

Fagbladet CO-Søfart

Trivselsprojekt i DFDS:
**Skudt i gang med
VM-håndbold**

> 16 - 17

Mister "blå bog" og job:
**Ventetid på ankesag
er otte måneder**

> 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
Caspar Mose, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Arco

Deadline

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

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

Næste nummer

udkommer 12. april
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidebillede

Besætningen på 'Crown Seaways' samlet
om VM i håndbold i januar. Stort trivsels-
projekt indledt. Foto: DFDS

Oplag

2.670

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Faglige sager og noter 4 - 7

Status overenskomster 6

Siden sidst:
Nyt fra faglig afdeling 8 - 9

Caspar Mose - ny faglig konsulent 10 - 11



Mister "blå bog" og dermed job:
Ventetid på ankesag er otte måneder 12 - 13

Maersk Line: Rekruttering og
fastholdelse en kæmpe udfordring 14 - 15

Skibsassistenter kan afslutte i Svendborg 16

Trivselsprojekt i DFDS 16 - 17

Øen med de mange skibsvrag 18 - 19

Vis mig din Søfartsbog 20 - 21

"Bedste holdspillere" i syd og nord 22

Øh... er færgemad nu et skældsord? 24

Feriedage kontoret CO-Søfart

Christian H. Petersen 25/3 - 29/3
+ 15/4 - 17/4

Susanne Holmblad 15/4 - 17/4
Corlis Hansen 15/4 - 17/4

Er level playingfield lig med laveste fællesnævner?

Af Ole Philipsen, formand Metal Maritime og CO-Søfart

Leder

I kølvandet på vækstteamets anbefalinger og den tilhørende rapport, har Søfartsstyrelsen haft travlt med at bestille dyre rapporter med nabotjek (Singapore, Malta m.fl. er nu naboer) hos alverdens forskellige søfartsnationer. Baggrunden har været, at man mener Danmark har været for flinke i implementeringen af diverse konventioner, og dette derfor giver skibe og redere, som opererer med Dannebrog som udgangspunkt for deres flåde, en dårlig eller sværere konkurrencesituation i den store verden.

Administration og myndighedsudøvelse er som resultat under kraftig beskyddning under henvisning til regelforenkling, og som beskrevet i en tidligere leder, bliver flere og flere af de funktioner som Søfartsstyrelsen og andre myndigheder varetog, nu privatiserede til rederierne eller lagt ud i verden til andre aktører, som myndighederne så skal godkende og kontrollere.

Umiddelbart kan det jo lyde besnærende, at en indisk søfarende ikke skal kontrolleres af en dansk søfartslæge, men kan opsøge en ditto indisk derhjemme. Og uddannelseskrav og niveauer kan vel varetages ligeså godt af andre lande og skoler som i Danmark.

Problemerne og besværet med direkte kontrol og styring i Danmark er naturligvis opstået ved den stadigt stigende brug af udenlandske søfarende, og de mange skibe på dansk flag, som aldrig har set en dansk havn.

Men flytter nissen nu også med?

Der er ingen tvivl om, at de danske skibsregistre nyder stor international respekt, og at vi går for at have et kvalitetsregister, hvor der er styr på tingene og kontrol med reglerne. Det bør imidlertid vække bekymring i hele erhvervet, at Søfartsstyrelsen under instruks fra Erhvervsministeriet udsteder ændringer i reglerne i en lind strøm, og hver gang må vi med undren konstatere, at de nye regler er retssikkerhedsmæssigt markant ringere end de eksisterende.

Senest fik vi i organisationerne et udkast til en ændring i lægebekendtgørelsen. Bortset fra, at teksten er blevet 3 gange så lang som den hidtidige, så indeholdt den også alle vidunderlighederne fra det nye digitaliserede Danmark. De danske søfarende skal ifølge udkastet give søfartslægen fuld adgang til alle sundhedsdata, således at lægen kan være helt sikker på, at den danske sømand er helt sund og rask.

Men i stedet for at kræve dette for alle søfarende i danske skibe, så indfører man samtidigt, at alle udenlandske søfarende bare skal have et lægebevis fra hjemlandet. I lande som Filippinerne er det rederne, som udpeger lægen, og han har ikke adgang til andre oplysninger,

end hvad den søfarende fortæller af egen lyst.

Resultatet er, at det bliver nemmere/billigere for rederierne at de får automatisk fuld anerkendelse af udenlandske lægebeviser. Mens den danske søfarende får skærpede krav. Med andre ord rammer den forvaltningsmæssige forenkling danske søfarende, som skal leve op til langt større helbreds krav end den udenlandske søfarende. Vi har protesteret kraftigt mod udkastet, som blev trukket tilbage til fornyet bearbejdning.

Kan man oprigtigt påstå, at kvaliteten og kontrol med overholdelse af danske regler (læs myndighedsudøvelse) lige så godt kan foregå i Tanzania som i København? Tror vi reelt på, at en filippinsk søfarende ikke kan finde en læge, som mod mere monetære ydelser finder sit gummistempel frem?

Det må konstateres, at ligesom åbningen for registrering i DIS uden drift eller økonomiske midler bundet i Danmark, illustrerer, at vi – bevist eller ubevist – lukker øjnene for, at rederier med en anden moral og kultur end den danske, vil kunne udnytte det danske flag, og den respekt der hersker om det. Derfor skal der atter lyde en opfordring til erhvervets parter om at tage en drøftelse med politikere og myndigheder om, hvorvidt vi fortsat vil stå som et kvalitetsregister, eller om vi stille og roligt bevæger os ud i at blive et bekvemmelighedsflag.

Faglige sager

& noter

Opsigelser i Fjord Line

Af Christian H. Petersen,
faglig sekretær i Metal Maritime

Rederiet Fjord Line har i starten af januar 2019 valgt at opsig omkring 20 cateringmedarbejdere som led i sæson-tilpasning og omstruktureringer.

Fra Metal Maritimes side har vores tillidsfolk på de forskellige skibe gjort en stor indsats og stået til rådighed for de berørte medlemmer, mens vi i faglig afdeling har rådgivet om blandt andet mulighed for uddannelse i opsigelsesperioden.



Foto: Fjord Line / Mike Louagie

I henhold til overenskomsten har de opsagte fortrinsret, hvis stillingen skal besættes igen på et senere tidspunkt. Så det bliver interessant at følge

udviklingen i rederiet i forhold til mulig sæsontilpasning til forår/sommer, når der igen kommer flere passagerer.

Tidligere skibskok i klemme i Grønland

Af Christian H. Petersen, faglig sekretær i Metal Maritime

Desværre igen en sag, der er en påmindelse om, at det er en rigtig god ide at lade Metal Maritime gennemgå kontrakt/opsigelse, inden der skrives under på noget.

En tidligere skibskok har ikke fået udbetalt løn i sin opsigelsesperiode i forbindelse med hans fratrædelse fra en stilling som kok ved Grønlands Luft-havne. Medlemmet sagde selv sin stilling op, hvilket arbejdsgiver bekræftede pr. mail.

I henhold til ansættelseskontrakten arbejdede medlemmet i Grønland i 12 uger ad gangen, hvorefter han havde fri i 4 uger. Medlemmet sagde op med den intention, at han kunne slutte af med en 4 ugers friperiode. Desværre opfattede arbejdsgiveren opsigelsens ordlyd som om, medlemmet ønskede at sige op med

forkortet varsel og gav ham derfor kun løn til datoen for sidste arbejdsdag i Grønland.

