

Fagbladet CO-Søfart

Sirius Shipping
**Direktør i retten:
-Jeg var stråmand**
> **4 - 5**

**Første hold ubefarne klar
på MARTECs nye tiltag**
> **12 - 13**

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
Christian H. Petersen, faglig sekretær
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Jesper S. Holmgren, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Arco

Deadline

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

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

Næste nummer

udkommer 14. september
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidebillede

Underviser John Jensen, MARTEC, instru-
erer Thomas Solbak Bertelsen i samling
af rør. Foto: Hanne Hansen

Oplag

2.670

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Sirius Shipping:
Direktør i retten: -Jeg var stråmand 4-5

Mange ændrings-ønsker fra
rederierne til navigatør-OK 6

Skibsbesøg i Rotterdam 7

Siden sidst:
Nyt fra faglig afdeling 8-9

Status overenskomster 10-11

Første hold ubefarne klar på
MARTECs nye basisuddannelse 12-13

Danske Rederier:
-Jo, der er en fremtid for danske søfarende 14-15

CO-Seminar 2018:
Fagligt samvær i hedebløge 16-17



Metal Maritime-udflugt til Silkeborgsøerne 18-19

Vis mig din søfartsbog 20-21

Små armbevægelser med stor virkning 22

Krigssejlerne hædret i Nyborg 24

Ferie - kontoret Metal Maritime & CO-Søfart

Barno Jensen	2/7 – 13/7	Jesper S. Holmgren	16/7 – 20/7
Christian H. Petersen	9/7 – 27/7	Kirsten Østergaard	23/7 – 10/8
Mohni Bambara	16/7 – 3/8	Susanne Holmblad	6/8 – 24/8
Janni Wester-Andersen	16/7 – 27/7	Corlis Hansen	6/8 – 24/8

Hvem skal **vogte** vogterne

Af Ole Philipsen, formand Metal Maritime og CO-Søfart

Igen sejler et skib med en beruset, russisk skibsfører igennem de danske farvande og bliver tilbageholdt – denne gang i Nyborg

Hvem skal egentlig sørge for, at noget sådant ikke sker?

Først tænker man, at det må være rederiets ansvar.

Det mener direktøren for det danske shippingfirma, der har skibet i kommercielt management, så ikke. Nej, i et interview i bladet Søfart om, hvordan den slags kan undgås, udtaler han, at det er de øvrige søfarende om bord, der skal sige fra og skride ind. For shippingfirmaets vedkommende er der rent bord forstår vi. Firmaet har, som langt de fleste andre rederier, en nultolerancepolitik overfor alkohol.

Det nemmeste i sådanne sager er jo at henvise til, at man har politikker på plads om alt mellem himmel og jord, herunder en, som skal forhindre alkoholsejlad.

Problemet er jo bare, hvem der skal kontrollere den, som rederiet har ansat til at håndhæve politikkerne. Her er det lidt for nemt og ansvarsforflygtende bare at henvise til, at "Vi må ændre holdning til søs og tage et opgør med Macho-kulturen" og så er det de andre ombordværendes skyld, som direktøren forklarer.

Shippingfirmaet kunne jo starte med at kigge indad

Et sted at starte kunne være i rederiet og shippingfirmaet selv. Shippingfirmaet i Hundested kunne jo til en begyndelse indføre og efterleve en politik om, hvem de vil acceptere som samarbejdspartner. Og dernæst spørge sig selv, om rederiet bag det tilbageholdte skib med den berusede, russiske kaptajn, opfylder kravene i politikken.

På det aktuelle skib, 'Rix Partner', er det jo ikke den første sag med en skibsfører i år.

Sidst i januar blev en skibsfører afskediget bl.a. for at afsløre, at der blev ført dobbelt bogholderi med de søfarendes hyreregnskab således, at de fik mindre i hyre, end skibets overenskomster foreskrev. Her blev den ITF-inspektør, som

opdagede snyderiet, opsøgt af skibets østeuropæiske ejer, som smed et bundt euro-sedler på bordet og dermed antydede, at så var den sag løst.

Ifølge den fyrede, russiske kaptajn var dobbeltbogføringen udbredt og kendt i rederiet. Samtidig udtrykte han stor bekymring for sin sikkerhed ved at have løftet sløret for det mildest talt urene trav.

Leder

Retten til at sige fra gælder også shippingfirmaet

Samme østeuropæiske reder ejer 14 skibe. Heraf er de 12 i kommercielt management i det samme danske shippingfirma.

Det kan derfor ikke komme som en overraskelse for managementfirmaet, at ikke alt på de skibe, de opererer, er op til standard. Når der så samtidig er guidelines til skibsføreren om ikke at bruge lods eller slæbebåde, hvis det på nogen måde kan undgås, kan man måske mene, at der også er behov for en ændret holdning andre steder end hos skibsbesætningen.

Retten til at sige fra, som direktøren i shippingfirmaet adresserer til besætningen, gælder også shippingfirmaet selv, vil jeg lige minde om.

Der kan ikke være nogen tvivl om, at der altid er behov for, at holdninger ændres og tages op til genovervejelse. Især nu hvor skibene har stadig mindre besætninger, og hvor mere og mere automatisering tager over.

Her er der brug for holdningsfleksibilitet og opgør med "vi plejer altid".

Men det behov gælder over hele linien, søfarende, rederi, mægler og kommercielle operatører og ikke bare hos den svageste part, nemlig den søfarende fra et labour-supply-land uden social- eller retslig sikkerhed.

Hvis man som Danmark vil være en søfartsnation, som står for kvalitetsskibsfart, så er det over hele palletten, det skal gælde.

Rederierne, chartererne, shippingfirmaer og myndigheder skal tage ansvar og ikke bare lade stå til og tro på, at alle overholder regler og lovgivning - som det bl.a. også er set i Sirius-sagen omtalt på side 4-5.

Hvis det var sådan - at alle overholder regler og lovgivning - havde vi jo heller ikke behov for fotovogne på vejene.

Med domsafsigelsen i sagen mod rederiet Sirius Shipping ApS er uddrag af vidnernes forklaring i sagen blevet offentliggjort. Uddragene fortæller en historie om et svensk ejet rederi, der blev etableret i Danmark for at gøre brug af skattefordelene i DIS. Den danske direktør siger, han var stråmand, rederiet er drevet fra Sverige og den danske adresse er "en form for postkasse".

Sirius Shipping

Direktør i retten: -Jeg var **stråmand**

16. marts 2010 blev anpartsselskabet Sirius Shipping stiftet med adresse den gang i Fredericia.

Stifter af selskabet var svenske Sirius Rederi AB, der delvist er ejet af brødrene Jonas og Daniel Backman. Advokat Peter Ringsted fungerede som fødselshjælper ved etableringen af det danske anparts-selskab, og har siden fungeret både som bestyrelsesmedlem og advokat i Sirius Shipping ApS, hvor han blandt andet har varetaget papirarbejdet ved omflagning fra svensk til dansk flag.

Direktør for 10.000 kr. om måneden

For at opfylde kravene i dansk lovgivning skulle selskabet have en dansk direktør. Det blev Finn Hammer Pedersen, der netop var gået på pension fra jobbet som ingeniør på Fredericia Skibsværft. Fra værftsarbejdet kendte han det svenske rederi, som tog kontakt til ham og tilbød ham direktørposten.

Under retssagen mod rederiet om overtrædelse af udlændingelovgivningen har han i retten forklaret om bl.a. sin direktørpagte. I uddraget i domsudskriften står:

"Han fik 10.000 kr. om måneden for at være direktør, og hans opgave var at besvare henvendelser til Sirius i Danmark. Han gik med en mobil i lommen. Den ringede stort set aldrig."

Om rederiets første adresse, der

er sammenfaldende med Fredericia Skibsværfts adresse i marts 2010 har han ifølge domsudskriften forklaret følgende:

"På stedet havde han som direktør blot et brandsikret skab og en stol. De originale partsrederikontrakter og øvrige kontrakter lå i skabet."

Af uddragene i domsudskriften fremgår det også, at skab og stol var eneste udstyr på det såkaldte direktørkontor i rederiet, da adressen blev flyttet til Munkebo sammen med skibsværfts flytning i november 2010.

"Alt hvad der hed befragtning, teknisk management og øvrigt management foregik fra Gøteborg," forklarede han i retten.

Stråmand

I forhold til partsrederiaftalerne og indholdet i dem var han ikke opmærksom på, hvad der stod, og han var ikke involveret.

"Han har ikke på noget tidspunkt været involveret i noget med partsreder. Han har fået besked på, at det tog man sig af i Gøteborg. Han følte sig selv som stråmand," hedder det i domsudskriften med uddraget af vidneforklaringerne, hvoraf det også fremgår, at han – trods det han på papiret var direktør – var uvidende om, at partrederne havde valgt Sirius Shipping ApS som bestyrende reder.

Dom for overtrædelse af udlændingeloven

Sirius Shipping blev 4. maj ved byretten i Odense idømt en bøde på 1,5 mio. kr. for ulovligt at have beskæftiget udlændinge om bord på DIS-flagede skibe, der årligt har anløbet dansk havn mere end 25 gange.

Kort sagt er det en overtrædelse af udlændingeloven. Sirius Shipping har anket dommen.

Sagen blev rejst tilbage i 2012 af 3F Sømændene efter anmeldelse af ITF-inspektør Morten Bach.

Sirius Shipping med nuværende adresse i Aalborg, er et dansk datterselskab af det svenske Sirius Rederi. Det danske selskab blev etableret i 2010, for at det svenske rederi kunne indflage sine skibe i DIS og gøre brug af fordelene i det danske skibsregister.

