleves vidt forskelligt.

"Det skal nok gå," siger nogle.

"Forandringer, kan også føre til noget positivt", mener andre. Og så er der dem, der er skeptiske: "Hvad forstand har Mols-Linien på det her, og hvad har de overhovedet tænkt sig?"

Generelt er der dyb frustration over,



Glem de skide billetpriser. Hvad med os? Se på, hvad det er, I har nu, og hvad det er, vi har leveret.

Besætningsmedlem, BornholmerFærgerne

at omverdenen på Bornholm så entydigt har jublet over udsigten til lavere priser på billetterne, når Mols-Linien overtager sejladsen.

"Glem de skide billetpriser. Hvad med os? Se på, hvad det er, I har nu, og hvad det er, vi har leveret. Priserne sættes jo ned på grund af tilskud," som en af de sejlede siger.

I kølvandet på "bomben" har rygterne svirret. Og rygterne har haft god grobund i manglen på faktuel information om, hvordan fremtiden ser ud for de søfarende på færgerne.

"Rygter kan brede sig som en steppebrand. Et eller andet, som nogen har hørt noget om, er i løbet af en halv dag blevet til den skinbarlige sandhed. Det er noget af det værste," fortæller én.

Færgerne sejler

Set udefra er alt, som det plejer. Færgerne lastes og losses i hastigt tempo. Passagerer vises til rette, vagterne passes, varer fyldes på hylderne, passagerer ekspederes, rengøringsfolk skrubber og skurer, kahytter klargøres, kabysserne kører på fuld damp og i maskinrummene sørges der for, at maskinerne leverer energi til både fremdrift og skibsdrift.

I messerne fylder snakken om fremtiden og alle ubesvarede spørgsmål til gengæld stort set enhver pause.

Nogle berøres så dybt, at de kan sidde stille og græde. Andre vælger at gå, fordi den store usikkerhed går dem på. Og så er der dem, der vælger at lukke ørerne.

"Vi ved jo ingen ting. Det er rygter og spekulationer det hele, og jeg forsøger at undgå at blive påvirket af det," fortæller én.

BornholmerFærgerne har i år haft den bedste sommersæson nogensinde. Antallet af passagerer har slået rekord, og tilstrømningen er fortsat ind i september. Samtidig har passagererne ikke fedtet med pengene, mens de har været om bord. De har spist mere og de har købt mere i shoppene.

> fortsætter næste side



Jeg har hus og familie. Skal jeg tage et andet job, hvis jeg får det tilbudt nu for at være på den sikre side?

Besætningsmedlem, BornholmerFærgen

ønskesedlen om bord

> fortsat fra forrige side

På de interne informationsmøder om status på forretningen har kurverne stort set kun pil opad.

"Det er jo fantastisk. Men det er svært at juble, for hvad kan vi bruge det til. Ser Mols-Linien overhovedet på, hvor kanon et job, vi laver, og hvor godt et koncept, vi har fået opbygget," spørges der.

Der er blevet løbet stærkt for at holde tempo med passagertilstrømningen. Og nogle bemærker, at det er frustrerende at føle, at den ekstra indsats er uden formål på den lange bane.

"Man er ligesom fanget i en situation, hvor man ikke selv har nogen som helst indflydelse. Gør du det skidegodt, så ved du alligevel ikke, om du har et job efter 1. september 2018," lyder en af forklaringerne på frustrationen.



Som det er lige nu, er det jo psykisk tortur.

Besætningsmedlem, BornholmerFærgen

En anden tilføjer: "Som det er lige nu, så er det jo psykisk tortur."

BornholmerFærgen har endnu to sæsoner foran sig, inden Mols-Linien overtager opgaverne. For mange om bord er det lige nu rigtig svært at forestille sig, hvordan de to år skal forløbe.

"Jeg har hus og familie. Skal jeg tage et andet job, hvis jeg får det tilbudt nu for at være på den sikre side," spekuleres der.

Arbejdsmiljøet i bund

At arbejde om bord på færgerne til og fra Bornholm beskrives som at have en ekstra familie.

"Vi har en fantastisk arbejdsplads og er som én stor familie. Der er et stærkt samarbejde, og alle er lige. Der er ingen forskel på, om du er højt eller lavt på strå," lyder en af beskrivelserne.

"Det er vores identitet og vores stolthed det her," tilføjer en anden. Men langt de fleste er enige i, at det ellers gode arbejdsmiljø for tiden er helt i bund. Nogle har været langt fremme i skoene med at fremhæve egne fortrinligheder på bekostning af andre, og småfnidder er let skaleret op i størrelse. Ingen af delene fremmer hverken arbejdsmiljøet eller sammenholdet, og tilstanden tilskrives uvisheden og usikkerheden om fremtiden.