Metal Maritime har efterfølgende kontaktet arbejdsgiveren og argumenteret for, at medlemmet naturligvis ikke frivilligt har ønsket af give afkald på 4 ugers fri med løn, og at han jo forud for dette har arbejdet 12 uger i streg.

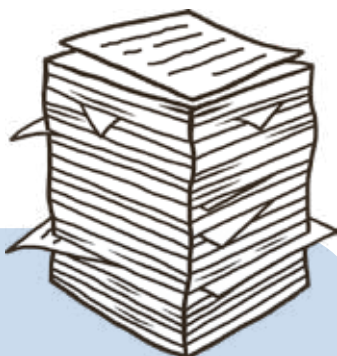
Sagen overgået til advokat

Medlemmets formulering af opsigelsen var muligvis lidt uklar, men som arbejdsgiver kan man ikke forvente, at en kok kan formulere sig som en jurist,

og her burde de som minimum have forhørt sig hos medlemmet, inden de bare stoppede lønnen uden videre.

Jeg har forsøgt at tale arbejdsgiver til fornuft med adskillige mails, men er ikke kommet nogen vegne med dem. Senest har de nægtet af dokumentere afsendelse af en påstået uddybende bekræftelsesmail til medlemmet, som denne nægter at have modtaget. Derfor er sagen nu sendt videre til advokat og forhåbentlig ender det med, at medlemmet på et tidspunkt får sine penge. Men det er under al kritik, at en arbejdsgiver mere eller mindre bevidst snyder en medarbejder på denne måde og efterfølgende nægter at dokumentere sine påstande over for Metal Maritime.

En sag som denne minder om, at det kan være en god ide at lade Metal Maritime gennemgå ansættelseskontrakter og opsigelser, inden man skriver under på noget. Særligt ved ansættelser hos arbejdsgivere uden overenskomst og arbejdsgivere fra andre erhverv end søfarten, oplever vi jævnligt, at man har andre holdninger og traditioner, så derfor kan vi anbefale at søge hjælp i faglig afdeling.



Ventetid på løntjek

Efter medlemsmødet på Bornholm 15. januar, med et meget stort fremmøde af medlemmer, vælter det igen ind med løntjek. Årsagen til disse mange løntjek skyldes Molslinjens overtagelse af besejlingen af Bornholm (nu Bornholmslinjen) og dermed nye overenskomster og lokalaf-taler. Der er så mange løntjek, at der desværre er opstået ventetid på at få sin lønseddel tjekket, men vi lover, at vi nok skal komme igennem bunkerne i den nærmeste fremtid.

køj

Bortvisning ændret efter protest

Et medlem blev bortvist fra sin stilling i rederiet Ziton, men Metal Maritime protesterede og fik ændret bortvisningen til en almindelig opsigelse med gældende varsel.

cp

Særlig opsparring

Vi er blevet opmærksom på, at visse virksomheder undlader at udbetale særlig opsparring i forbindelse med fratrædelse. Det mener Metal Maritime, at de skal gøre, når særlig opsparring er en del af overenskomsten. Vi skal derfor opfordre medlemmer og tillidsfolk til at være opmærksomme på dette i forbindelse med opsigelser.

cp



24.-26. april

SEMINAR 2019

på
Metalskolen
i Jørnlunde

**For bestyrelser
og tillidsrepræsentanter/suppleanter fra**

Metal Maritime, Metal Vest, FOA Søfart

Dansk EI-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel

Tre dage i maritimt, fagligt fællesskab

Seminaret indledes med frokost kl. 12.00, onsdag 24. april

De tre dage byder sædvanen tro på et varieret program med tid og plads også til socialt samvær. Vi arbejder fortsat på programmet - her et uddrag:

- Rederi-opdelte forløb med diskussion af OK, evt. problemer, samarbejde, ønsker til ny OK-forhandling og meget mere.
- Skibsinspektion og MLC /v skibsinspektør fra Søfartsstyrelsen
- Ny ferielov/v Peter Faber, Forhandlingssekretariatet, Dansk Metal
- MINI-Shop med deltagelse af MARTEC, Svendborg Søfartsskole, AMU, PFA Pension, forsikringselskaber m.fl.

Seminaret afsluttes med frokost kl. 12 fredag 26. april

samlet program kan ses på hjemmesiden www.co-sea.dk fra 15. april

OBS ang. tilmelding

Deltagere skal tilmelde sig hos egen organisation. Deltagere fra FOA Søfart skal således tilmelde sig seminaret hos FOA Søfart osv.

Medlemmer af Metal Maritime tilmeldes via mail til cosea@co-sea.dk

Sidste frist for tilmelding er 27. marts

OBS

Snart sidste
tilmeldingsfrist



STATUS OVERENSKOMSTER

Færgerederierne - redigering af overenskomster

Hovedoverenskomsterne for skibsassisterter og skibemekanikere mellem Metal Maritime og Færgerederierne er blevet redigeret, så overenskomsterne nu fremstår i et mere moderne "look". Gennem årene er der blevet forhandlet flere tekstændringer til overenskomsterne, og disse ændringer og tilføjelser er ikke altid indsat et logisk sted. Under overenskomstforhandlingerne i 2017 blev parterne derfor enige om, at overenskomsterne skulle redigeres i en mere logisk opbygning. Der er ikke tilset nogle ændringer i forståelse af overenskomsterne, der er udelukkende tale om en mere hensigtsmæssig opbygning. Overenskomsterne vil blive lagt på hjemmesiden,

lige så snart de er godkendt af kompetent forsamling hos både rederier såvel som hos Metal Maritime.

Tilretning af protokollater

Ovenstående betyder også, at alle lokalprotokollaterne med Færgerederierne for ovennævnte grupper vil blive gennemgået endnu engang. Dette sker dog kun for at rette forkerte henvisninger til hovedoverenskomsterne, hvor forskellige paragraffer nu har skiftet navn og nummer. Der er altså ikke tale om en genforhandling af disse aftaler, kun en lettere redigering. Det første rederi, der er aftalt redigering med, er ForSea i Helsingør.

køj



Maskinist-OK'er på hjemmesiden

Overenskomsten for maskinister i Esvagt er lagt på hjemmesiden. Samtidigt er maskinistoverenskomsten med Danske Rederier II (herefter kaldet DROII) lagt på hjemmesiden. Sidstnævnte overenskomst erstatter overenskomsterne for specialskibe og bugserbåde mv. som nu alle er implementeret i en samlet overenskomst for alle skibstyper hjemmehørende i den gamle Rederiforening af 2010.

køj



En navigatør mangler sine feriepenge efter sejlads på 'Seagull'. PR-foto: Sea Offshore

Manglende udbetaling af feriepenge i Sea Offshore

Rederiet Sea Offshore har i flere omgange undladt af udbetale feriepenge til et af vores navigatørmedlemmer. Hvad angår feriepengene optjent i 2017 lykkedes det efter indgriben fra Metal Maritime at få det tilgodehavende udbetalt, men for 2018 har rederiet ikke reageret på vores henvendelser. Sagen er derfor overgivet til advokat med henblik på eventuel konkursbegæring.

cp

Faglige sager

& noter

Møde i NTF og Conference of Ten:

Fremskridt for fælles aftaler i Østersøen

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart & Metal Maritime

I fortsættelse af samarbejdet i Conference of Ten, som opstod for flere år siden, havde vi bedt de polske fagforeninger, om de ville lægge mødelokaler til næste træf, hvilket de gladeligt indvilligede i. Da vi alle skulle en tur til Polen alligevel, valgte Nordisk Transportarbejder Forbund (NTF), at afholde et joint meeting mellem de søfarendes organisationer og havnearbejderne, hvor vi vendte situationerne i de nordiske lande, og

særligt strejkerne i de svenske havne blev debatteret. Man drøftede også, hvorvidt vi kunne støtte op om den nye Fair Transport kampagne, hvilket de fleste var lidt tøvende overfor, set i lyset af det skuffende resultat af sidste kampagne, hvor det næsten kun var de nordiske lande, som kom i mål med de resultater, som de enkelte lande havde opstillet.