Hvad siger loven?

§ 3. Skibe, som registreres i medfør af § 1, og som anvendes til erhvervsmæssigt formål, skal effektivt administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark (aktivitetsbetingelsen).

Hans ansættelse som direktør stoppede i efteråret 2012, da rederiet Sirius Shipping flyttede til Aalborg.

Ny direktør blev Jørgen Olesen, der også afgav forklaringer i retten, hvor han tilkendegav, at han ikke kendte nærmere til ejerforholdene i rederiselskabet. Dog mener han, at to personer med navnet Backman havde en bestemmende indflydelse.

"Han er en form for frontløber i Danmark, for at rederiet kan få lov at sejle under dansk flag," hedder det i sammendraget i domsudskriften, hvoraf det også fremgår, at Jørgen Olesen har forklaret, at rederiet var "en form for postkasse for partrederne."

Vidneudsagnene fra de to direktører imødegås på flere punkter af rederiets advokat og bestyrelsesmedlem Peter Ringsted, der i domsudskriften bl.a. citeres for at have sagt, at den danske direktør ikke var stråmand.

Andre elementer kan advokat Peter Ringsted enten ikke huske - eller udtale

> fortsætter næste side



SIRIUS SHIPPING ApS - selskabets første danske direktør har forklaret i retten, at han var stråmand. Kontoret bestod af et skab og en stol, der var placeret på Fredericia Skibsværft. Han fik 10.000 kr. om måneden for at være direktør. Tegning: Jens Julius

> fortsat fra forrige side

sig om, da han foruden bestyrelsesposten også fungerer som advokat for rederiet.

Han bruger også den løse formulering, at han var "inde over", da Sirius Shipping flyttede adresse og direktør-kontor med skab og stol fra Fredericia til Lindø sammen med værftets flytning.

Rederiet tømt for midler

Retssagens egentlige fokus var, hvorvidt Sirius Shipping ulovligt havde beskæftiget udenlandske søfarende på DIS-skibe, der anløb dansk havn mere end 25 gange pr. år. Retten fandt rederiet skyldig i anklagerne, fandt det skærpene, at rederiet bevidst havde overtrådt lovgivningen for at spare penge og idømte rederiet en bøde på 1,5 mio. kr. En dom, Sirius Shipping har anket.

I øvrigt er rederiet økonomisk tømt for midler, idet egenkapitalen er væk, sidste års regnskab gav underskud, og moderselskabet i Sverige har erklæret, at det ikke dækker en udgift til evt. bøde.

CO-Søfart & Metal Maritime: Er det kvalitetsskibsfart?

-Dommen er én ting. Det interessante er i virkeligheden vidneforklaringerne, der er rystende læsning, siger Ole Philipsen og tilføjer:

-Hvis Sirius Shippings forretningsmetoder fra 2010 til 2017 har været i overensstemmelse med lovgivningen, så kan man med rette spørge sig selv, hvilket "wild-west" vi nu står i, da regeringen jo i november vedtog yderligere at lempe kravene til udenlandske rederiers etablering i Danmark. Hvad skal vi med rederier som Sirius Shipping?

-Vi har åbnet den rene gavebod i Danmark på samfundets bekostning, uden garanti for, at der kommer ét eneste job til danske søfarende ud af det. Hvad værre er, så vil udvidelsen udhule DIS. Og betegnelsen "dansk kvalitetsskibsfart" nærmer sig

reelt falsk markedsføring, siger Ole Philipsen.

Ved den seneste udvidelse af DIS for udenlandske rederier i november sidste år, lovede erhvervsminister Brian Mikkelsen fuld kontrol med de udenlandske rederiers flytning til DIS.

-Der skal være reel aktivitet i selskabet, sagde Brian Mikkelsen og tilføjede: -Det nytter ikke noget bare at have en postkasse.

Ole Philipsen opfordrer myndighederne til at stramme op:

-I tilfældet Sirius Shipping tyder det jo mere og mere på, at vi alle har været til grin for egne penge. Og skulle rederiet ende med at tabe ankesagen i Landsretten, så ender regningen også her hos danske skatteydere, da rederiet i Sverige jo har erklæret, at de ikke betaler en krone.

Mange ændrings-ønsker fra rederierne til **navigatør-OK**

Af **Jesper S. Holmgren**, faglig konsulent i Metal Maritime

Metal Maritime er i dialog/forhandling med medlemsrederier i Danske Rederier om implementeringen af hovedoverenskomsten for navigatører.

Generelt har der fra rederierne været en del ønsker om ændringer til hovedoverenskomsten og dens regler - både de som er direkte skrevet i hovedoverenskomsten og de som er gældende i det enkelte rederi via hovedoverenskomstens kutyme-bestemmelser.

Flere ønsker går igen

Nogle af de ønsker til ændringer, som de enkelte rederier er fremkommet med, går igen fra rederi til rederi. Her er især følgende punkter det gennemgående tema:

- ændring eller helt afskaffelse af bestemmelserne om straffe-fridøgn ved overskridelse af udeperioden.
- afskaffelse af tillæg til hyren. (især for overstyrsmænd).
- øgning af udeperioder.
- øgning af antallet af kursusdage, hvor der afregnes 0 dage.

Af andre mere specifikke enkelt-rederi temaer kan nævnes:

- nedsættelse af ferieprocenten.
- 2-skiftevagt hyre.

Vi har samtidig kunnet konstatere et generelt brud på overenskomstens §2 om individuel hyre, især for juniorofficerer.

Dialogen og forhandlingerne fortsætter mellem rederierne og Metal Maritime. Generelt er der en fornuftig dialog og et ønske om at få landet nogle fornuftige løsninger i de enkelte rederier.

Navigatører vildledt om overenskomstens indhold

Desværre kan vi konstatere, at mange navigatører er blevet vildledt af Søfartens Ledere, som gentagne gange har oplyst, at navigatører er individuelt ansat og derfor kan forhandle alt, de måtte ønske, med rederiet.

Søfartens Ledere har bl.a. haft en artikel, hvor en overstyrmand fortæller om den gode rådgivning, han har fået til sine kommende forhandlinger med rederiet.

Det som åbenbart ikke helt er forstået af Søfartens Ledere er, at den indgåede hovedoverenskomst netop er en overenskomst og ikke en rammeaftale, hvorfor deres rådgivning er forkert i sit grundlag og substans.

Overenskomsten giver i sin §2 mulighed for, at der kan aftales individuel løn mellem den enkelte ansatte og rederiet,

Hovedoverenskomsten
er netop en
OVERENSKOMST
og ikke en
rammeaftale

og det er faktisk det eneste, som kan aftales individuelt.

De steder, hvor der kan indgås andre aftaler er specielt nævnt i overenskomsten med ordene ”med mindre andet er aftalt”.

Her er det aftaler, der gælder hele rederiet og det er enten overenskomstens parter, der indgår disse aftaler (Metal Maritime og rederiet) eller den efter hovedoverenskomstens §15 stk. 1 valgte talsmand, som efter §15 stk. 3 indgår en generel aftale med rederiet på vegne af de ansatte navigatører. Disse aftaler skal godkendes af Metal Maritime og Danske Rederier.

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



Sea Health & Welfares sømandsklub i Brielle ved Rotterdam bestyres af Jakob Christensen, der er kyndig guide i Rotterdams enorme havn. Metal Maritime benyttede også lejligheden til at kigge indenfor i klublokalerne. Foto: Jesper S. Holmgren

Skibsbesøg i Rotterdam

Af Jesper S. Holmgren,
faglig konsulent i Metal Maritime

Navigatør-snak, fagretslig snak samt overenskomst-snak, var det indbringende resultat, efter at have besøgt syv dansklagede skibe i Rotterdam i april. Målet var at besøge og snakke med så mange danske navigatører som muligt. Fra fredag til søndag besøgte Metal Maritime skibe fra hhv. DFDS og Mærsk.

Jakob Christensen, som er velfærdsrådgiver i Rotterdam, udstationeret af Sea Health & Welfare, stod for transporten mellem skibene. Jakob Christensen driver Sea Health & Welfare-klubben i Brielle, Rotterdam, og besøger skibene og søfarende dagligt. Han laver et stort og flot stykke arbejde, som det tydeligt bærer præg af, at de søfarende sætter meget pris på. De søfarende får alt fra nye aviser på forskellige sprog, dagsrejser ind til Brielle, hvor de kan handle og benytte sig af klubbens mange muligheder bl.a. låne en computer med hurtigt internet.

Rundt i Rotterdam havn

Fredag gik med at besøge 'Selandia Seaways' fra DFDS, Triple E-skibet 'Evelyn Maersk', det fhv. Hamburg Süd-ejede skib 'Cap San Marco' som nu er flaget dansk og ejet af Maersk Line og sidst 'Maersk Vistula'.

Om lørdagen nåede vi henholdsvis 'Britannia Seaways' fra DFDS og 'Maersk Rosyth'. Om eftermiddagen tog Jacob Christensen og jeg til Brielle for at besøge klubben for søfarende. Søndag besøgte vi 'Marstal Maersk'.

Alt i alt, var det tre gode dage, hvor vi rundede mange forskellige og meget interessante emner inden for navigatørrområdet. Og som sagt før, så overenskomstdækker vi i Metal Maritime, alle navigatører som sejler på DIS-skibe, ejet af rederier, som er medlemmer af Danske Rederier. Derfor var hensigten også med disse skibsbesøg for det første

at lære navigatørerne at kende og for det andet at fortælle dem, om deres overenskomstvilkår samt hvordan vi sikrer dem via det fagretslige system. Ved medlemskab af Metal Maritime har navigatørerne indflydelse på deres fremtidige overenskomst vilkår.