Fra besætningsmedlemmerne får Mols-Linien en entydig opfordring:

"Meld noget ud. Hurtigst muligt.

Fortæl om proceduren, som vi kan forvente, den vil blive. Og kan I ikke sige noget konkret nu, så giv os i det mindste et bud på, hvornår I kan sige noget om bemanningen af de kommende færger, og hvilke koncepter, I sigter imod."

Mange er mættet af rygte-tilstanden.

"Det går et stykke tid. Personligt har jeg trængt spekulationerne i baggrunden, men det sidder i baghovedet som en kæmpe stor klods, der meget snart vil blive udløst, hvis der ikke meldes noget ud," lyder en af beskrivelserne.

> på næste sider

Bornholmer-Færgen:

-Vi vil samarbejde med Mols-Linien omkring det sejlede personale

Mols-Linien vil melde ud om organisation om et år

Uddybning fra Mols-Linien i næste udgave af bladet

Foruden spørgsmål om Mols-Liniens fremtidige koncept og bemanning af færgerne på ruterne til Bornholm, har vi forelagt rederiet et udpluk af de rygter, der pt. verserer om bord på BornholmerFærgen.

Mols-Linien meddeler, at rederiet vil vende tilbage med uddybende svar, som vi bringer i næste udgave af bladet, der udkommer primo december. redaktionen

Mols-Linien vil melde ud om organisation om et år

Ultimo 2017 vil Mols-Linien ifølge rederiets adm. direktør Carsten Jensen melde klart ud om den kommende organisation på Bornholm.

-Vi er meget bevidste om, at færgetransporten har en helt særlig plads på og for Bornholm. Transportåren er en livsnerve for øen, ikke kun i kraft af at sikre transport mellem landsdelene, men i høj grad også som arbejdsplads. Rederiet på øen står i dag for rigtigt

mange lokale arbejdspladser, og dem vil vi arbejde for så vidt muligt at fastholde og udvikle, siger Mols-Liniens adm. direktør Carsten Jensen.

> fortsætter næste side

BornholmerFærgen:

-Vi vil samarbejde med Mols-Linien omkring det **sejlende personale**

Rederiet Færgen og Mols-Linien havde midt i september et indledende møde, som HR-chef hos Færgen, Ole John Andersen, beskriver som meget positivt. På mødet gav Færgen blandt andet tilsagn om at indgå i samarbejde med Mols-Linien om det sejlende personale.

Af Hanne Hansen, CO-Søfart

-Vi er klar over, at der er et meget stort behov for afklaring hos medarbejderne, og vi har meddelt, at vi vil gøre, hvad vi kan, for at hjælpe, siger HR-chef hos rederiet Færgen, Ole John Andersen.

HR-afdelingerne hos hhv. Færgen og Mols-Linien havde midt i september et indledende møde.

-Det var et meget positivt møde, og vi har aftalt, at vi gerne samarbejder

omkring det sejlende personale, fortæller Ole John Andersen og fortsætter:

-Vi havde ingen forventning om, at nå frem til noget konkret. Men selve mødet var positivt, og det danner et meget positivt grundlag for at komme videre. Vi lavede også en aftale om "åbne telefoner" – altså, at vi til enhver tid kan kontakte hinanden.

To rederier med fælles mål

-Her fra rederiet har vi som mål at sejle topprofessionelt frem til udgangen af august 2018, og fra Mols-Linien har man naturligt som mål at sejle topprofessionelt fra 1. september 2018. Så det er et fælles mål, og vores medarbejdere om bord på færgerne er jo helt centrale i at nå det mål. Det samme gælder naturligvis vores medarbejdere i land, siger Ole John Andersen.

Mandag 26. september overdrog Færgen 'Povl Anker' til Mols-Linien, som har købt den. Rederiet Færgen har herefter tilbagechartret den og forestår også bemanningen, der fortsætter som hidtil.

-Mange af de ubesvarede spørgsmål,

som medarbejderne for tiden går rundt med, er vi desværre ude af stand til at besvare. Det kan alene Mols-Linien, bemærker Ole John Andersen og tilføjer:

-Og vi har i flere omgange benyttet lejligheden til at gøre opmærksom på, at der efterspørges nogle konkrete udmeldinger – eller i første omgang en angivelse af et tidspunkt, hvor de forventer at kunne melde noget mere konkret ud mht. bemanningen.

Støtte fra Færgen

-Det, vi kan gøre her i rederiet, er at støtte op om medarbejderne så godt som muligt. Vi vil gøre, hvad vi kan for at bringe flest muligt i position til ansættelse hos Mols-Linien. For de, der evt. ikke kan fortsætte hos Mols-Linien, vil vi støtte i at blive klædt bedst muligt på til andre jobs. Det kan fx være kurser, uddannelse, hjælp til jobsøgning og kompetenceafklaring, siger Ole John Andersen.