Dagene efter var der møde mellem alle landene rundt om Østersøen,

Conference of Ten. Efter en lang debat om indsatsområderne, og om hvor vi kunne lave en fælles standard for rutefart i Østersøen, endte debatten ved spørgsmålet om hyrens størrelse, hvor landene selvfølgelig havde vidt forskellig tilgang. Som et kompromis foreslog undertegnede og min svenske kollega, at man lod spørgsmålet om hyre udgå, og i stedet nedsatte en lille arbejdsgruppe på otte personer, som kunne kigge på hvilke områder, man med fordel kunne koordinere på. Ting som ferie, arbejdstid og opsigelsesvarsler vil blive behandlet her, ligesom gruppen skal give et bud på en procedure som landene imellem skal følge, forinden de skriver overenskomst på en rute i Østersøen.

Begejstring over fremgang

Alle var meget begejstrede for denne ide, og at vi rent faktisk kunne komme et skridt fremad på denne måde, og stadig have bred opbakning fra alle landene. Om det så skyldtes, at vi befandt os midt i museet for fagforeningen Solidaritet (NSZZ Solidarność), og i det selv samme lokale som stiftelsen af foreningen fandt sted, og hvor Lech Wałęsa & Co underskrev den første frie overenskomst (fx med automatisk pristalsregulering af lønnen, begrænsning af eksport af fødevarer til kun overskuddet, udvælgelse af ledelsen på baggrund af kvalifikationer frem for partibog, nedsættelse af pensionsalderen til 50/55 og 3 års barselsorlov) skal være uvist.



Ved selv samme borde, som aftalerne om etableringen af Solidaritet i 1980 blev forhandlet, mødtes repræsentanterne fra de søfarendes organisationer fra Østersølandene sidst i januar. Foto: John Ibsen

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



Julefreden er forbi, og straks kan vi trække i flyverdragterne, for nu skal vi sørme rejse igen. Der var ro på linjerne hele juleferien, hvilket nok især skyldes, at I alle har haft travlt enten til søs eller hos familien hjemme. Men nu er rederierne i hvert fald tilbage og det går jo sjældent stille for sig.

Siden sidst:

Nyt fra faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart & Metal Maritime

Før julen havde vi travlt med at gennemtrawle alle de gode ansøgninger, og finde frem til den kandidat, vi mente kunne fylde "Jespers sko" og indtræde som faglig konsulent i faglig afdeling. Vi har nu budt Caspar Mose velkommen og præsenterer ham nærmere her i bladet på side 10-11.

TR-møde i Aalborg - Fjord Line

Efter ønske fra vores tillidsrepræsentanter i Fjord Line, bød årets første dage på en tur til Aalborg, hvor vi havde sat dem stævne hos den lokale Metal-afdeling. Udgangspunktet for mødet var, at man havde luftet lidt utilfredshed med faglig afdeling til rejsesekretær Barno Jensen på hans medsejls, og derfor ville vi gerne vide mere om, hvori utilfredsheden bestod, og hvad vi eventuelt skulle rette op på her på kontoret i Rødovre.

Det skulle dog hurtigt vise sig, at det snarere var frustrationer over rederiet og ledelsen (eller rettere mangel på ledelse), som var det, der lå bag utilfredsheden. Man mente, at vi i faglig afdeling var for flinke overfor rederiet og burde slå hårdere ned. Efter at have forklaret, at vi selvfølgelig slog ned ved grove overenskomstbrud, men ellers nøjes med at løfte en pegefing, så rederiet selv kunne rette ind, da dette var den bedste måde at få et samarbejde til at fungere på, nåede vi frem til en fælles forståelse af, at det løbende er en balancegang fra sag til sag.

Herefter fik vi en lang drøftelse af forskellige problemstillinger om bord på skibene, og det lykkedes at finde forslag til løsninger på langt de fleste. Alt i alt en



Tillidsrepræsentanter fra Fjord Line diskuterede udfordringerne om bord med Metal Maritimes faglige afdeling på et møde midt i januar i Aalborg. Foto: Metal Maritime

god, konstruktiv og hyggelig dag, hvor vi fik vendt verdenssituationen.

TR- og medlemsmøde på Bornholm og møde med Molslinjen

Traditionen tro, er al begyndelse svær, hvilket må siges at være tilfældet på Bornholmslinjen. De mange spørgsmål og frustrationer lod sig tydeligt mærke i telefonerne hos faglig afdeling, og for at tage tyren ved hornene, drog vi en tur til Rønne.

Rederiet Molslinjen havde velvilligt stillet færgen 'Hammershus' til rådighed, og som sædvanlig på Bornholm mødte medlemmerne talstærkt op. Aftenen forinden havde vi et møde med tillidsrepræsentanterne, så vi havde et indblik i, hvilke spørgsmål vi ville blive stillet næste dag. Samtidig fik vi en grundig snak om, hvad der rørte sig i rederiet generelt.

Mødet dagen efter for alle medlemmer blev indledt med en generel beskrivelse af forløbet op til starten af Bornholmslinjen, og en nærmere beskrivelse af forhandlingerne undervejs. Herefter delte vi skibsassistenter og catering op hver for sig, så vi nærmere kunne drøfte gruppernes særlige problemer.

Vi kunne kun konstatere, at der var mange ting, som vi kunne tage med os til mødet med rederiet i Århus, hvor vi mødtes med Molslinjens HR. Vi præsenterede rederiet for punkter, hvor vi fandt, der var særlig grund til bekymring, og hvor vi vurderede, at man lændede sig op ad et eller flere overenskomstbrud. Nu giver vi rederiet et pusterum til at rette op på problemstillingerne, og ellers må vi tage fat igen.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Søfartsstyrelsen

Styrelsen forsætter med at finde på "forbedringer" til Det Blå Danmark, og året startede da også med flere møder. Det første møde drejede sig om en borgerhenvendelse til Erhvervsministeren, som gik på, at man ikke fik sin hyrekontrakt på dansk, på trods af, at man sejlede på et dansk-flaget skib.

På mødet var alle parter enige i, at en engelsksproget kontrakt er en nødvendighed i forhold til en Port State Control, men at der er visse rederier, hvor man udformer kontrakterne i digre juridiske værker, som en søfarende næppe vil kunne forstå, og at dette er særdeles uhensigtsmæssigt.

Enden på diskussionen blev, at rederiforeningen Danske Rederier skriver ud til sine medlemmer og henstiller til, at kontrakterne enten bliver skrevet forståeligt, eller at der bliver udgivet en vejledning på dansk, hvori rederiet beskriver de dele af den engelske kontrakt, som den søfarende skal være særlig opmærksom på.

Forslag trukket efter indsigelser

I endnu et udbrud af iver for at virke regel-forenkende, havde Søfartsstyrelsen lagt op til, at man afskaffede den offentlige ordning om særlig sygesikring til søfarende, som ikke er omfattet af den danske sygesikring.

En formentlig dyr rapport var udarbejdet af et revisionshus. Den viste, at erhvervet kunne spare 200.000 kroner om året, hvis rederierne bare selv stod for at tegne en forsikring. Det mente hverken rederierne eller vi var en fornuftig disposition, og selv om referatet fra mødet (man fristes til at skrive som sædvanlig) kun henviser til de indsigelser fagforeningerne havde med en kort sætning, så var modstanden betydelig, og forslaget blev trukket.