Alle navigatørerne og skibsførerne satte god tid af til vores skibsbesøg og det var en fornøjelse at være om bord. ●



Start på skibsføreruddannelsen og få gratis kursuspakke

Er du ubefaren/befaren skibsassistent, og drømmer du om at videreuddanne dig til skibsfører?

Marstal Navigationsskole har et knaldgodt tilbud til dig.

Som den store **NYHED** tilbyder vi, når du starter på skibsføreruddannelsen august 2018, en gratis kursuspakke, vælg frit mellem:



Tankskibskurser, Olie-, Gas- og Kemikalie



Farligt gods/færgekurser, Ship Handling



Iskursus og Ship Handling og BRM



Heavy Lift og Ship Handling, farligt gods

www.marnav.dk
Tlf. 6253 1075

PÅ VORES UDDANNELSER RAMMES DU IKKE AF UDDANNELSESLOFTET

MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE

Kystskipper Semester	Skibsfører 1. semester	Skibsfører 2. semester	Skibsfører 3. semester	Skibsfører 4. semester
-----------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

Siden sidst:

Nyt fra faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart & Metal Maritime

Efter nu at have indført forbud mod T-shirts og korte bukser, synes faglig afdeling at være meget mere motiverede til at tage en god arbejdsdag bag skrivebordene, hvor vi her i de høje temperaturer for alvor oplever det bibelske udtryk "...i dit Ansigts sved skal du spise dit brød... (1. Mosebog 3:19).

Perioden har indeholdt mange dage væk fra kontoret, ikke alene har vi et (synes vi selv) vellykket seminar på Jørlunde bag os, men der har også været ophold på Konventum – nyt navn for LO-Skolen, hvor vi er blevet undervist af advokaterne fra LO om arbejdsrettens mange facetter. Endelig er det også blevet til en tur til Aalborg til møde i Nordisk Transportarbejder Forbund.

Bornholmslinjen – catering

Efter en særdeles udfordrende rejse med DSB og med en times forsinkelse, har vi holdt møde med Molslinjen om en ny overenskomst for catering på Bornholmslinjen.

Vi gennemgik fysisk paragraf for para-

graf i den gamle Færgen-overenskomst, og diskuterede rederiets ønsker til ændringer, som de begrundede i anden tonnage og sejlplan.

Parterne er ikke langt fra hinanden, og alle er optimistiske i forhold til at være klar til opstart, men der forhandles altså stadig.

Molslinjen - lokalaftale

Ved samme lejlighed fik vi mulighed for at tage en snak med vores nye TR Allan Ravn.

Sammen fik vi en drøftelse af en ny lokalaftale, hvor nogle af stridsspørgs-

> fortsætter næste side

VIL DU VÆRE BEFAREN SKIBSASSISTENT?

martec
57°25'7N, 010°30'3E
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

TILMELD OG LÆS MERE | WWW.MARTEC.DK

> fortsat fra forrige side

målene har været eksistensgrundlaget for princippet om SIFO (sidst ind først ud), hensigtsmæssigheden af at have et billetteringstillæg og det tidssvarende i at have et pointsystem til arbejdstøj.

Der er ikke nået fuld enighed, og under alle omstændigheder har 3F-sømændene en enslydende aftale, så der er stadigvæk lidt takker, som skal falde i hak.

RF2010/Esvagt – maskinist (+kokke)

Sammen med TM-suppleant Kristian Bundvad, var vi en tur i Amaliegade for at snakke maskinistoverenskomster med Rederiforeningen af 2010.

Efter nogle timers forhandling, blev parterne enige om, at man forsøgsvist kunne prøve en sammenskrivning af overenskomsterne i RF2010 regi, og så tage forhandlingerne derfra.

Vi har modtaget et meget sobert udkast fra foreningen, som vi nu er ved at gennemgå og kommentere, så vi forhåbentligt kan præsentere en mere overskuelig og læservenlig overenskomst i fremtiden.

Det skal dog nævnes, at parterne ikke var enige om lønsummen, som altså fortsat er til forhandling.

Overenskomsten for kokkene i Esvagt er i hus og ligger på hjemmesiden, mens maskinister i Esvagt afventer resultatet fra forhandlingen af hovedoverenskomsten.

NTF – Nordisk

Transportarbejder Forbund

Så blev det tid til kongressen som holdes hver tredje år – fremadrettet er den aftalt til at være hver fjerde år.

Let's face it, nogle gange er det mere på grund af netværk end indhold man deltager i dette arrangement, men denne gang var der lidt mere kød på, da bestyrelsen havde lagt op til en serie af vedtægtsændringer.

En af de ændringer der gav anledning til mest debat, var bestemmelserne om medlemmernes tilskud til andres strejker.

Bestyrelsen fandt ikke, at vedtægterne var præcise nok, og foreslog at man strammede dem op.



Brandtalen fra ITF's General Secretary, Stephen Cotton, på dette års NTF-kongres blev en oplevelse for de, der ikke tidligere har oplevet ham på en talerstol. Foto: John Ibsen

Det fik så mange til at give deres besyv med, da man mente, at den opstramning i princippet betød, at man kunne pålægge de enkelte forbund en "støtte afgift".

Som formanden for den norske fagforening PARAT (i dette tilfælde repræsenterer de kabinepersonale og piloter) udtrykte det, så var han glad for at have modtaget støtte under deres strejke, men en sådan støtte skal gives ud fra solidaritet, og han kunne ikke udskrive en blankocheck til bestyrelsen i NTF fra hans medlemmer.

Enden på debatten var, at bestyrelsen kunne henstille til, at de enkelte organisationer betalte et beløb.

Som den eneste danske maritime organisation (3F-Sømændene var repræsenteret af 3F) til stede, gik vi på talerstolen, da der var et ændringsforslag til bestyrelsens sammensætning, som gik på et krav om minimum en kvinde.

Forslaget var et resultat af NTF's "Women's Conference" i 2016.

Vi sagde blankt, at dette var vi imod, da vi fandt det dybt diskriminerende mod kvinder, og at man som kvinde i bestyrelsen så aldrig kunne vide, om man var der som en del af vedtægterne, eller fordi man rent faktisk var fagligt og politisk dygtig.

Fra vores egen organisation, Metal Maritime, fremhævede vi, at vi har masser af dygtige kvinder i bestyrelsen og på andre pladser, og at der bare blandt

de delegerede var masser af potentiale, hvorfor en sådan bestemmelse ville være en glidebane.

Bestyrelsen foreslog, at man vedtog et "bør" i stedet for et ultimativt krav, hvilket blev vedtaget.

Endelig fremlagde bestyrelsen arbejdsprogrammet for NTF de næste fire år.

Her var der især en person, som var meget utilfreds med, at vi ikke som medlemmer var blevet spurgt, da han havde masser af ideer til, hvad NTF skulle lave.

Det blev til en hed debat mellem formanden Jan Villadsen fra 3F og den utilfredse delegerede, og bestyrelsen afslog et krav om, at arbejdsprogrammet skulle trykkes om med hans kommentarer.

Enden blev, at man næste gang vil lade medlemmerne byde ind forud, men at dette ikke havde kunnet lade sig gøre denne gang, da man samtidigt med forberedelsen af kongressen skiftede generalsekretær i NTF.

Endelig havde vi også besøg af ITF's General Secretary, Stephen Cotton, som på bedste Lois Pio maner fra talerstolen brølede om NTF og den nordiske model, og om hvor meget ITF havde brug for, at vi i Norden støttede op.

Det var vist en oplevelse for dem, som ikke kendte ham fra ITF-Seafarers Section i gamle dage.



STATUS OVERENSKOMSTER

Metal Maritimes

overenskomster
ligger på hjemmesiden hos
CO-Søfart / Metal Maritime
www.co-sea.dk

Cateringofficerer i Fjord Line

Den 12. april holdt vi møde med Fjord Line om fornyelse af overenskomsten for cateringofficerer. Desværre var mødet ikke just præget af en konstruktiv tilgang til forhandlingerne.

Først måtte vi bruge en del tid på at forklare rederiet, at man som minimum skal have samme stigninger som på hovedoverenskomsten for cateringofficerer, som i forvejen var indgået med Danske Rederier. Da vi så var nået til de egentlige ønsker til fornyelsen, var der ikke fra rederiets side den store lyst til at imødekomme vores ellers ganske beskedne ønsker.

Blandt andet ønskede vi at præcisere reglerne vedr. afvikling af fridøgn, ligesom vi ønskede at få gjort aftalen om talsmand til en del af overenskomsten. Vi ønskede også at få tilpasset reglerne om barsel, så en cateringofficer har samme vilkår som en menig cateringmedarbejder. I praksis har man allerede dette, men vi ønskede at få det indført

i overenskomsten, så det er mere gennemskueligt for medarbejderne, men dette ønskede rederiet ikke at indføre. De bekræftede dog, at man ved barsel fortsat vil have samme vilkår som fremgår af overenskomsten for menigt cateringpersonale. Dermed endte det med en fornyelse på samme vilkår som hovedoverenskomsten, hvilket betyder noget højere lønstigninger sammenlignet med fornyelsen i 2014. Da fornyelsen gælder fra april 2017, skulle cateringofficererne gerne have modtaget en regulering af hyren med tilbagevirkende kraft med lønnen for maj 2018. Har man ikke fået dette, eller er man i tvivl om reguleringen er korrekt beregnet, så er I velkomne til at sende lønsedlen ind til os med henblik på gennemsyn.