-Nu og her, er der dog størst behov for nogle konkrete udmeldinger. Det håber vi, at Mols-Linien vil give, så hurtigt som muligt, tilføjer han.



Mols-Linien har købt 'Povl Anker', som formelt blev overdraget af Færgeren mandag 26. september. Rederiet Færgeren har tilbagechartret skibet, og står også for bemanningen, der fortsætter som hidtil efter overdragelsen.

Foto: Færgeren

> fortsat fra forrige side

Rederiet har fra redaktionen af bladet fået forelagt spørgsmål til bl.a. fremtidigt koncept og bemanning af færgerne fremadrettet, når Mols-Linien 1. september 2018 overtager besejlingen.

-Vi forventer at kunne give en klar melding om den kommende organisation på Bornholm ultimo 2017, hvilket vil give medarbejderne god tid til at forholde sig til eventuelle forandringer,

siger Carsten Jensen og fortsætter:

-Der er en række meget kompetente medarbejdere i Færgeren i dag, som kender driften af de bornholmske ruter bedre end deres egen bukselomme. Mols-Linien vil så vidt muligt fastholde relevante og rutinerede medarbejdere, så man sikrer, at medarbejdernes know-how og erfaring med færgebetjening af ruterne fortsat er en del af rederiet. Bornholm skal hænge endnu tættere sammen med resten af Danmark, og den

opgave glæder vi os meget til at løse.

Blandt redaktionens spørgsmål til Mols-Linien indgår også et udpluk af rygterne, som verserer om bord på BornholmerFærgeren om fremtidens færgebetjening af øen. Rederiet vil senere vende tilbage med uddybende svar og afklaring af, om rygterne er fup eller fakta.

Af Hanne Hansen, CO-Søfart

VI HAR GJORT DET NEMT AT VÆLGE EN BILFORSIKRING DER PASSER TIL DINE BEHOV

Se alle dine dækningsmuligheder på tjm-forsikring.dk/bilekstra



Indvurderet af
Penge
Bedst i test
JUNI 2015

Hos Tjenestemændenes Forsikring køber du først en grunddækning og vælger herefter selv de ekstradækninger, du har behov for. Vælg fx.:

Parkeringskade:

Ingen selvrisiko ved parkeringskade, når bilen er lovligt parkeret.

Lånebil:

Særlig god dækning, fx ved totalskade og tyveri af din bil.

Og så bliver du i øvrigt elitebilst, når du fylder 30 år – helt automatisk.

Få et tilbud hos din forsikringstillidsmand eller gå ind på tjm-forsikring.dk/bil

Foto: Scandinavisk Motor Company A/S

Tjenestemændenes Forsikring 
sammenholdt betaler sig

Færgeoverfart

Færgen 'Askø' er en del af Lolland Færgefart og sejler i fast pendulfart mellem Askø og Bandholm på Lolland.



Askøfærgen

-Her har vi det godt

Askø i Smålandshavet er forbundet til omverdenen med færgen af samme navn, der i dagtimerne sejler i fast pendulfart mellem øen og Bandholm på Lolland. De ca. 40 indbyggere på Askø og Lilleø er ligesom øernes landbrug og frugtplanter helt afhængige af færgen.

En halv time tager det at sejle fra Bandholm til øen Askø. Øen ligger lunt i læ i Smålandshavet nord for Lolland og med øerne Fejø og Femø på sine nord- og nordvestlige sider.

Askøs umiddelbare nærmeste nabo er Lilleø, der ligger tæt mod nord og er forbundet med en ca. 700 meter lang dæmning.

Dermed betjener færgen 'Askø' i princippet to øer. Lilleø lever helt op til sit navn med lidt under en kvadratkilometer i areal.

Askø er set i den sammenhæng den "store" ø, da den er omkrinket tre gange så stor.

Færgen er de to øers eneste forbindelse til omverdenen, og som frugtavlser Hans Lund ganske kort siger det:

-Den skal bare sejle.

Hans Lund er frugtavlser og er 6. generation på gården "Lundgaard" på Lilleø. Ham vender vi senere tilbage til.

Værdsat af øboerne

CO-Søfart var med om bord på 'Askø' en sensommerdag midt i september, hvor både sol og vind var i det absolut behagelige hjørne.

Med læ på næsten alle sider skal der dog en hel del til, inden færgen må give op.

-Vi skal op i orkan-styrke som Allan og Bodil, inden vi ligger stille, siger



Skibsfører Henri Melanchton Rasmussen.

skibsfører Henri Melanchton Rasmussen, der har været på overfarten siden 2010.

-Her har vi det godt. Vi har et godt kollegialt sammenhold, og vi er meget værdsat af øboerne, fortæller han.

Med bopæl i Nykøbing Falster ligger overfarten også i geografisk behagelig afstand.