Danske Rederier

På Nordsøen ruller bølgerne højt, og såvel olieselskabet Ineos som Mærsk Drilling måtte inviteres til et møde hos Danske Rederier i Amaliegade. Ineos havde nedlagt nogle stillinger på en platform, men tilbød arbejdsmiljørepræsentanten, hvis stilling også blev nedlagt,

at han kunne få en stilling i land. Efter vores opfattelse måtte det dog sidestilles med en opsigelse, da dette ville medføre en daglig køretur på næsten 400 km. Sagen blev løst forligsmæssigt.

Mærsk Drilling havde tidligere på sommeren været til møde angående en HR-repræsentant, som meddelte medlemmerne på riggene, at de ikke var omfattet af overenskomsten.

Nu havde samme medarbejder så skrevet en mail ud til medlemmerne, at de naturligvis var omfattet af en overenskomst, hvis de vel at mærke kunne dokumentere medlemskabet af fagforeningen ved fremvisning af en kvittering for kontingent.

Det mente vi var organisationsfjendtlig virksomhed, da det jo ikke var første gang, at den pågældende havde sat spørgsmålstegn ved overenskomstens dækningsområde. Sagen blev forligt ved en ordensbod, da Mærsk Drilling bedyrede, at man nu tog HR ind i huset, så det ikke længere er forankret lokalt.

TJM Ung - for dig under 30

Mens du lever livet, passer vi godt på dig med de rigtige forsikringer, som du får til særlig attraktive priser.

Vi gør det helt enkelt - du skal blot vælge den pakke, der passer til dig.

Tilbuddet gælder, når du er under 30 år og medlem af et fagforbund, vi samarbejder med.

Læs mere på tjm-forsikring.dk/ung, eller ring på 70 33 28 28.

Er du over
25 år,
bliver du også
elitebilist

Ny faglig konsulent tiltrådt hos CO-Søfart & Metal Maritime:

-Jeg vil gerne gøre en forskel

Ansættelsesforholdene for officersgruppens medlemmer i Metal Maritime bliver Caspar Moses primære arbejdsområde. Officersgruppen omfatter bl.a. navigatører, maskinister og hovmestre.

CO-Søfart og Metal Maritime har budt navigatør Caspar Mose velkommen som faglig konsulent. Han tiltrådte sidst i januar, og dermed er kontoret igen på fuld bemanding, efter stillingen i efteråret blev ledig.

Caspar Mose, 45 år, kommer fra stillingen som 1. styrmand på skoleskibet 'Danmark', hvor han har varetaget undervisning, sejlads og har indgået i driften af skibet siden 2013.

Som faglig konsulent vil Caspar Moses primære arbejdsområder være officersgruppens ansættelsesforhold - herunder navigatører, hvor medlemsskaren i Metal Maritime fortsat vokser.

Opgaverne vil omfatte f.eks. overenskomstforhandlinger, mæglingsmøder, skibs- og skolebesøg, løsning af faglige sager, afgivelse af høringsvar samt kontakt til myndigheder, politikere og andre faglige organisationer.

-Jeg er meget spændt på at komme i gang. Især ser jeg frem til kontakten med medlemmerne - herunder besøg på skibene, siger han og fortsætter:

-Der er rigtig meget, jeg først skal til at sætte mig ind i. Det i sig selv glæder jeg mig til. Og jeg håber, at jeg kan bidrage med noget positivt for medlemmerne. At jeg kan være med til at gøre en forskel.

Bred maritim baggrund

Siden Caspar Mose i 1996 tog skibsfører-eksamen på Svendborg Navigationsskole som styrmandsaspirant i A.P. Møller, har han været vidt omkring i Det Blå Danmark. Han har således sejlet som



styrmand hos A.P. Møller, været på flere sejlskibe - herunder skoleskibet 'Georg Stage' - og var i 10 år hos Rohde Nielsen som først overstyrmand og senere skibsfører på uddybningsfartøjer. Erfaringen omfatter også opgaver som tilsynsførende og senere skibsfører på en nybygning.

De tilbagevendende perioder i sejlskibe - som senest skoleskibet 'Danmark' - skyldes flere ting.

-Det at undervise og være med til at bibringe nogen noget nyt, at vække deres interesse for noget, som jeg selv synes

> fortsætter næste side

Caspar Mose

UDDANNELSE OG BAGGRUND

2013 - 2019

1. styrmand, skoleskibet 'Danmark'

2013

Tilsynsførende og skibsfører på nybygning, European Crewing

2012

3. styrmand på 'Georg Stage'

2002 - 2012

Overstyrmand og senere skibsfører hos Rohde Nielsen

1998 - 2001

Bedstem. og skipper, div. sejlskibe

1997 - 1998

2. styrmand i A.P. Møller

1996

Skibsførereksamen i Svendborg

1992 - 1993

Aspirant i A.P. Møller

1992

Elev på skoleskibet 'Danmark'

> fortsat fra forrige side

er spændende, det kan jeg godt lide, forklarer han.

-Og så er det for mig spændende at få samarbejder til at fungere. Det er uanset, om det har været på skoleskibe eller i f.eks. Rohde Nielsens uddybningsfartøjer. Her er kommunikation og teamwork helt afgørende for, om driften fungerer, uddyber han.

Tidligere har han varetaget funktionen som frivillig talsmand og koordinerende mellemmand ved overenskomstforhandlinger.

-Det er ikke det samme som at sige, at jeg har været dybt, faglig aktiv. Men jeg har en del erfaringer med, hvordan forskelle i overenskomster f.eks. har været brugt af arbejdsgiveren til at

skabe fnidder om bord. Det påvirker både arbejdsmiljøet og samarbejdet i negativ retning. Med andre ord ved jeg, at overenskomster, faglige resultater og regler påvirker ikke bare den enkelte, men også miljøet om bord, lyder hans erfaring.

Automation - udfordringer venter

-Jeg synes, vi står i en meget spændende tid. Automationen vil betyde, at vi i søfarten skal til at se på udvikling af kompetencer, hvad er det, der skal til, og hvordan kan man i en aktiv, faglig organisation være med til at præge og påvirke den udvikling, siger Caspar Mose og fortsætter:

-Det er et meget spændende område, som også har et meget vigtigt socialt aspekt. I forvejen oplever mange søfa-

rende ensomhed. Hvordan imødegår vi i erhvervet, at ensomheden bliver endnu større, hvis antallet af søfarende om bord bliver endnu mindre? Arbejdsmiljø er jo ikke en direkte del af overenskomsterne, men mange elementer spiller ind.

Caspar Mose vil i løbet af de kommende måneder deltage i Metal Maritimes medsejladser samt skibs- og skolebesøg, hvor rejsesekretær Barno Jensen allerede har de første aktiviteter planlagt.

-Det ser jeg virkelig frem til. Et af mine store handicap er nemlig, at jeg snakker meget, siger han med et glimt i øjet og tilføjer:

-Nej, jeg kan godt lide at snakke med folk. Det er ærligt. At udveksle tanker og synspunkter og lytte til, hvordan andre oplever virkeligheden. Det er tæt på at være en livsnødvendighed for mig. ●



Løbetur eller lørdagshygge?

Er det svært at holde fast i de gode vaner? Hvis du har din pension i PFA, kan du anonymt og gratis ringe til PFA Sundhedslinje og få gode råd fra bl.a. idrætsfysiologer, stresscoaches og andre sundhedsspecialister.