NCC

Overenskomsten med NCC for maskinister og dæksbesætning samt kokke er efter en længere forhandlingsperiode og efterfølgende lang redigeringsperiode afsluttet. Overenskomsten er gyldig fra 1. juli 2017. Da overenskomsten faldt på plads sent her i maj vil lønregulering først finde sted med udgangen af juni.



køj

BornholmerFærgen – flere ”små” aftaler

Der indgås hele tiden ”små” aftaler for catering og skibsassistenter i forbindelse med, at Molslinjen overtager besejlingen af Bornholm pr. 1. september i år. Aftalerne omhandler f.eks., hvordan overtid afvikles i opsigelsesperioden, når der er brug for at alle mand er til rådighed for at BornholmerFærgen kan opretholde den bemanning, der naturligvis skal bruges i højsæsonen. Ligeledes er der indgået en aftale om, hvordan den enkelte skibsassistent kan tiltræde nyt job i Molslinjen, samtidigt med at den enkelte skibsassistent kan sejle videre for BornholmerFærgen til sidste sejldag. Aftalerne er ikke på hjemmesiden, men kan ses ved at kontakte respektive tillidsrepræsentanter for egen kategori.

køj

BornholmerFærgen – hyrebilag

Hyrebilag for cateringbesætning og purser i BornholmerFærgen DIS gyldig pr. 1. maj 2018 er udlagt på hjemmesiden. Lønregulering har fundet sted ultimo maj 2018.

køj

OK-aftale for skoleskibet 'Danmark'

Efter gennembruddet i de offentlige forhandlinger i foråret kom der også gang i forhandlingerne for skoleskibet 'Danmark', som ligger under det offentlige område. Som beskrevet i sidste nummer har der været en længere periode uden fornyet overenskomst, så området har langt fra været præget af hastværk. Men efter fornyelsen af de offentlige aftaler, så var vi pludselig under et vist tidspres fordi Moderniseringsstyrelsen forlangte at alle underliggende aftaler lå klar inden for en ret kort frist. Så vi blev indkaldt til forhandlinger hos Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte i begyndelsen af maj. Da skoleskibet hø-

rer under MARTEC, deltog de også i mødet. Styrelsen præsenterede os på mødet for et ønske om helt at sløjfe overenskomsten for skibsassistenter (som ikke bliver brugt, da man har tradition for at bruge overenskomsten fra Sømændenes Forbund), ligesom man også ønskede en ny bestemmelse vedr. hovmesterens ferie. Vi havde naturligvis ikke noget ønske om at give os på de punkter, og da vi på den anden side ikke havde nogen ændringsønsker til overenskomsterne blev vi til sidst enige om at forny aftalerne i henhold til det generelle resultat på det offentlige område.

cp



.... OVERENSKOMSTER

fortsat

Scandlines

Vi har indgået aftale med Scandlines i Rødby Havn om, at en smed og en elektriker på landjorden er dækket af vores sejlendes overenskomster - med ganske få undtagelser. køj

Rederiforeningen af 2010 – maskinister

Der forhandles pt. med Rederiforening af 2010 omkring maskinister. Første møde blev afholdt 4. maj. Under forhandlingen opstod en ide om at sammenskrive overenskomsterne for bugser-, special- og basisoverenskomsterne. Ideen synes så god, at der arbejdes videre på denne løsning for at se, om dette er muligt. Arbejdet skrider positivt fremad. køj



DFDS omstrukturerer: OK-aftale for ny officersgruppe

Ny junior-officersgruppe i DFDS, Floor Manager, er på overenskomst med Metal Maritime, ligesom vilkår for nuværende Business Leaders, der overgår til ny funktion, er forhandlet på plads i et protokollat.



DFDS A/S har som led i projekt "Starlight" gennemført markante ændringer i ledelsesstrukturen for catering/hotelområdet i rederiets passagerskibe.

Detaljerne blev kendt sidst i maj, og umiddelbart efter gik rederiet og Metal Maritime i dialog om vilkårene for de berørte.

Den nye struktur reducerer antallet af Business Leaders om bord kraftigt og samtidig øget de tilbageblevnes ansvarsområder væsentligt. Business Leader bliver den administrative og ansvarshavende leder af flere afdelinger, der hver især er ledet af en Floor Manager.

Floor Manager - ny officersgruppe

Der er samtidig blevet indført en ny catering/hotelofficers gruppe i skibene, kaldet "Floor Manager".

Disse skal, som navnet siger, være ude i

arbejdsområderne, som den direkte og praktiske leder af sit ansvarsområde.

I forbindelse med ændringer har DFDS A/S og Metal Maritime aftalt vilkår for de nuværende Business Leaders, som overgår til ansættelse som Floor Manager.

Det samme er sket for de nuværende Team Koordinatorer, som oprykkes til Floor Manager stillinger. (protokollat) Der er samtidig aftalt ansættelsesvilkår for nyansatte Floor Manager (sær-overenskomst). Begge aftaler ligger på hjemmesiden på www.co-sea.dk under sektionen "Overenskomster".

Fremadrettet er det aftalt, at Business Leaders i DFDS er seniorofficerer, mens Floor Managers er juniorofficerer. op

TR Nyt

Fjord Line - 'Stavangerfjord'

Valget til tillidsrepræsentant og suppleant for cateringpersonalet på Fjord Lines 'Stavangerfjord' er overstået og resultatet blev at receptionist Brian Gaarde er valgt til TR og bager Erling Buus er valgt til suppleant. Der er også valgt ny TR for skibsassistenterne på 'Stavangerfjord' og her faldt valget på Frank Larsen. Vi ser frem til samarbejdet med de nyvalgte tillidsfolk og takker de øvrige kandidater for deres interesse i det faglige arbejde. cp

Fjord Line - navigatører

Navigatørerne i Fjord Line har også fået ny talsmand, idet Jeppe Skovbjerg Eriksen har afløst Sofia Buono Stamer. Metal Maritime vil gerne takke Sofia Buono Stamer for hendes indsats og ønsker god vind.

DFDS - juniorofficerer

I DFDS byder vi velkommen til Casper Simmelsgaard som talsmand for juniorofficererne.

Vi glæder os til samarbejdet med begge nytiltrådte navigatør-talsmænd. jsh

Første hold ubefarne klar

Jagten på praktikpladser var på sit højeste sidst i maj, hvor MARTECs første kuld af ubefarne skibsassistenter på den nyoprettede basisuddannelse nærmede sig de afsluttende prøver. For flere af de i alt 11 elever er målet at læse videre til navigatør. Men uden praktikplads ser drømmen lidt fjern ud.



Nicklas Filbert sigter mod en skibsføreruddannelse.

-Jeg skal bare ud at sejle, og er glad for, at jeg har fået praktikplads hos Esvagt, fortæller 25-årige Nicklas Filbert, der få dage efter afslutningen 8. juni påmønstres sit første skib. Drømmen om fremtiden til søs blev for alvor tændt, da han som værnepligtig i 2014 gjorde tjeneste på kongeskibet 'Dannebrog'.

-Jeg elsker at sejle, slår han fast, mens han bakser med dagens opgave på værkstedet på MARTEC. Her står den

på rørarbejde med bukning, opmåling, gevindskæring, samling og afsluttende trykprøvning af rørene. Som flere af eleverne på holdet sigter han mod en skibsføreruddannelse.

-Jeg har fået en masse ny viden her på skolen - faktisk er jeg positivt overrasket over, hvor godt det har været, fortæller han. Især har svejsning, knob & stik samt arbejdsmiljø været fag, han har hentet ny læring i.

Uden praktikplads - 16 afslag

For holdets eneste kvindelige elev, 17-årige Benedikte Kjær, er målet det samme: At fortsætte uddannelsen til officer. Men sidst i maj havde den plan lange udsigter, da det endnu ikke var lykkedes hende at finde en praktikplads som ubefaren skibsassistent.

-Nej, det ser noget tungt ud. Jeg har

> fortsætter næste side

MARTEC vil tilrette forløbet:

Eleverne efterlyser mere "kæft-trit-og-retning"

MARTECs nye maritime basisuddannelse lagde fra land i januar med det første hold. I alt startede 12 elever. Flere var skrevet op, men de dukkede aldrig op. Ved CO-Søfarts besøg sidst i maj var kun en enkelt af de 12 faldet fra.

Overordnet er uddannelseschef Kenneth Ø. Kirkegaard tilfreds med "jomfrusejladsen".

-Uha, de fem måneder gik bare alt for hurtigt, smiler han og fortsætter:

-Men der er helt klart nogle ting, vi skal have rettet til, når vi her efter sommerferien starter et nyt hold, erkender han.

Lektor og studievejleder Anna Oldenburg nikker bifaldende. Hun har

gennem hele semesteret været elevernes kontaktperson.

-Flere af eleverne efterlyser til vores store overraskelse mere "kæft-trit-og-retning", fortæller hun og uddyber:

-Kritikken går på, at der skal være klare krav og konsekvens, hvis ikke de opfyldes. Det er en kritik, vi har taget til efterretning.

Kenneth Ø. Kirkegaard tilføjer: -Ja, vi havde tænkt, at det skulle være mere op til den enkelte, end da jeg f.eks. selv gik på Kogtved Søfartsskole. Men jeg kan sagtens følge, at eleverne ønsker mere struktur og et klarere hierarki. Det giver jo nogle mere faste rammer, og det behov er der klart blandt nogle af eleverne.

Efterårsholdet vil også møde et tilbud om eftermiddagsundervisning i dansk og matematik, så manglende basale skolefærdigheder ikke bremser undervisningen i f.eks. skibsteknik.