At være værdsat af øboerne – færgens primære kunder – betyder meget.

-Vi respekterer hinanden med de forskelligheder, der nu en gang er. Men vi føler os som ansatte på færgen meget velkommen på øen, hvor vi altid inviteres med, når der er fællesspisning for eksempel, fortæller han.

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

> fortsætter næste side



Ankomst til Askø set fra broen, hvor skibsfører Henri Melanchton Rasmussen varetager sejladsen.



Styrmand Peter Drachmann billetterer og bliver gjort opmærksom på, at billetmaskinens takster ikke er opdateret.



Styrmand Peter Drachmann er forholdsvis ny i jobbet og er imponeret over den modtagelse, han har fået på overfarten.

> fortsat fra forrige side

På denne formiddagssejlad er der friske forsyninger med fra Bandholm til Askø's købmandshandel.

Forretningen drives af frivillige. Tre fra øen har hentet varer på fastlandet, hvor de blev leveret på kajen af den lokale leverandør.

Her blev mælk, brød og æg lastet om i købmandshandlens WV Transporter. Et par personbiler gør Transporteren selskab på vogndækket.

Billetpriser sat ned

En enkelt cyklist er også med. Hun har orienteret sig i forvejen om, at billetpriserne netop fra denne dag er sat ned.

Det har færgens billetmaskine til gengæld ikke opdaget. Det sætter styrmand Peter Drachmann på en teknisk

udfordrende opgave med at få opdateret elektronikken. Med dårlig mobildækning få sømil fra land presses venskabet mellem styrmanden og billetmaskinen til grænsen. Teknik er godt. Især når det virker!

Ændrede tørner

I alt er 11 tilknyttet den to-mandsbetjente færge. Besætningen tørner med et døgn om bord og tre døgn fri, men det står overfor forandring.

-Ja, fra 3. oktober så er det desværre slut, bemærker Henri Melanchton Rasmussen.

I en spareøvelse er tørmønstret lagt om til to døgn om bord og fire dage fri.

Der er skuffelse om bord over ændringen mod de dårligere forhold. Især er der ærgrelse over forløbet.

-Vi er ikke blevet spurgt til råds.

Havde ledelsen spurgt, om vi ville hjælpe med at finde nogle penge på budgettet, så havde vi gerne budt ind med det, lyder Henri Melanchton Rasmussens kommentar.

Styrmand Peter Drachmann, der kun har et par måneder bag sig på overfarten er ærgerlig.

-Det er jo en kraftig ændring. Nu må vi se, hvordan det kommer til at køre, siger han.

Han kommer fra flere år offshore, hvor han de seneste år har sejlet under NIS og opereret ud for Afrika. Han bor i Gudme på Fyn, og han lægger ikke skjul på, at det var graden af frihed i jobbet, der var blandt de primære årsager til at han søgte ind på overfarten.

> fortsætter side 18



Traktor og vogn bringer en større friskplukket frugthøst om bord på 'Askø'. Frugtavler Hans Lund får en kort snak med styrmand Peter Drachmann og giver CO-Søfart sin uforbeholdne mening om driften af ø-færger generelt, inden han kører i land i Bandholm med de friskhøstede pærer og æbler. Som frugtavler på Lilleø er han helt afhængig af færgeforbindelsen.

... Askøfærgeren

> fortsat fra side 17



Bortset fra forringelsen i fordelingen af arbejdstid og fritid, er han glad for jobbet.

-Den modtagelse, jeg er blevet mødt med, er helt uhørt. Alle har slået dørene op. Det er både øboere og kolleger. Det havde jeg slet ikke regnet med, smiler han.

Selv om overfarten er forholdsvis kort med sine kun 30 minutter, så er det for Peter Drachmann vigtigt, at passagererne forlader færgen med en god oplevelse.

-Det kan da lyde lidt banalt. Men en kort snak og venlighed, koster jo ikke noget, siger han.

Organisatorisk er Peter Drachmann medlem af Søfartens Ledere, mens Henri Melanchton Rasmussen er medlem af både Søfartens Ledere og FOA.

-FOA har overenskomsten, og så er det vigtigt at være medlem, hvis man vil have indflydelse, siger han og tilføjer:

-Men vi kunne godt ønske os, at FOA havde været mere markant i forhold til de forringelser, vi nu oplever.

Frugthøsten godt i gang

På Askø venter to personbiler samt en anseelig vognlast med friskhøstet frugt.

Lasten af duftende Holsteiner Cox æbler og enorme Doyenne pærer skal afleveres i Sakskøbing.

Frugtavler Hans Lund har i alt 27 hektar frugtplantage, og høsten er godt i gang.

-Vi er dødafhængige af færgen. Luk enhver snak om at spare på øfærgerne, lyder hans meget kontante holdning.