Hold liv i de sunde vaner

Ring til PFA Sundhedslinje 70 26 99 70 eller læs mere på pfa.dk

PFA
Mere til dig



Mister "blå bog" og dermed job:

Ventetid på ankesag er **otte måneder**

Modelfoto: Shutterstock

"Jeg drømmer bare om at komme ud og banke noget rust!" Umiddelbart lyder det jo som et overkommeligt ønske, men for 24-årige Mads synes det lige nu meget langt væk. Han mistede sin "blå bog" på - mener han - forkert grundlag, men ankesystemet, der skal behandle sagen, er gået i slow-motion. Uden "blå bog" intet job til søs, og rederiet måtte derfor opsige ham. To måneder manglede han i at have sin sejltid som ubefaren skibsassistent.

Mads var glad. Faktisk mere end sådan almindeligt glad, da det efter nogle rodløse år lykkedes for ham at finde den rette hylde.

Uden problemer bestod han lægetjek hos en søfartslæge i efteråret 2016. Sundhedsbeviset for søfarende - også kaldet "blå bog" - var i hus, og opholdet på Svendborg Søfartsskole bekræftede

ham efterfølgende i, at hans fremtid skulle være til søs.

Han fik også et praktiksted. Han blev ansat i et rederi, og mødte som ubefaren for første gang det virkelige liv til søs.

-Det passer mig helt perfekt. Jeg var rigtig glad for mit arbejde. Der var en fast struktur, og jeg havde det virkelig godt med både mit arbejde og mine kolleger, fortæller han.

Han oplevede for første gang i sit liv at tjene penge. At kunne være selvkørende.

-Jeg tjente penge. Jeg sparede op. Det har jeg aldrig prøvet før. Og jeg sparede fridøgn op til at kunne holde en længere ferie sammen med min kæreste, fortæller han.

Fornylse af Sundhedsbevis

I sensommeren sidste år skulle sundhedsbeviset fornyes. Siden første søfartslægebesøg var han flyttet, og han "googled" sig derfor frem til en

OPDIGTET NAVN

Mads er et opdigtet navn, som vi anvender af hensyn til hovedpersonens fremtid.

Hovedpersonen har gennemlæst artiklen og den publiceres med hans accept. For at sikre den bedst mulige anonymitet nævnes rederiet, der håber på at få ham tilbage, heller ikke med navn.

søfartslæge i det nye område. Forvisset om, at han ikke fejlede noget som helst, forventede han, at besøget hos søfartslægen ville være en formalitet.

Uden nærmere betænkeligheder gav han også søfartslægen tilladelse til at kigge i hans digitaliserede journal. Han havde intet at skjule.

Da Mads gik i folkeskolen, havde han koncentrationsbesvær. Det var især i matematiktimerne, at tankerne kunne tage på udflugt.

Efter en længere udredning hos både læge og psykolog nåede de frem til en diagnose. Der blev også fundet en medicin, der kunne afhjælpe koncentrationsbesværet. Ritalin. Samme medicin

> fortsætter næste side

SØFARTSSTYRELSEN

Sundhedsbevis for
søfarende og fiskere

Health Certificate for
Seafarers and Fishermen

> fortsat fra forrige side

anvendes i behandlingen af ADHD. Og det er her problemet opstår, idet ADHD som udgangspunkt er direkte grund til kassation ved ansøgning om Sundhedsbevis for søfarende.

Recepten på ritalin havde fanget søfartslægens opmærksomhed i den digitaliserede journal. Mads forklarede søfartslægen, at han ikke har ADHD, men det hjalp ikke.

Søfartslægens konklusion fik han nogle dage senere.

Mads blev fundet "ikke egnet" til skibstjeneste med henvisning til hans ADHD - til trods for, at Mads' egen læge i en erklæring fastslog, at Mads ikke havde den af søfartslægen påståede diagnose, ADHD.

Støtte fra rederiet

Sammen med søfartslægens afgørelse fik Mads også oplyst, hvordan han kunne anke afgørelsen til Ankenævnet for Søfartsforhold.

-Det var helt uoverskueligt, så det var bare smadderheldigt, at jeg er medlem af en fagforening. Metal Maritime har hjulpet med alt med at få klaget, fortæller han, og tilføjer:

-Og rederiet har virkelig bakket mig op. Det betyder rigtig meget.

Støtten omfatter bl.a. erklæringer fra to kaptajner, som har haft Mads om bord som ubefaren. De ser frem til at sejle sammen med ham igen.

Erklæringerne indgår nu i det samlede sagsmateriale til Ankenævnet for Søfartsforhold.

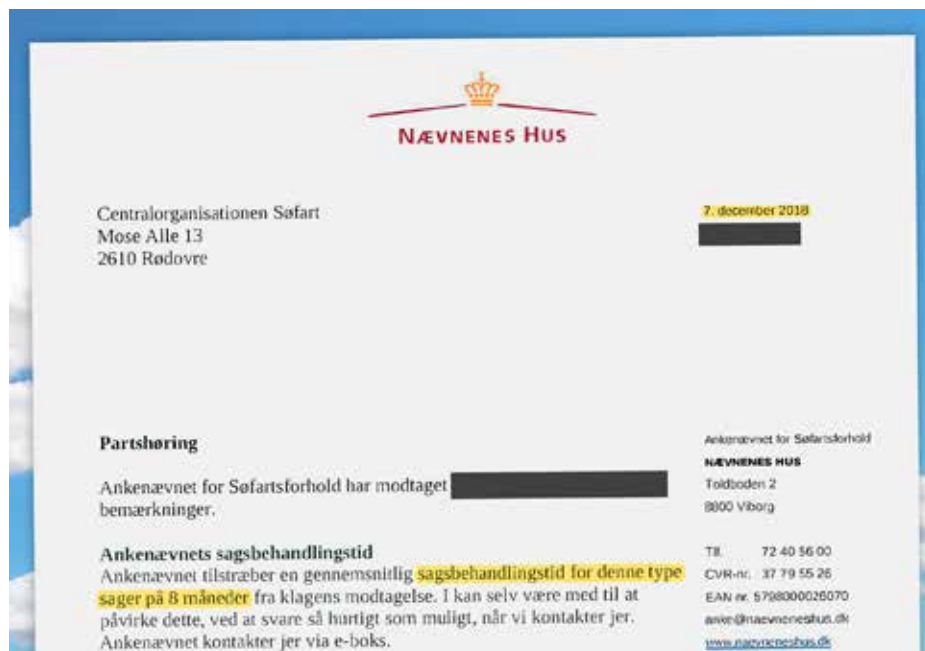
-Først troede jeg, at sådan en ankesag ville tage et par måneder. At ventetiden nu er otte måneder, er fuldstændig uoverskueligt, bemærker han.

Den første tid hjemme brugte han sine opsparede fridøgn.

-Men med så lange udsigter blev rederiet jo nødt til at opsig mig. Det er klart. Så nu er jeg i gang med at finde noget ufaglært arbejde. Lediggang er roden til alt ondt, og jeg skal bare have et arbejde, fortæller Mads.

At han manglede to måneder i at have afsluttet sin uddannelse, kan han næsten ikke bære.

-Det er et kæmpe tilbageslag, og jeg venter bare på, at jeg kan komme ud om bord igen, siger han.



Da Nævnenes Hus 7. december havde modtaget sagsakterne i den omtalte sag, blev sagsbehandlingstiden oplyst til at være på gennemsnitligt 8 måneder.