-Der er også nogle undervisningsforløb, som vi vil ændre fra at køre over længere tid til at være komprimerede og afsluttede forløb, fortæller han.

-Vi erkender, at der i et enkelt undervisningsforløb her på første hold har været noget rod. Men eleverne har været rigtig gode til både at tage tingene op og også være med til at finde brugbare løsninger. For størstedelens vedkommende har det kørt lige efter bogen, og vi er klar til at gå i gang med næste hold, siger han.

Oprindeligt var planen at køre to hold efter sommerferien.

-Det når vi ikke at få tilstrækkeligt med tilmeldinger til. Men fremadrettet håber vi på to hold om efteråret, siger Kenneth Ø. Kirkegaard.

på MARTECs nye basisuddannelse



Benedikte Kjær er uden praktikplads trods 16 ansøgninger.



Joachim Benktsson har fået praktikplads i hollandsk rederi.

> fortsat fra forrige side

søgt 16 steder, men har også fået 16 afslag, fortæller Benedikte Kjær.

-Jeg fylder 18 her i sommerferien, så håber jeg, det forbedrer mine muligheder, smiler hun og erklærer, at hun slet ikke har givet op endnu.

-Jeg hørte tilfældigt om skoleskibet 'Danmark' og fik interesse for uddannelsen, fortæller hun. Hun blev dog ikke optaget, og valgte derfor i stedet at starte på MARTECs nye basisuddannelse, der startede i januar i år.

-Det har været super fedt. Det at veksle mellem skolebænk og praktisk arbejde er helt perfekt, lyder hendes vurdering.

Og nej, 16 afslag er ikke nok til, at hun opgiver planerne om en fremtid til søs.

-Jeg fortsætter med at søge. Jeg vil det her, og giver ikke sådan lige op, smiler hun.

34 år og på den rette hylde

Holdets "alderspræsident", 34-årige Martin Christensen, står også uden praktikplads ved CO-Søfarts besøg. Han håber inderligt det lykkes, da tilværelsen til søs for ham er det eneste rigtige.

Han har tidligere sejlet som steward på passagerskibe i seks år, men gik i 2012 i land for at tage en pædagoguddannelse.

-Nu er tiden inde for mig til at vende tilbage til det maritime, og jeg havde fra dag ét her på skolen fornemmelsen af at være på den rette hylde, fortæller han.

Forløbet på uddannelsen har overordnet været godt - set med hans øjne.

-Der har også været en del rod med nogle ting. Men skolen har været rigtig

god til at finde løsninger, når vi har taget noget op. Det er et super fedt sted, og underviserne har virkelig meget erfaring, fortæller han.

Praktikplads i hollandsk rederi

18-årige Joachim Benktsson er blandt de heldige med en praktikplads. Hans far sejler i det hollandske Tideway Offshore Solutions, hvor Joachim Benktsson skal ud som ubefaren.

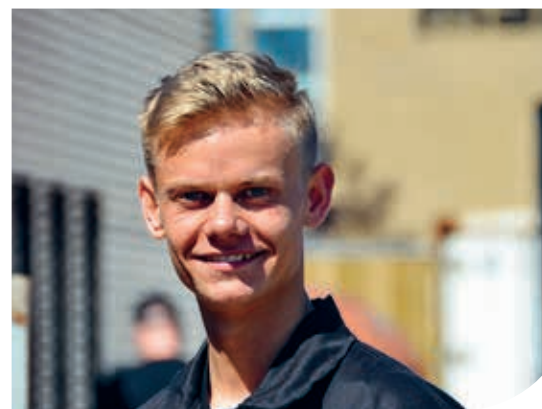
-Jeg har været rigtig heldig, og jeg glæder mig meget til det, fortæller han.

De fleste i hans familie har sejlet, og han har helt fra barnsben selv haft som mål at komme til søs.

-Min plan er at læse videre - jeg vil gerne være navigator en dag, smiler han forsigtigt.

Drømmer om at blive skibsfører

At blive navigator - og rigtig gerne skibsfører, er også planen for 19-årige



Anders Nissen vil rigtig gerne fortsætte uddannelsen til skibsfører.

Anders Nissen. Sidst i maj var han dog endnu uden praktikplads. Skulle han vælge frit, blev sejltiden allerhelst hentet i et passagerskibsrederi.

-Men det er svært at finde plads, og jeg vil være ovenud lykkelig for at få en praktikplads hos Esvagt for eksempel, fortæller han. Opholdet på MARTEC,

har han fundet lidt blandet.

-Værelserne er helt i top, og skolen har været åben overfor, at der undervisningsmæssigt er nogle ting, der skal rettes til, siger han.

Især har han nydt det praktiske arbejde i værkstedet og sejladserne.



Martin Christensen føler sig nu på rette hylde.

Danske Rederier:

-Jo, der er en fremtid for danske søfarende

-Vores medlemsrederier har brug for danske søfarende, og der er behov for at uddanne flere, slår direktør Anne Windfeldt Trolle, Danske Rederier, fast. Rederierne vil garantere 350 praktikpladser, der løbende skal være besat. Systemet forventes at være i gang fra 2019.



-Vi mener det her alvorligt, siger direktør Anne Windfeldt Trolle om Danske Rederiers plan om at indføre praktikpladsgaranti.
Foto: Danske Rederier

-Vi vil sikre fødekæden af maritime kompetencer, og et af tiltagene er et tilbud om at indføre praktikpladsgaranti, siger Anne Windfeldt Trolle, direktør i Danske Rederier.

Grundlæggende vil Danske Rederier gå fra at tælle i antallet af optag årligt til at operere med et fast antal praktikpladser, der konstant skal være besat.

-Det er en hel anderledes måde at gøre det op på, både for at øge antallet af uddannede og for at sikre et fast output, uddyber Anne Windfeldt Trolle.

Hidtil har rederierne forpligtet sig til at optage 200 officerskadetter årligt og stille 80 pladser til rådighed til ubefarne.

Hvor mange, der reelt blev færdiguddannede pr. år har varieret, idet pladserne ikke blev fyldt op igen efter frafald i løbet af uddannelsen. Og tallet har løbende været i centrum for debat og kritik, ligesom der ikke er noget konkret tal på frafaldet undervejs.

-Nu sætter vi så et helt nyt system i gang med garanti om 350 praktikpladser, regnet i årsværk. Falder en fra, så skal der rekrutteres en ny, så der altid er et antal på 350 i praktik eller til søs for at få sejl tid under sin uddannelse, siger hun. Pladserne fordeles med 240 officerers praktik-/uddannelsespladser og 110 menige – altså til ubefarne. Heraf er de 10 pladser øremærket til skibsmekanikere.

Praktikpladsgarantien fra Danske

Rederier er en del af forhandlingssementerne i forbindelse med bl.a. de ændrede rammevilkår for offshore-skibe med indførslen af DIS-Offshore. Og for begge elementers vedkommende indgår de i den samlede pakke af forslag, som Det Blå Vækstteam leverede for nu et år siden.

Her er alle elementer i Folketingets lovgivningsarbejde endnu ikke på plads, men det forventes, at regeringens sidste del af lovpakken vil blive vedtaget i efteråret.

Endnu er heller ikke diverse bekendtgørelser for uddannelsesforløbene klar.

Hos Danske Rederier er arbejdet med at få systemet bag den kommende praktikpladsgaranti dog allerede gået i gang.

-Vi mener det her alvorligt, kommenter Anne Windfeldt Trolle.

Praktikpladserne skal fordeles og administreres af en praktikpladskoor-

dinator, der også forestår kontakten til rederierne. Her har Danske Rederier pr. 1. maj ansat Anne Panknin Kristensen, der i jobbet første uger bl.a. har været rundt på besøg hos rederierne.

Flere praktikpladser skal findes

-For at kunne garantere 350 praktikpladser, skal der etableres en del flere, end der er nu. Så der er brug for opsøgende arbejde og direkte kontakt til rederierne for at få overblik over deres behov, hvor mange pladser de kan byde ind med, og hvad de har brug for af hjælp til at komme i gang. Nogle har aldrig tidligere haft praktikpladser, så der bliver naturligvis brug for, at vi støtter op med den hjælp, de har brug for til at komme i gang og med at blive godkendt som praktiksted, fortæller Anne Windfeldt Trolle og fortsætter:

> fortsætter næste side

FAKTA

Danske Rederiers praktikpladsgaranti vil omfatte 350 pladser.

Fordelingen af de 350 praktik-/uddannelsespladser:

240 officerer - heraf 100 navigatører

110 menige - heraf 10 skibsmekanikere

> fortsat fra forrige side

-Der skal også kigges på, om det er muligt, at flere rederier går sammen om at dele en praktikplads, sådan at sejltiden fordeles med f.eks. 3-4 mdr. hos hver. Det ville give mulighed for at eleven prøver forskellige former for sejlads og opgaver i sit praktikforløb.

-Indtil nu har vi kun mødt fuld opbakning hos vore medlemmer til projektet, tilføjer hun.

Målet på rekrutteringsområdet er at fastholde det nuværende antal af danske søfarende.

-Nogen har været fremme med kritik af, at det ikke er synderligt ambitiøst. Til det kan jeg bare sige, at det er det. Indenfor en ganske kort tidshorisont står en stor del af de nuværende sejlende overfor at gå på pension, så der skal virkelig turbo på rekrutteringen og uddannelserne, for at fastholde det nuværende antal. Og her

er erhvervet i skarp konkurrence om de unge, påpeger hun.