-Færgerne til øerne er en investering og ikke en udgift, siger han og fortsætter

-Jeg kan godt sige dig, at jeg hyperventilerede, da en forsker her for nylig foreslog lukning af småøerne for at spare penge.

Uden færgen ville Hans Lunds virksomhed og mange arbejdspladser slet ikke eksistere.

-Så den snak, den skal stoppes, understreger han.

Billetmaskinen er efter en time-out i dækskontoret kommet på omgangshøjde med de nye, reducerede billetpriser.

Hans Lund er glad for nyheden om billigere billetter:

-Det er jo en betydelig besparelse for mine medarbejdere, der tager færgen over til øen for at arbejde. Vi skal ha' det hele med, siger han.

Med Hans Lund tilbage bag rattet på traktoren lister den tunge frugthøst i stille tempo over rampen og i land i Bandholm.

Endnu et læsfuld skal senere på dagen fragtes over.

Frugtplantagerne på Lilleø har de seneste par år medvirket til markedsføring af øerne, da kendiskokken Claus Meyer gik ind i frugtavler og købte en frugtplantage på øen.

Det har bragt Askø og Lilleø på læberne hos prominente på de finere restauranter i København og givet spalteplass i landsdækkende aviser. Omtale af den slags tiltrækker altid flere gæster. Og nu er håbet, at de billigere billetpriser i ydersæsonerne vil tiltrække flere besøgende til øen.

Faglige sager

& noter

Konference: Høj puls og dilemmaer til søs

Undertegnede deltog igen i årets MSSM-konference (Maritim sikkerhed – sundhed og miljø) i Nyborg i dagene 25.-26. august. Årets tema for konferencen var "Mennesket i centrum". Konferencen indeholdt flere forskellige sessioner som alle omhandlede hvordan vi bedst sikrer rammerne for mennesket og de menneskelige ressourcer, og hvordan vi bedst støtter de medlemmer/medarbejdere, der arbejder i den maritime branche. En af årets

hovedtalere var sundhedsrådgiver Jacob Søndergaard, som holdt et indlæg om rigtige sømænd, der fik pulsen op. Da vejret var godt på dagen foregik en stor del af sessionen udendørs og de fleste fik faktisk pulsen op. På konferencens 2. dag var Forumteatret klar med et skuespil, der satte fokus på de dilemmaer, der er til søs. Alle deltagere i konferencen blev en aktiv del af skuespillet, der for min del fyldte hele fredagen ud. **koj**

Internationalt samarbejde Nordsøen

Som nævnt i sidste nummer skrider det internationale hubs-projekt for Nordsøen stille og roligt fremad. Der er nu aftalt møde i Esbjerg, hvor vi særligt skal diskutere situationen omkring Esbjerg, som er det danske knudepunkt

(hub) i samarbejdet. Mødet vil finde sted i slutningen af september, hvor ITF-folk fra London vil deltage sammen med danske repræsentanter, heriblandt ITF-inspektør Morten Bach og DMMA. **cp**

... Metal Vest

> fortsat fra side 7

Dermed supplerer de to metal-afdelinger hinanden, og hos Metal Vest håber formanden, at samarbejdet i CO-Søfart også vil føre til fælles aktiviteter for de to metal-afdelingers tillidsrepræsentanter offshore.

-Det vil være oplagt, at tillidsfolkene kan bruge hinanden til f.eks. sparring. Ofte er det jo et noget ensomt hverv at være tillidsrepræsentant på en rig for eksempel, bemærker han.

Forud for medlemsskabet har Ole Philipsen, formand for både CO-Søfart og DMMA, og Dan H. Rasmussen haft flere møder for at drøfte mulighederne i et formaliseret samarbejde.

-Jeg er glad for, at bestyrelsen her i Metal Vest efter et par tilløb har tilsluttet sig forslaget om medlemskabet. Det vil blive til stor gavn for vore medlemmer offshore, siger Dan H. Rasmussen. ●

DMMA-delegation til kongres i Dansk Metal

DMMA var rigt repræsenteret på Dansk Metals 56. kongres, der blev afholdt i Aarhus 17.-20. september.

Fra Dansk Metals Maritime Afdeling deltog foruden formand Ole Philipsen fem bestyrelsesmedlemmer fordelt på to fra "Dæk & Maskine" samt tre fra "Catering" i kongressen.

Fra "Dæk & Maskine" deltog Henrik Purtoft (AlsFærgen) og Kurt Kjemtrup Carlsen (DFDS). Fra "Catering" deltog Tove Villadsen (Danbor Service), Jeppe Skjøde Knudsen (DFDS) og Kenneth Otte (DFDS).