Metal Maritime: -Sagsbehandlingstid er helt uacceptabel

Nævnenes Hus giver i et svar til redaktionen ikke nogen forklaring på den aktuelle sagsbehandlingstid på otte måneder men henviser til en statistik fra 2018, hvor den gennemsnitlige tid var på 5,1 måned.

-Det er helt uacceptabelt, at en søfarende skal gå arbejdsløs og vente i otte måneder på at få klarhed over en afgørelse fra ankenævnet om sundhedsbeviset, siger Ole Philipsen, formand for Metal Maritime og CO-Søfart.

-Den omtalte sag er rimeligt ukompliceret. Da Ankenævnet for Søfartsforhold lå under Søfartsstyrelsen tog det højst 2,5 til 3 måneder at få sådan en sag klar til forelæggelse for ankenævnet, tilføjer han.

Ankenævnet for Søfartsforhold blev 1. januar 2017 flyttet fra Søfartsstyrelsen til Nævnenes Hus i Viborg som led i regeringens udflytning af statslige arbejdspladser. Siden da har Metal Maritime og CO-Søfart oplevet en markant forlængelse af sagsbehandlingstiderne.

Ole Philipsen har i mange år selv haft plads i Ankenævnet for Søfartsforhold som den ene af to repræsentanter for de søfarende i gruppen, der behandler helbredsrelaterede sager.

-Omfanget af partsindlæg i en sag som denne er overskueligt. Og det fremgår jo af sagen, at Nævnenes Hus først i december havde alle sagsakter samlet. At der så skal gå otte måneder, inden den kan være behandlet færdigt, lyder vanvittigt. Systemet er jo gået i slow-motion. Det kan erhvervet på ingen måde være tjent med. De søfarende, der kommer i klemme, kan da slet ikke, siger Ole Philipsen.

Hos Nævnenes Hus er Thomas Faust Ryborg konstitueret områdechef for afdelingen, hvor Ankenævnet for Søfartsforhold nu hører under.

Redaktionen har forsøgt at få en forklaring på, hvorfor en sag, der før udflytningen fra Søfartsstyrelsen ville kunne afgøres på 2,5 - 3 måneder nu kræver otte måneder at behandle.

> fortsætter side 19

Niels Bruus, Head of Marine HR, Maersk Line:

-Rekruttering og fastholdelse er en kæmpe udfordring

Maersk Line har selv sat barren højt for rekrutteringen af danske kadetter. Én elev pr. skib under dansk flag, er målet i år. Det betyder 144 nye danske officerskadetter i containerrederiet, der i runde tal

beskæftiger i alt 700 danske officerer. Nye tiltag, der skal fremme både rekruttering og fastholdelse er på vej, fortæller Niels Bruus, der i efteråret tiltrådte som Head of Marine HR i rederiet.

- Vi skal blive meget bedre til at tegne et billede af de muligheder, som ligger i rederiet og i erhvervet. Jeg kan sagtens forstå, at man overvejer at gå i land og kvitte skibsfarten, når man som nyuddannet officer ser for sig, at fremtiden vil bestå af tre forfremmelser og så pensionering, bemærker Niels Bruus, Head of Marine HR i Maersk Line.

Øget fleksibilitet ved at kunne skifte mellem job i land og det at sejle er blandt de punkter, han fremhæver som aktuelle i rederiets tiltag for at øge både rekruttering af kadetter og fastholdelse af de rundt regnet 700 danske officerer - navigatører og maskinmestre, som rederiet i dag beskæftiger.

Rekrutteringen er med erhvervets nye uddannelsespolitiske udspil øget betydeligt generelt.

I Maersk Line er barren dog sat yderligere op. Tidligere indgik både Maersk Tankers og Maersk Supply Service i Maersks samlede rekrutteringsmål. Det gør de ikke mere. Maersk Tankers er solgt fra og rekrutterer selv. Det samme gør Maersk Supply Service under eget brand.

Investerer markant i rekruttering

Umiddelbart er Niels Bruus' vurdering, at rekrutteringen i Maersk Line alene i dag er på niveau med - eller muligvis lidt over -, hvad den var, da de nu udskilte rederiers rekruttering også indgik i tallene.

-Vi har committet os til en rekruttering, der svarer til én elev pr. skib under dansk flag. Det er en kæmpe udfordring. Det svarer i år til 144 nye officers elever



Niels Bruus tiltrådte i efteråret som Head of Marine HR i Maersk Line. Han startede selv som styrmandselev i rederiet i 1987 og sejlede efter skibsførereksamen i fem år, inden han i 1999 fortsatte karrieren i rederiet i land. Foto: Maersk

her i Maersk Line, fortæller Niels Bruus.

Konkurrencen om de unge er hård. De maritime uddannelser har igennem flere år haft svært ved at opnå den helt store tiltrækningskraft.

-Vi investerer virkelig store ressourcer i målrettet rekruttering. Lige nu ser det rigtig svært ud at nå de 144 elever, som er vores målsætning, erkender han og tilføjer:

-Vi må muligvis supplere op med juniormaskinmestre for at nå i mål.

Tilstedeværelse både online og i virkeligheden som på uddannelsesmesser, tech-events og i skoleklasser er blandt værktøjerne i rekrutteringskampagnen. I flere sammenhænge indgår nuværende elever aktivt i arbejdet.

-Samarbejde med maritime fagforeninger kunne være en ny vej, som vi kunne gå. Her kunne Dansk Metal f.eks. være en konstruktiv samarbejdspartner med sine afdelinger fordelt geografisk

over hele landet, lyder én af hans overvejelser.

-Vi havde svært ved at rekruttere tilstrækkeligt før. Med en øget målsætning, er der behov for at finde nye veje, siger Niels Bruus.

Frafald på 40-50 pct.

En anden side af den samme udfordring er frafaldet. Op imod halvdelen falder fra under uddannelsen.

-Det er oplagt, at vi skal have kigget på, hvordan vi får det store frafald minimeret. En af mulighederne er en form for ansættelsesgaranti - at vi får os arbejdet frem mod et løfte om job efter endt uddannelse, fortæller han.

-Det at kunne se perspektiver med ens uddannelse og job er vigtigt. De danske skibsofficerer i rederiet er en pool af talent, som vi også har brug for

> fortsætter næste side



> fortsat fra forrige side

i landjob. Det har vi nok glemt lidt både at fremhæve og at udnytte fuldt ud. Vi er en global virksomhed, men de danske søfarende er en meget vigtig del af den, fortsætter han med henvisning til, at ud af de i alt 8.000 danske søfarende i Det Blå Danmark er de 700 ansat i Maersk Line.

Niels Bruus er selv et eksempel på, at en kadetuddannelse i Maersk kan fortsættes med en karriere i land.

-Det har vi i rederiet mange eksempler på. Mulighederne er der, og en synliggørelse vil bidrage til at øge fastholdelsen, siger han og fortsætter:

-I erhvervet bredt har vi, set med mine øjne, en fælles opgave i et give et sandfærdigt og retvisende billede af, at en uddannelse til søs fører til gode jobs og gode muligheder.

Om bord i skibene er arbejdsmiljøet centralt for fastholdelsen. Rederiet har i løbet af 2018 investeret betragteligt i opgradering af skibenes internet. Den enkeltes muligheder for at kunne kommunikere med sit sociale netværk og familien hjemme har stor betydning for arbejdsmiljøet.

Inspiration fra Hamburg Süd

-At være en attraktiv arbejdsplads omfatter mange ting, og vi har med overtagelsen af Hamburg Süd fået mange nye input. Den nærhed og oplevelse af, at alle kender alle, som var udbredt i Hamburg Süd, har stor betydning for både arbejdsmiljø, tiltrækning, fastholdelse og effektivitet, fortæller Niels Bruus.