-Vi skal alle bidrage med at fortælle de positive historier om mulighederne til søs. Længe har det været italesat, at søfarten ikke har brug for danskere. Krisen i visse segmenter i skibsfarten har trukket negative overskrifter, og ja så har vi haft en DIS-skattesag, hvor debatten slet ikke har været befordrende for positiv omtale af erhvervet. Negative - og ofte forkerte påstande - flourer på de sociale medier om erhvervet og mulighederne for job til søs. Den strøm af negativitet bør vi alle gøre en indsats for at få vendt, siger hun.

Fokus på kvinder

For at udvide rekrutteringsgrundlaget har rederierne derfor også nu indledt en fokuseret kampagne, målrettet kvinder.

På netop de sociale medier har emnet "kvinder til søs" været genstand for

hadefuld retorik fra en skare af ofte "sure, gamle mænd".

-De må se at spænde hjelmen og indstille sig på forandringer. Længere er den ikke. De kan holde deres mund, udbryder Anne Windfeldt Trolle og fortsætter:

-Jeg vil opfordre de unge til ikke at lytte til disse håbløse udfald. De kommer fra et absolut fåtal, som for manges vedkommende slet ikke er til søs mere.

-Der er masser af muligheder for unge i dag med en maritim uddannelse i bagagen. Der er for tiden rift om maskinmestrene, navigatørerne skal vi have kigget på, hvad de mere skal have med i uddannelsen for at være konkurrencedygtige, og de menige er der stort behov for i specialskibene. Vi skal have kigget uddannelserne igennem for også at sikre at de er up-to-date med de behov, rederierne har, siger Anne Windfeldt Trolle.

Erpensions- værtatforstå?

Alt er svært, hvis man ikke ved noget om det, og det gælder i den grad også for pension.

For at gøre pension lidt lettere at gå til, har vi opfundet Pensionstallet. På baggrund af dine oplysninger, indikerer det, hvor stærk din opsparing er - det er da nemt.

Tjek dit Pensionstal på mitpfa.dk

PFA

Mere til dig



2018-versionen af det obligatoriske gruppefoto i Metalskolens grønne omgivelser. Det tog ikke mange minutter at få forsamlingen lokket udenfor, hvor sol og blå himmel fristede. Indsatsen for at få nogenlunde struktur i opstillingen lykkedes til gengæld kun delvist, som det ses.

CO-Sea Seminar 2018

Fagligt samvær i hedebløge

Tre dage bænket inden dørene kan i sig selv være en udfordring, når dagligdagen ellers tilbringes med fysisk aktivitet om bord på et skib eller på en rig.

Når så også udendørstemperaturen passerer de 25 grader, himlen er blå, fuglene synger og græstæppet lokker, så kræver det mere end almindeligt engagement at holde ørerne stive og opmærksomheden rettet mod enten opgaver eller

oplæg med slides på storskærmen.

Forsamlingen på godt 50 tillidsrepræsentanter, suppleanter og bestyrelsesmedlemmer fra hhv. Metal Maritime og FOA Søfart stod dog strabadserne igennem. Og der var højt humør fra indledningen onsdag 23. maj til afslutningen fredag middag 25. maj.

Deltagerne fik i oplægget af Danske Rederiers direktør Anne W. Trolle

> fortsætter næste side



**Casper Ryborg
Simmelsgaard**
juniorofficer
DFDS

Jeg er virkelig imponeret over niveauet af oplægsholdere med direktører og chefer - og det at et folketingsmedlem også er med. Som deltager og tillidsrepræsentant føler man sig taget seriøst med det niveau. I forhold til gruppearbejdet havde jeg først set frem til sam-

men med andre styrmænd at skulle sidde og nørde egne overenskomster, men idet grupperne var sammensat af repræsentanter for forskellige faggrupper, viste det sig, at jeg fik enormt meget indblik ud af at kigge i og diskutere andres overenskomster. Lige nu er jeg styrmand, men en dag håber jeg da at blive overstyrmand og få et lederansvar for andre om bord. At kende deres arbejdsforhold er her rigtig vigtigt, tænker jeg. At jeg også blev rykket ud af min egen "komfort-zone" i den opgave var bare meget lærerigt.



Laila Nowak
stewardesse
Aramark

Som den eneste, deltagende tillidsrepræsentant fra offshore, har jeg savnet kolleger at netværke med. Men det er da også det eneste. Det har været rigtig godt at være med. Mange problemstillinger er jo de samme, både til søs og offshore. Tiden til de forskellige oplæg har været helt tilpas, og forplejningen helt fantastisk. Især har jeg fået rigtig meget ud af psykologens oplæg og input om stress. Han er en rigtig god oplægsholder, og det var bare så givende at få konkrete råd med svar på egne spørgsmål.

> fortsat fra forrige side

indsigt i rederiernes nye tiltag med praktikpladsgaranti til 350 i gang med en maritim uddannelse.

Rederiernes syn på virkeligheden blev efterfølgende kommenteret af folketingsmedlem Henning Hyllested fra Enhedslisten i hans oplæg om det politisk arbejde med søfarten på Christiansborg.

Et udbud af muligheder var til fri disposition om eftermiddagen hvor deltagerne kunne opsøge information i forskellige stande, hvor bl.a. PFA, MARTEC, AMU og VEU samt Metal A-kasse og maritim seniorkonsulent Peter Friis Jespersen stod til rådighed.

Torsdagen omfattede gruppe-opgaver i overenskomst-tydning, indblik i Virtual Realitys muligheder, arbejdet i ITF, CO-Søfart og Metal Maritimes politiske arbejde nationalt og internationalt samt et oplæg om tilbuddene i den nyfusione-



Linda Christiansen
rederiassistent
Fjord Line

Oplæggene har været overraskende gode, synes jeg. Det var især nyttigt for mig at høre om Sea Health & Welfare, som jo for os er en rigtig vigtig institution. Det var rigtig godt. Jeg har også i høj grad fået udbytte af at være sammen med tillidsrepræsentanter fra andre rederier. Det har været meget lærerigt at udveksle med andre, og det at vi i grupperne var sammen fra forskellige rederier synes jeg var rigtig godt. Så lærer man også flere at kende. Jo, det har været et rigtig godt seminar.

rede institution Sea Health & Welfare. Fredag formiddag satte speciallæge i psykiatri, dir. i PP Clinic Lars Aakerlund ord og erfaringer på emnet stress. Et



Jeppe Skovbjerg Eriksen
navigator
Fjord Line

Det er faktisk rigtig godt at være samlet med tillidsrepræsentanter på kryds og tværs både fra eget og andre rederier. Andres arbejds- og overenskomstforhold interesserer mig, og i Fjord Line deltager jeg ofte i diskussionerne om netop overenskomsterne. Oplægsholderne har været "store" navne, synes jeg. Det bekræfter for mig at organisationen er respekteret og har indflydelse. Jeg har haft rigtig meget ud af seminaret på mange måder - det er en meget positiv oplevelse.

højaktuelt emne, hvor især deltagerne fra BornholmerFærgen fik vendt faktuelle udfordringer midt i en tid med usikkerhed og forandringer.

Bliv elitebilist i TJM Forsikring allerede, når du er 25 år

Det betyder billig bilforsikring til dig - på samme vilkår som alle andre

- Vi ser ikke på, hvor længe du har haft kørekort, eller på din erfaring som bilist
- Mulighed for at vælge lav selvrisiko
- Skræddersy din bilforsikring, så den passer til dit behov og din pengepung
- Få personlig vejledning af din forsikringstillidsmand, eller betjen dig selv via vores hjemmeside
- Årlig bonus fra TryghedsGruppen - uanset skader

Læs mere på tjm-forsikring.dk/elitebilist

Ring på
70 33 28 28
og få et godt tilbud
- uanset om du kører
kort eller langt

GED Sammenhold
betaler sig

TJM Forsikring

For at købe bilforsikring skal du have enten indbo-, ulykkes- eller husforsikring i TJM Forsikring.

Snakken gik højlødt i forsamlingen af dæks-, maskin- og cateringfolk. Og der skulle en del til at råbe dem op, da frokostbuffet'en var klar.

Se flere billeder fra udflugten på www.co-sea.dk

KLIK HER...



Metal Maritime-udflugt til Silkeborgsøerne

Langt fra hovedstaden, men midt i det jyske Søhøjland, ventede målet for dette års udflugt for medlemmer af Metal Maritime. Det samlede deltagerantal nåede på dagen op på 48. Fra kontoret varetog rejsesekretær og bogholder Barno Jensen opgaven som rejseleder. For deltagerne øst for Storebælt indledtes dagen tidligt med busafgang fra København kl. 06.30. For et par deltagere fra Bornholm var

udflugten startet allerede dagen før, for at de kunne nå at være i København til tur-start.

Morgenmaden om bord på Molslinjen et par timer senere gjorde godt, og stemningen fik endnu en tand op ad, da Jylland anedes i det fjerne fra Kattegat. Efter opsamling i Aarhus ramte tur-bussen Silkeborg, hvor Hjejleselskabet velvilligt viste interesserede rundt i den kulfyrede hjuldampers 'Hjejlen'.



Traktementet på turen bestod bl.a. af først frokostbuffet og siden kaffe med kringle. Alt serveret om bord på tur-båden 'Hjejlen'.

> fortsat fra forrige side

Komforten på turbåden 'Hejren', der er en del nyere - fra 1909 - er dog en tand højere, og kapaciteten passede perfekt til forsamlingen fra Metal Maritime.