At DMMA er en ikke ubetydelig del af Dansk Metal fremgik af beretningen med detaljeret præsentation af den maritime afdeling og CO-Søfart. Beretningen henviser bl.a. til DMMA's kontinuerlige, stigende medlemsudvik-



Delegationen fra Dansk Metals Maritime Afdeling fra venstre DMMA-bestyrelsesmedlemmerne Henrik Purtoft (AlsFærgen), Tove Villadsen (Danbor Service), Kurt Kjemtrup Carlsen (DFDS), Jeppe Skjøde Knudsen (DFDS) og Kenneth Otte (DFDS) ved siden af forbundssekretær Keld Bækkelund fra Dansk Metal og formand for DMMA, Ole Philipsen. Foto: Dansk Metal

ling og et betydeligt driftsoverskud. Der henvises også til udviklingen i omfanget af DMMA-overenskomster og udvidelsen over de seneste år.

"Med udvidelsen af Dansk Metals aftaleområde i søfarten er Dansk Metal

ubestridt den største aktør på arbejdsgiversiden i "Det Blå Danmark", hvilket giver afgørende indflydelse i Danmarks næststørste erhverv målt på økonomi og stort potentiale for vækst organisationsrisik", hedder det blandt andet. **hanh**

Flere friskhøstede æbler om dagen i løbet af september var ikke nok til at holde den farlige mandeforkølelse på afstand, konstaterer Jonathan Leer. Han overlevede dog, og gav sig straks i kast med at bage en æbletærte og satte gang i en omgang æblesnaps.



Æbletærte - og lidt om den

"An apple a day keeps the doctor away". Ja, sådan lærte vi i min første engelsktime. Et æble om dagen skulle holde doktoren borte.

Det giver jeg nu ikke meget for. I starten af september havde tanter og forældre som sædvanligt overdynget os med æbler fra deres gamle æbletræer, som netop i disse måneder bærer en overflod af velsmagende frugter. Hvilken lykke!

Nu vankede der dagligt æbler i madpakkerne og skønne kager til aftenskaffen. Men så skete det. Efter bare en uge fik jeg en af de værste sygdomme man kan få. Mandeforkølelse. I flere dage var jeg sengeliggende og bandede det gamle ordsprog langt væk. Jeg måtte trøste mig med dårlige tv-serier og kamillete med masser af honning. Ak hvilken skæbne! Sygdommen kom selvom jeg havde spist æbler dagligt i ugen op til. Måske havde jeg overspist. I ordsproget ordineres kun et æble pr. dag.

Æblet er en af de mest spiste frugter i vores kultur, men måske er det også den frugt, der har fået tillagt flest betydninger. Æblet har nemlig været symbol på alt muligt. I det engelske ordsprog om doktoren og æblet sættes der lighedstegn mellem sundhed og æblespisning. Det ser man også i utallige sundhedskampagner, hvor æblet symboliserer sundhed og velvære. Det er nemlig altid unge,



smukke og veltrænede mennesker, der spiser æbler i disse kampagner.

Anderledes står det til i det gamle testamente, hvor æblet er den forbudne frugt. Det var Evas æble-gnaskeri, der var skyld i syndefaldet. Havde hun dog bare spist en bakke jordbær, havde vi alle sammen endnu levet i underskøn harmoni i Edens have. Æblet er i denne fortælling det modsatte af idealerne om sundhed og selvdisciplin, som æblet associeres med i sundhedskampagnerne. Biblens æble symboliserer det forbudte, nydelsesbehovet og eftergivenhed over for sine lyster på trods af formaninger og forbud.

Britisk tærte kommer fra Ægypten

I Storbritannien har æblet også fået et nationalistisk anstrøg. Æbletærten er blevet synonym med ægte britiskhed. Hvad kunne dog være mere britisk end



en "apple pie" med tyk vaniljecreme, indtaget ved pejsen ved aftenid, mens regnen slår mod ruderne og efterårsvinden hyler udenfor. Den britiske kok Jamie Oliver har dog påpeget, at der intet autentisk britisk er over æbletærten.

Tærtekonceptet er opfundet af ægypterne og bragt til de britiske øer via romerne, der havde taget konceptet til sig efter ægypterne. Æblet er heller ikke "født" i den britiske muld, men bragt dertil via søfarende. Det har endda været noget af en rejse, for man mener, at æblet oprindeligt kommer fra Centralasien. Så æbletærten var altså ikke blevet til noget, hvis det ikke havde været for eventyrlystne folk, der krydsede den engelske kanal og bragte nye idéer og frugter til de britiske øer.

> fortsætter næste side



mest "betydningsfulde" frugt

> fortsat fra forrige side

Ligesom æblet har været fyldt med alle mulige betydninger, så har det været betydningsfuldt for de europæiske køkkener, ikke mindst i Storbritannien, det nordlige Frankrig, Nordspanien og i Skandinavien. Her har æblet fået et utal af anvendelsesmuligheder i det søde og det salte køkken – og i diverse væsker fra æblejuicer til cidere og æblebrændevin.