-Vi kan lære rigtig meget af Hamburg Süd. Oplevelsen af nærhed forsvandt i sin tid i Maersk Line med en silo-lignende opdeling i organisationen. At ville opnå nærhed i en virksomhed af Maersk Lines størrelse er jo tæt på at være selvmodsigende, men det er ambitionen at få det bragt i spil. At vi er én virksomhed med én kultur, hvor alle samarbejder på tværs. Det kræver holdningsændringer både på land og i skibene, siger han.

Positivt indstillede medarbejdere har positive oplevelser. Og positive oplevelser fra erhvervets egne aktører er gode input i bestræbelserne for såvel rekruttering som fastholdelse.

Sociale medier som for eksempel Facebook har fortrinsvis været præget af søfarendes negative fortællinger og sure kommentarer til selv de bedste nyheder.

-Vi vil meget gerne, at mange flere af vores ansatte bruger de sociale medier til at fortælle om deres job og oplevelser. Derfor indgår brugen af sociale medier nu også som et fast punkt på vores officersseminarer, fortæller Niels Bruus.

Oplæggene på seminarerne handler ikke om pålæg om kun at fortælle positive historier men om, hvordan man kommunikerer på de sociale medier, og hvordan opslag spreder sig.

-Hvis der er nogen, der ikke vil være en del af det, er det fint. Vi blander os ikke i, hvad den enkelte slår op. Men jeg er overbevist om, at man har sværere ved at skrive noget negativt om nogen, som man har en personlig relation til - og det er her, jeg ser en stor værdi i, at vi får noget af den oplevelse af nærhed ind,

som Hamburg Süd var rigtig gode til, uddyber han.

Autonome skibe ikke ubemandede

Inden Niels Bruus i efteråret tiltrådte som Head of Marine HR var han som Head of Future Solutions ansvarlig for rederiets teknologiske innovation og digitaliseringsprojekter i flåden - herunder automation.

-Autonome skibe er ikke ensbetydende med ubemandede skibe. Langt fra, påpeger han og fortsætter:

-Rent teknologisk kan det sagtens lade sig gøre at sejle et containerskib på 18.000 TEU fra A til B med automatik. Men investeringerne i teknologi vil være så omfattende, at det ikke giver mening. Til gengæld rummer teknologien mange muligheder for at øge sikkerheden, og på disse områder vil det være oplagt at tage den i brug.

Omstillingsparat først og fremmest

Øget automation til søs vil ændre på de kompetencer, som erhvervet har brug for. Men ifølge Niels Bruus er den primære kompetence ikke forbundet med hverken uddannelse eller certifikater.

-Først og fremmest er der brug for, at den enkelte er omstillingsparat. Det er helt nødvendigt for at kunne omfavne den nye teknologi og nye processer - ja, og for at kunne komme med nye input, der kan medvirke til udviklingen. Skal man være noget, så er det omstillingsparat, siger Niels Bruus og tilføjer:

-Det er helt sikkert, at de gamle dage ikke kommer tilbage. Da jeg i 1988 som elev på mønstrede 'Luna Mærsk', blev jeg mødt af en bådsmænd, der spurgte, hvad jeg ville der - livet til søs var ikke sjovt mere. Jeg opfatter det i dag som et udtryk for bitterhed over, at tingene ændrer sig. Men det gør de. Og den udvikling skal man kunne indgå i. Gør man det, så er man også med til at skabe en attraktiv arbejdsplads.

Svendborg Søfartsskole har allerede de første elever skrevet op til skolens nye uddannelse, befaren skibsassistent. Første hold starter til sommer. Foto: Svendborg Søfartsskole



Skibsassistenten kan afslutte i Svendborg

Et meget stort ønske er gået i opfyldelse på Svendborg Søfartsskole, der nu også kan tilbyde den afsluttende del af uddannelsen som befaren skibsassistent.

-Det har vi kæmpet for i mange år. Og nu er det lykkedes, lyder det begejstret fra forstander Jens Frederiksen.

På skolen er forberedelserne til at kunne starte det første hold i fuld gang.

-Vi har allerede de første 3-4 elever skrevet op. Derudover har vi haft rigtig mange forespørgsler, siger han.

Tilladelsen fra Uddannelses- og Forskningsministeriet omfatter i første omgang at udbyde afslutningsforløbet i et tre-årigt forsøg.

-Vi håber selvfølgelig, at forsøgsperioden vil føre til en permanent tilladelse, tilføjer Jens Frederiksen.

Medvinden i Svendborg gælder ikke kun udvidelsen af uddannelsesudbuddet.

Ansøgningsbunken til start på grundforløbet som ubefaren skibsassistent nåede rekord-højde før studiestart her i januar.

-Vi er startet med fuldt hold på 45. Den øgede fokus på rekruttering

i erhvervet og beslutningen om at udvide antallet af praktikpladser har helt tydeligt sat sit præg på antallet af ansøgninger, vurderer Jens Frederiksen.

Begejstringen på forstanderkontoret stopper dog ikke her. Danske Rederiers lancering af den web-baserede praktikportal, Blå Praktik, er ifølge Jens Frederiksen noget af det bedste, der er sket i mange år.

-Når det kommer helt op at køre, kan eleverne se, hvor der er praktikpladser. Og vi kan som uddannelsesinstitution endelig følge eleverne, når de forlader skolen - hvilket er et lovkrav. Det har hidtil været en kamp uden lige og et kæmpe arbejde at leve op til lovens krav på det punkt, siger Jens Frederiksen.

Praktikportalen, som ligger på adressen: blaapraktik.dk - blev lanceret 1. februar. Endnu er ikke alt oppe i fulde omdrejninger på portalen, idet uddannelsesinstitutioner, rederier og elever først nu er i gang med introduktion til systemet.

-Men det tegner rigtig godt, siger forstander Jens Frederiksen.

Den Sociale Arbejdsmarkedsfond - oprettet af DFDS og Metal Maritime - står bag et stort anlagt trivselsprojekt på DFDS' to Oslobåde. Det omfatter i første omgang 600 besætningsmedlemmer. På sigt skal tilpassede elementer af projektet rulles ud på de øvrige DFDS-skibe, hvor ansatte er omfattet af Metal Maritimes overenskomster.

Det hører ikke til hverdagsbegivenhederne, at ledere beder ansatte sætte sig ned og se håndbold - i arbejdstiden. Ikke desto mindre var det, hvad der skete på 'Crown Seaways', da de danske håndboldherrer midt i januar tørnede sammen med modstanderne fra Norge i et brag af en VM-kamp.

Det sociale samvær ved at se håndboldkampen sammen, dele oplevelsen, tippe på resultatet, vifte med flag og svinge armene i begejstring var første aktivitet i trivselsprojektet, der fortsætter gennem hele året.

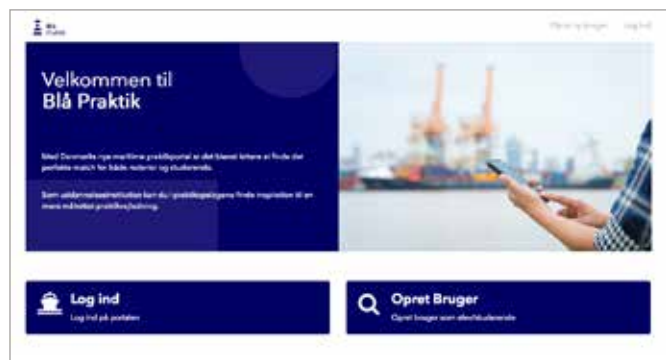
Store forventninger

Forberedelserne var gået i gang dagen før, hvor repræsentanter fra firmaet, der står for projektet, Champions of 2morrow, var med om bord fra København.