På slaget 12 var der afgang fra Silkeborg. Vi har lovet besætningen, at vi i omtalen ikke vil træde i, at agtertrossen i første omgang var blevet glemt, og at skipperen på broen funderede over turbådens manglende fremdrift. Nuvel - vi holder, hvad vi lover - vi tramper ikke i det, men nævner det ganske kort.

Soldækket var pakket og scenerierne passerede forbi, som sejladsen skred frem mod foden af Himmelhjerget.

Solen skinnede, himlen var blå, og øllene var kolde.

Snakken gik højt, og der skulle en del luft i lungerne til at råbe selskabet op, da frokost-buffet'en var klar.

Ved Himmelhjerget benyttede flere muligheden for at besøge "toppen", mens den overvejende del af forsamlingen prioriterede jordforbindelsen, de kølige drikkevarer og forsyningen af is, som blev fremtryllet fra kiosken ved Juelshø Hotel.

Herefter var der igen afgang, nu med kurs mod Silkeborg og traktement i form af kaffe og kringle. Langt om længe nåede vi frem til tidspunktet for det legendariske pakkespil, og deltagerne var kampklare. Nogle hamstrede, andre gik op i "fair-play" i kampen om pakkerne.

Alle kom helskindede igennem manøvren, der var en ganske højtlydt affære, hvor alle fik dagens motion.

Vel fremme langs kaj i Silkeborg



Afsluttende gruppebillede med søfyrbødernes fane i baggrunden.

blev Søfyrbødernes fane hentet frem fra bussen, og med kyndig instruktion af "fanebærer" og "forvalter", Philip Pedersen, kom den i centrum ved gruppefotograferingen. Dog nåede enkelte deltagere at smutte, inden fotografen fik forevigt forsamlingen med fane.

Herefter skiltes så igen deltagerne veje. For delegationen fra Sjælland og Bornholm gik det nu hjemad med tur-bussen og Molslinjen for hen imod kl. 22 at nå frem til morgenens mødested i København. For Bornholmerne ventede

endnu en sejlads, denne gang med natfærgen.

Tak til alle for godt selskab på en forrygende, hyggelig dag. Vi går i tænkeboks mht. regler for pakkespillet og overvejer, om der skal indføres påbud om at bære sikkerhedshjelm og sko under spillet.

Vi lægger i forbindelse med udgivelsen af bladet et billedgalleri på hjemmesiden på www.co-sea.dk med mange flere billeder.



Pakkespillet var en højtlydt affære. Nogle prioriterede "fair-play", andre hamstrede i ikke tidligere set målestok.

Hvad med din søfartsbog?

Har du mod på at deltage i artikelserien sammen med din søfartsbog, så hører vi gerne fra dig. Kontakt redaktionen på mail cosea@co-sea.dk

Vis mig din SØFARTSBOG

Andreas Christian Jensen

Født 1865

1889 - 1890

Soldat

1891 - 1896

Soldat, de Vestindiske Øer

1897 - 1923

Søfyrbøder

1927

Tilkendt diplom af

Søfyrbødernes Forbund i Danmark

For fem år siden blev Metal Maritime kontaktet af familiemedlemmer i slægten efter søfyrbøder Andreas Christian Jensen.

Arvingerne ville gerne overdrage hans søfartsbog og diplom fra Søfyrbødernes Forbund i Danmark. I Metal Maritime hænger diplommet i dag i et mødelokale

efter behørig restaurering.

Søfartsbogen har vi passet

på og af og til kigget i for

at stykke fragmenterne

sammen til et nærmere

billede af, hvem Andreas

Christian Jensen var.

Desværre er søfartsbogen nr. 2 i rækken.

Den første har vi ikke. Og dermed var det svært umiddelbart at få dannet en sammenhængende historie om Andreas Christian Jensen. Men nysgerrigheden var vakt, og vi har gennem længere tid i de sene aftentimer gennemgået kirkebøger, folketællinger, politiets registerblade, lægdsruller og soldaterbøger for de danske tropper på Vestindien. Af og til stødte gravearbejdet på grund. Andre gange dukkede pludseligt nye elementer op til historien om Andreas Christian Jensen, der blev født i Hjørring 3. december 1865.

Fra fattiglem til søfyrbøder

Som 14-årig er Andreas Christian Jensen rykket ind på fattiggården i Hjørring sammen med sin mor og to yngre

søskende. Faderen, der var arbejds-

mand, er død. Hele familien er registreret i folketællingen fra 1880 som almissemedlemmer – fattiglemmer.

Han kommer i smedelære, og er udlært grovsmed, da han i 1889 kommer ind som soldat. Men inden da, må han fem dage i brummen som straf for at være udeblevet fra indkaldelsen året før.

Efter endt soldatertjeneste ved ingeniørregimentet i Hjørring, melder han sig frivilligt til de danske tropper på De Vestindiske Øer, som den gang var dansk koloni.

Det fremgår af soldaterbøgerne for den danske koloni, at han hjemsendes efter endt 6-årig kontrakt i 1896.

Efter hjemsendelsen fra De Vestindiske Øer slår han sig ned i København, hvor han er registreret tilflyttet 30. oktober – først på skiftende adresser, inden han i december samme år flytter i værelse hos en Larsen i Klerkegade nr. 15, 2. sal.

Alt dette er verificeret i gamle kilder.

Hvordan og hvornår han kommer ud at sejle som søfyrbøder, kan ikke dokumenteres, da hans første søfartsbog mangler. Men et par ledetråde antyder, at han kort efter hjemkomsten fra Vestindien højst sandsynligt er stået til søs – måske i 1897 eller 1898.

> fortsætter næste side



Andreas Christian Jensens søfartsbog nr. 2 er udstedt 21. april 1909. Datidens søfartsbøger var uden portrætbilleder, men det angives på de efterfølgende sider, at han var blond, havde brune øjne og var middel af legemsbygning.



Foto: Museet for Søfart

Svitzers kulfyrede slæbe- og bjergnings-skib 'Valkyrien' slæbte i 1909 Danmarks første ubåd det sidste stykke fra Københavns Red og ind til Orlogsværftet. Om bord var Andreas Christian Jensen.



Diplomet som søfyrbøder Andreas Christian Jensen fik i 1927 fra Søfyrbødernes Forbund i Danmark hænger i dag i et mødelokale hos Metal Maritime i Rødovre. Arvinger overdrog for fem år siden diplom og søfartsbog til fagforeningen.

er familien rykket først til et baghus i Læssøgade og i 1908 til Blegdamsvej 110.

I 1909 er det første skib i søfartsbogen DFDS' 'Moskov' fra 1880, bygget på B&W. Den kulfyrede dampmaskine var på 460 HK. Andreas

konstaterede, at den ikke gjorde meget væsen af sig, og mest af alt mindede om en cigar.

'Valkyrien' afgik umiddelbart efter mod Middelhavet, og der skulle gå to år, inden Andreas Christian Jensen afmønstrede 24. september 1911 i Marseille.

I søfartsbogen følger herefter skiftende ud- og afmønstringer i forskellige rederier og på vidt forskellige skibstyper.

> fortsat fra forrige side

Om livet som søfyrbøder er valgt af lyst til at komme til søs eller af nød på grund af arbejdsløshed vides ikke.

Han er optaget som medlem nr. 412 i Søfyrbødernes Forbund, der blev stiftet i 1897.

Forbundet indfører i 1927 et diplom, som tildeles medlemmer "der har været tilsluttet forbundet i 25 år," fortælles der i det gamle forbundsblad "Faklen" i december 1927. I artiklen fortælles det videre, at der allerede er en lang række medlemmer, der for længst har passeret 25-års jubilæet, og at disse, som de første, tildeles diplom. I rækken af navne, der herefter listes op, er Andreas Christian Jensen – eller rettere A.C. Jensen, som han benævnes på såvel diplom som i bladet.

Påmønstrer 'Moskov' fra DFDS

Tilværelsen til søs kan først dokumenteres fra 1909, hvor hans søfartsbog nr. 2 er udstedt.

Inden da har han stiftet familie og er blevet gift med Anna Emilie Dilling. Husstanden har fire børn, og de flytter i 1904 ind i baghuset på Toldbodgade 16.

Inden vi når frem til 1909, hvor historien overtages af søfartsbogen,

Christian Jensen påmønstrede 22. april i København og afmønstrede samme sted 10. september.

En del af Danmarks ubåds-historie

14 dage senere – 24. september 1909 påmønstrer han Svitzers kun to år gamle slæbe- og bjergningsskib 'Valkyrien', og han har sandsynligvis været uvidende om, at han få dage senere skulle blive en lille del af Danmarks ubådshistorie.

I marts 1908 havde Folketinget vedtaget "Lov Om Anskaffelse af en Undervandsbaad" og bemyndiget Forsvarsministeren til at anskaffe én for et beløb på 460.000 kr.

Danmarks første ubåd, 'Dykkeren', blev bygget i Italien og ankom for egen maskinkraft i sensommeren 1909 til Københavns Red efter en sørejse på 19 døgn.

Turen fra reden og ind til Orlogsværftet 27. september foregik på slæb efter 'Valkyrien', hvor Andreas Christian Jensen var påmønstret tre dage før og med stor sandsynlighed har sørget for kulfyringen under slæbet.

Aviserne fra den gang noterer, at ubåden "var genstand for udelst interesse i store dele af befolkningen."

Dog var journalisten tilsyneladende ikke imponeret, idet vedkommende

Rømte i 1920 fra DFDS-skib

I januar 1920 er han igen påmønstret 'Moskov' fra DFDS. Denne gang er det dog rederiets nyere 'Moskov', der blev bygget i 1914 i Helsingør.