I mit barndomshjem fik vi særdeles ofte gammeldags æblekage af æblemos, rasp og flødeskum, og i den salte ende var æbleflæsk populært. Denne ret førte altid til diskussion, om det var bedst med røget bacon eller letsaltet flæsk. Jeg holdt altid på lidt af hvert.

Da jeg efter to hårde døgn var kommet mig ovenpå min mandeforkølelse, var jeg dog ikke mere skuffet over æblerne, end at jeg straks gik i gang med at lave en af mine favorit æblekager, som I da ikke skal snydes for. Det er en fransk inspireret variant, som er skrækkelig nem og "über-velsmagende". Mens jeg lavede den, kom jeg til at tænke på en ting. Måske skulle jeg prøve at lave en æblesnaps. Det kan være, at en æblesnaps om dagen er en mere sikker måde at holde doktoren fra døren. Det er da et forsøg værd!

Fransk æbletærte

En rulle butterdej
Smeltet smør
Sukker
Fire madæbler (fx Belle de Boskoop)
Et lille drys kanel
Flormelis

- 1 Æblerne skrælles, og kernehusene fjernes. De skæres i tynde skiver.
- 2 Butterdejen rulles ud og pensles med smør.
- 3 Anret æbleskiverne smukt på butterdejen.
- 4 Drys med lidt sukker og lidt kanel, og dryp med lidt smør.
- 5 Bag ved 220 grader til den er flot gylden – ca. 10 minutter.
- 6 Når den er afkølet drysses med flormelis.
- 7 Servér med en lille vaniljecreme, fløde eller fed creme fraiche.
- 8 Var det ikke nemt?

Æblesnaps

En flaske klar snaps hældes i et glas med skruelåg med fire store groft hakkede æbler inklusiv skræl og kernehus (det giver masser af smag).

Tre uger senere filtreres snapsen gennem en fintmasket sigte. Lad den trække ca. 1-2 måneder.

Alle æbler kan bruges også madæbler, smagen varierer dog lidt fra sort til sort, men alle er gode også paradisæbler.

Hvis du er hurtig kan den være klar til julebordet.



Fotos: Seniorklubben

Foto: J. Lauritzen / Wikipedia / License creativecommons.org

Seniorer på sejlads med frokost

Med økonomisk tilskud på 30.000 kr. fra Lauritzen Fonden fik Seniorklubben sidst i august mulighed for en chartret tur med 'Lilla Dan' på Øresund. -Det var utroligt flot af Lauritzen Fonden at støtte os, siger Senior-

klubbens formand Leif R. Andersen og fortsætter:

-Vi havde en fantastisk dag. Vejret var ikke det bedste, men både frokost og oplevelser var helt i top.

Dagens program blev indledt kl. 10.00

med afgang fra kajen ved Admiral Hotel. Under sejladserne på Øresund blev der også lejlighed til at "hive i tovenderne" for turens deltagere.

-Jo, sejlene blev skam sat. Og besætningen var god til både at fortælle om skibet og servicere os. Vejret kunne de jo altså ikke gøre for, smiler Leif R. Andersen.

Der blev om bord trakteret med frokost, og havluften havde skærpet appetitten - også selv om havet var en smule ujævnt i blæsten.

Efter fem timer på Øresund var forsamlingen igen i land kl. 15.

Klubbens økonomiske råderum med blot 20 betalende medlemmer er stærkt begrænset.

-Vi får god støtte fra bl.a. Withfonden, men ellers har vi meget begrænsede midler. Og jeg kunne rigtig godt tænke mig, at endnu flere seniorer meldte sig i klubben. Vi har det altså rigtig hyggeligt, siger Leif R. Andersen.

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. 28 69 79 13 • L.rabech@live.dk

> fortsætter næste side

NYT OM NAVNE

Jubilæer og fødselsdage for perioden 1. november - 1. januar 2017

> fortsat fra forrige side

Den stramme økonomi til trods afholder klubben både forårsfrokost, sommerudflugt og ålegilde om efteråret. -Vi gør alt for at holde omkostningerne på et absolut minimum med så få udgifter som muligt. Vi er så heldige, at vi har mulighed for at afholde frokost og ålegilde i Marinestuen på Holmen. Og ved ålegildet, så steger jeg jo selv ålene, så der er udgifterne begrænsede, forklarer han.

Leif R. Andersen indskyder, at tilskuddet fra Lauritzen Fonden var helt exceptionelt og gjorde det muligt at arrangere en mere "luksuriøs" sommerudflugt.

Ifølge fonden er der fokus på områderne søfart, kultur, socialt og humanitært arbejde samt uddannelse.

Og seniorernes tur med 'Lilla Dan' er vel tæt på at opfylde alle punkter - ja lige bortset fra uddannelse måske.

hanh



Vi mindes

Mads Jacob Lauritsen

f. 24. oktober 1944
er afdøet ved døden 13. august 2016

Sarah Sørensen

f. 11. august 1991
er afdøet ved døden 12. september 2016



DANSK METALS MARITIME AFDELING

FØDSELSDAG

Catering

50 år

Michael Dam, 12. december
Anni Nordén Skov Jensen, 21. december
Lisbet Borricholt Sørensen, 24. december
Dorthe Heide, 26. december

60 år

Kenneth Broager Petersen, 27. december
Per Christiansen, 31. december

65 år

Mogens Baagøe, 12. november
John Marius Jørgensen, 6. december
Leif Christensen Jensen, 15. december
Helen Lise Jørgensen, 20. december

70 år

Steen Andersen, 26. december
Robert Mann, 28. december

75 år

Lis Ruager, 9. november
Karin Pladsbjerg, 26. november
Inge Dorrit Holm, 18. december

80 år

Rudolf Paul Krings, 29. december
Poul Jørn Jensen, 30. december

Dæk og Maskine

50 år

Henrik Vange Nielsen, 9. november
Steen Bødtger Orland, 30. november
Peter Jensen, 24. december
Thomas Vilfred Petersen, 24. december

60 år

Knud Aage Nielsen, 23. december

65 år

Ole Johnsson, 7. december

70 år

Alex Morten Lehman Jensen, 7. november
Freddy Hyldgaard, 3. december
Ole Jørgensen, 29. december

75 år

Carl Lundsgaard Clemmensen, 7. november
Peter Aage Arensback, 11. november

80 år

John Frederiksen, 8. december

JUBILÆUM som medlem af Dansk Metals Maritime Afdeling

25 år

Lene Annette Batz Johansson, 1. december

40 år

Else Draeger, 1. november
Poul Erik Würtz Andersen, 1. november

50 år

Jørn Rasmussen, 15. november

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



Illustration: Screenshot fra vhm.dk

Tour de museum

For ikke længe siden var en tur på et maritimt museum tæt på at være lig med lange vandringer langs skibsmodeller i alle afskygninger.

Den tid er forbi. Det begrædes af få, mens de stigende besøgstal vidner om, at museernes moderne fortælleform giver mening for flere. Sensommeren har budt på et overflødigshorn af udstillinger med maritimt tilsnit. Det er et særsyn i sig selv, og med efterårsferien for døren for nogle,

er der alle gode grunde til at tage på "tour de museum". Fra Hirtshals i nord til Marstal i syd, og fra Esbjerg i vest til Helsingør i øst er der noget for enhver smag - og det hele smager af saltvand i en eller anden afskygning. Særudstillingen i Hirtshals om 'Skagerak's forlis har trukket et stort publikum fra dag ét. Skal udstillingen nås, er det imidlertid med at kridte skoene, da den lukker allerede 21. oktober.

Sex & the Sea

Særudstilling på M/S Museet for Søfart, Helsingør. Kan ses frem til 13. august 2017

For oplysninger om entré og åbningstider se museets hjemmeside: mfs.dk

Hvad er myte, og hvad er virkelighed om sømænds sagnomspundne liv på havet og havnen? Det undersøges i udstillingen Sex & the Sea, hvor interviews, erotiske souvenirs og - naturligvis - barmfagre gallionsfigurer blandt meget andet indgår i udstillingen.

Foto: Museet for Søfart / Anneli Karlsson SSM

M/S Skagerak

50 år efter forliset

Særudstilling på Vendsyssel Historiske Museum, Hirtshals.

Kan ses indtil 21. oktober.

For oplysninger om entré og åbningstider se museets hjemmeside: vhm.dk

På 50 årsdagen for M/S Skageraks forlis ud for Lønstrup, 7. september, åbnede Vendsyssel Historiske Museum denne omfattende særudstilling i Hirtshals.

Hav og Havn

Særudstilling på Marstal Søfartsmuseum

Kan ses indtil 24. oktober.

For oplysninger om entré og åbningstider se museets hjemmeside: marmus.dk

Ærø Kunstforening udstiller værker med temaet "Hav og Havn" i det nye særudstillingslokale.



PR-foto fra Fiskeri- og Søfartsmuseet

Energi fra havet - Dansk offshore på Nordsøen

Ny udstilling på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

For oplysninger om entré og åbningstider: fimus.dk

Udstillingen "Energi fra Havet – Dansk offshore på Nordsøen" fortæller om en vigtig del af Danmark, som normalt ikke er synlig for offentligheden. De levende billeder, illustrationer og opstillinger giver en grundviden om, hvordan olie, gas og vindkraft produceres i dag og anvendes til at holde Danmark i gang.