Han påmønstrer 9. januar 1920 i København, men noget er ikke gået helt efter planen. I hvert fald er han rømmet fra skibet 18. april.

Skibsføreren F. Søeberg har noteret følgende i søfartsbogen:

"Den Forhyrede har forladt Skibet ulovlig uden Opsigelse den 18/4 1920. Ønskes tiltalt og straffet efter loven."

Mønstringskontoret har anmærket, at anmeldelsen er modtaget 20. april. Der går dog kun et par måneder, inden han igen har hyre.

Den sidste udmønstring, der er registreret i søfartsbogen, er kun nogle få dage om bord på dampskibet 'Niels Ebbesen' i januar 1923.

Hvad der herefter sker i Andreas Christian Jensens liv er til dels uvist. Han fortsætter dog som medlem i Søfyrbødernes Forbund, hvor han et par år efter bliver kontingentfri "på grund af invaliditet", ifølge notatet. Forbundets julehjælp på 10 kr. modtager han hvert år frem til og med 1946 ifølge hans egne optegnelser i kontingent-bogen.

Små armbevægelser med stor virkning

Patrick Thomas Knudsen (th) modtog præmien som "Mest værdifulde holdspiller", der blev overrakt af rejsesekretær Barne Jensen fra Metal Maritime/CO-Søfart.

Foto: Svendborg Søfartsskole



Endnu et hold af ubefarne skibssassister forlod sidst i maj Svendborg Søfartsskole efter veloverståede prøver og eksaminer.

Blandt eleverne har skolen udpeget Patrick Thomas Knudsen som modtager af præmien fra CO-Søfart, der går til "Mest værdifulde holdspiller."

Overskud til at give plads

"Patrick har fra første dag markeret sig på sin egen stille måde, og han har aldrig været bleg for at give en hånd med, hvor det var nødvendigt," lyder et af de

> fortsætter næste side

Moderne tider på Museet for Søfart

Søfartens betydning for forbrugersamfundet er temaet i forårets nye udstilling på Museet for Søfart.

I vanlig stil disker museet op med oplevelser på stribe på udstillingens 600 m², hvor interaktive spil, installationer og genstande fortæller historien. Via en projektion af anseelig størrelse sætter aktiviteterne i verdens største containerhavn, Shanghai, sammenhængen i perspektiv.

Under titlen The Magic Box leverer Museet for Søfart moderne formidling til skoleklasser om containeriseringen.

Illustration: Museet for Søfart



Containeren spiller en ikke uvæsentlig rolle. Siden Malcolm P. McLean i slutningen af 50'erne fandt på at stuve

godset i metalkasser af samme størrelse har både skibsfarten, verdenshandlen og globaliseringen skiftet gear flere gange.

Som en del af udstillingen er en mini-brugs rykket ind på museet med rigtige varer ude fra den vide verden.

Udstillingen "The Magic Box" er åben frem til foråret næste år.

Herlighederne suppleres med undervisningsmateriale til skoleklasser - og her er der heller ingen støvede, tykke bøger. Alt er moderne undervisningsmateriale, der både aktiverer, involverer og udfordrer eleverne. Dele af undervisningsmaterialet kan downloades på museets hjemmeside, og flere elementer af materialet lader sig såmænd fint bruge til at udfordre kollegerne i den maritime sfære i en dyst om, hvor meget de faktisk ved om det maritime erhvervs betydning for handel og forbrug.

hanh

SENIORKLUBBEN for efterlønnere og pensionister



Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Metal Maritime.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

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

For yderligere information kontakt formanden.

- Forårsfrokost
- Efterårs ålegilde

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

> fortsat fra forrige side

mange argumenter for, at netop han er modtager af præmien. Indstillingen fra skolen fortsætter:

“At være banens bedste spiller er en udfordring, og det kræver en personlighed, hvor man kender sin egen værdi og har overskuddet til at give plads til sin kammerater. Patrick har sådan en personlighed.”

Ydermere har Patrick Thomas Knudsen en udsøgt evne til både at inspirere

og løfte fællesskabet, når der er brug for det.

“Et skoleforløb har sine op- og nedture og nogle dage er himlen mere grå end andre, og det er her fællesskabet har brug for spillere, der har evnen til at holde gejsten oppe, og det er dem vi kalder banens bedste spillere,” afslutter skolens motivation.

CO-Søfart og Metal Maritime ønsker alle nyudklækkede skibsassistenter god vind.

hanh

FØDSELSDAGE OG JUBILÆER - procedure ændret på grund af ny lovgivning

Nye og skærpede data-regler er trådt i kraft 25. maj.

Reglerne skal i højere grad beskytte borgernes data. Personfølsomme oplysninger som f.eks. fødselsdage og jubilæer kan kun bringes i et fagfor- eningsblad med medlemmets accept.

“Nyt om navne” er derfor ændret for at leve op til de skærpede data-regler. Det betyder, at fødselsdage og jubilæer ikke mere bringes automatisk på baggrund af oplysningerne i medlemsregisteret som hidtil. Men vi bringer fortsat gerne mærkedage - nu skal du blot selv indsende oplysningerne til redaktionen.

Mærkedag i bladet - hvem, hvornår og hvordan

Vil du gerne have din runde fødselsdag eller jubilæum med i bladet, skal du sende os en besked, helst i god tid. Vi bringer mærkedage for medlemmer fra alle CO-Søfarts medlemsorganisaioner: Metal Maritime, FOA Søfart, Metal Vest, Dansk Serviceforbund, Dansk El-Forbund og Centralforeningen for Stampersonel.

I næste blad bringer vi mærkedage, der falder i perioden:
1. oktober - 30. november

Sidste frist for indlevering af besked for mærkedage til næste blad er:
Fredag 17. august

Oplys gerne i beskeden et telefonnummer, hvor vi kan træffe dig for evt. yderligere oplysninger.

Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

Med venlig hilsen
redaktionen

NYT OM NAVNE

Jubilæer og fødselsdage

FØDSELSDAG

60 år

Steffen Mikael Hansen, 18. juli



Vi mindes

Vicente Marino Rivas

f. 21. maj 1936

er afgang ved døden 17. februar 2018

Pauli Nielsen

f. 29. maj 1936

er afgang ved døden 25. marts 2018

Tom Poul Haahr

f. 1. december 1939

er afgang ved døden 2. april 1918

Kurt Due

f. 25. juni 1937

er afgang ved døden 21. april 2018

Claus Basse

f. 14. april 1959

er afgang ved døden 25. april 2018

Edvard Andreas Westh Christensen

f. 6. september 1946

er afgang ved døden 20. maj 2018

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

96-årige Evald Brinck fra Troense, eneste nulevende krigssejler, holdt tale ved indvielsen af monumentet i Nyborg 6. juni - 74 årsdagen for D-dag.



"Forsavn" er titlen på det nye monument for krigssejlere i Nyborg. Skulpturen kan drejes og antager alt efter synsvinkel former som f.eks. stævnen af et synkende skib, et blad på en skibsskrue, et sejl eller en kompasnål.



Fotos: Nyborg Marineforening

Krigssejlerne hædret i Nyborg

35 navne står prentet på navneplader på fundamentet, som bærer Nyborgs nye monument, "Forsavn". 35 sømænd fra Nyborg, som mistede livet som krigssejlere 1939-1945, har langt om længe fået et mindesmærke.

Eneste nulevende krigssejler, 96-årige Evald Brinck fra Troense, var blandt talerne ved afsløringen 6. juni, dagen hvor det var 74 år siden de allierede styrker invaderede Normandiets kyst i kamp med den tyske besættelsesmagt i 1944.

Og han holdt en dybt bevægende tale, beretter formand for Nyborg Marineforening, Kurt Verner.

-Det var en forrygende dag. Vi er overvældede over, at der på en hverdag mødte i nærheden af 300 op på havnen for at overvære ceremonien. Og Evald Brincks tale var hjertegribende, refererer han.

For Kurt Verner og Marineforeningen i Nyborg var dagen målet for flere års arbejde. De første tanker om et mindesmærke for krigssejlere fra Nyborg blev tænkt i Marineforeningen.

Detektivarbejde på cykel

Midt i 80'erne påbegyndte Jacob Frederiksen, der selv var krigssejler og medlem af Marineforeningen, arbejdet med at indsamle oplysninger om Nyborgs omkomne krigssejlere.

-Detektivarbejdet foregik på cykel, med telefon, brevkorrespondance og besøg hos både rederier og ambassader. Han fandt frem til 29 men vidste, at der var flere, fortæller Kurt Verner.

Jacob Frederiksens indsamlede oplysninger publicerede Marineforeningen i et mindehæfte i 1989.

Jacob Frederiksen døde og dermed gik opklaringsarbejdet i stå.

På D-dag i 2014 fik de danske krigssejlere efter 70 år oprejsning. Danmark blev anerkendt som allieret under invasionen, og ved markeringen af dagen i Normandiet deltog både H.M. Dronningen, den danske forsvarschef og danske veteraner.

Da det blev efterår besluttede Marineforeningen sig for at gøre Jacob Frederiksens arbejde færdigt og arbejde mod at få sat et mindesmærke i Nyborg.

-Det tog borgmesteren tre sekunder at beslutte sig for et ja, da vi henvendte os. Så med et forbilledligt samarbejde mellem Nyborg Kommune, Østfyns Museer og Marineforeningen er det kommet i stand, fortæller han.

Albani Fonden var hurtig til at donere 650.000 kr. til projektet. Og med donationer fra flere lokale virksomheder var 690.000 kr. i hus. Monumentet er skabt i tæt samarbejde med kunstneren Lars Abrahamsen.