-Der er bare høj stemning, og vi er bare så spændte, lød det om eftermiddagen før kampstart fra Jette Krog, Business Leader HR/Recruitment. Jette Krog sidder også i bestyrelsen i Den Sociale Arbejdsmarkedsfond og har store forventninger til hele projektet.

-Det kommer helt perfekt i forlængelse af et stressforebyggende projekt, som lederne om bord har gennemgået - også bevilget af fonden, fortæller hun.

> fortsætter næste side



Blå Praktik hedder praktikportalen, der officielt gik i luften 1. februar. Den ligger på blaapraktik.dk



Socialt samvær kan godt udøves foran en skærm. Det afprøvede besætningen på 'Crown Seaways', da der var samling om at se VM-håndbold. Foto: DFDS

Trivselsprojekt i DFDS:

Skudt i gang med **VM-håndbold**

> fortsat fra forrige side

-Det første projekt åbnede øjnene for en hel masse. Stress har haft tendens til at være et tabu. Så der var virkelig stort behov for, at lederne blev klædt ordentligt på til både at være opmærksomme på tegn på stress hos medarbejderne og at få nogle brugbare værktøjer til at håndtere det på en ordentlig og konstruktiv måde, refererer Jette Krog og tilføjer: -Det har vi fået, og vi har fået skabt et miljø, hvor det er OK at sige højt, at man har det dårligt. Det er et meget stort skridt på vejen.

De to projekter har ikke umiddelbart nogen sammenhæng, men timingen kunne ifølge Jette Krog ikke være bedre.

Det nu igangsatte trivselsprojekt forløber med forskellige fokuspunkter gennem hele året.

Der vil i nært samarbejde med de ansatte blive skabt nye sociale rammer med fælles oplevelser både om bord og på land. Der vil blive sammensat nye - sundere - madoplevelser i messen. Der vil blive nye muligheder for fælles motion, der vil være coaching om motion, stress og mad samt støtte til nye, sundere vaner, så TV-kigning og slik i kahytten i

fritiden får konkurrence fra aktiviteter, der er både sjovere og sundere.

Aktiviteterne omfatter tilbud om mindfulness og coaching om søvn, for en god nattesøvn er helt afgørende for velvære, energi og sundhed. Det hele følges op af løbende tilbud om sundheds- og helbredstjek så den enkelte selv kan holde hånd i hanke med udviklingen.

Håndbold-arrangementet blev en kæmpe succes. Kampens resultat med overlegen sejr til Danmark gjorde sit til at løfte stemningen til det ypperste om bord.



Der blev om eftermiddagen tippet ivrigt på resultatet af VM-mellemrunde-kampen imellem Norge og Danmark. Hele 30 danske scoringer og et utal af målmandsredninger gav også motion foran skærmen med løftede arme. Foto: DFDS



Vestaustraliens kyst er et paradis for dykkere med interesse i skibsvrag. Byen Fremantle har et helt museum, som kun omhandler fund fra vrage og historierne bag.



Foto: Maritime Museum, Fremantle

Øen med de mange skibsvrag

Byen Perth, som er hovedstaden i regionen, ligger ved udmundingen af Swan River, opkaldt efter de lokale sorte svaner. Dybden og de mange klipper ved indsejlingen gjorde, at man ikke kunne besejle floden med andet end pramme, og større skibe var forhindret i at sejle helt frem til byen.

På denne baggrund blev kolonien Fremantle, der er i kort afstand fra Perth og beliggende helt ud til det Indiske Ocean, valgt som primær havn. Også i dag fungerer den som containerhavn for landsdelen. Byen blev i 1800-tallet modtagehavn for de landsforviste engelske straffefanger og opførelsen af fængslet blev påbegyndt i 1852 - to år efter det første skib med fanger ankom. Man estimerer at ca. 10.000 straffefanger kom igennem fængslet i en periode på 18 år, hvorefter man valgte at indsætte dem i et større fængsel længere inde i landet.

Selvom der i fængslet skete hængninger, pisk eller andre afstraffelser, så anvendte man arbejdskraften på de lokale gårde, i byen og på havnen. Fangerne kunne tjene lidt penge, og fik også fri i kortere perioder, hvilket ikke så overraskende førte til et betydeligt alkoholindtag og meget leben.

Kaptajn: "Worst place on earth"

På et af byens mange museer kan man læse brevene fra en engelsk skibsfører til hans reder. Han brokker sig over krav om bestikkelse, dovenskab og druk, men for denne historie nok så interessant, om de store problemer han havde med vejret, som sprængte alle hans trosser, så han

ofte måtte sejle fra havn eller leje kæder. Han lægger ikke skjul på sin afsky overfor lokalbefolkningen og området, "this is the worst place on earth", skriver han igen og igen.

Havnen er i dag indskibningshavn for biler og gods til hele Vestaustralien, hvorfor også de australske fagforeninger for søfarende har deres lokale hovedkontorer her, og hvorfor man blandt andet kan se en massiv tilstedeværelse af Svitser-både.

Der er ingen tvivl om, at skibsførerens humør ikke blev bedre ved tanken om de mange klipper og dertil hørende skibsvrag lige ud for havnen.

Mærkelige "rotter"

Lige ud for indsejlingen ligger Rottnest Island. Øen er i dag et feriested for folk fra Perth og omegn. Baggrunden for øens navn fortøner sig i den mærkelige australske dialekt. Øen blev fundet af de første kolonister, som var fra Holland, og

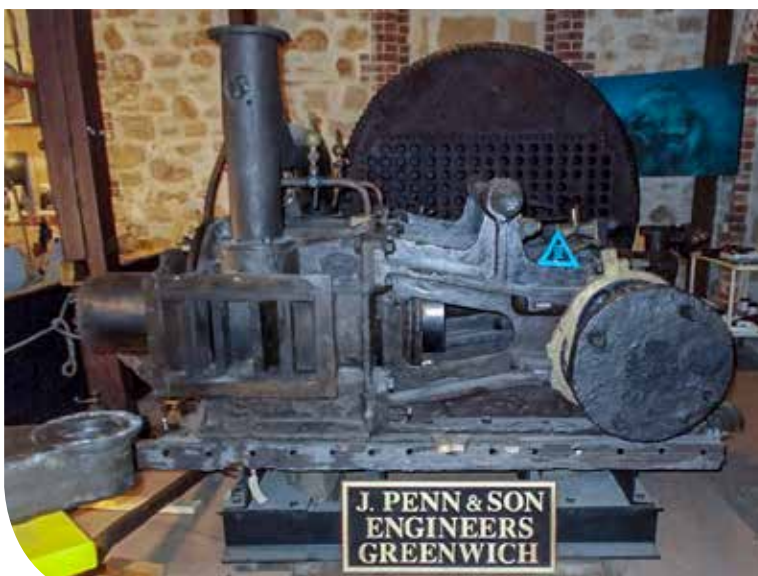
ved synet af de mange 50 cm høje og lige så lange "rotter", døbte de øen rottere-øen. I dag ved man, at der er tale om en helt ufarlig lille kænguru-art (kaldet Quokkas), som også nu kan opleves hoppende omkring på hele øen.

Man kan ved selvsyn se, at øen er omgivet af klippeskær, men langt de fleste skær ligger under vandoverfladen, og man har foreløbigt fundet 12 store skibsvrag rundt omkring øen og et utal af mindre skibe (på et tidspunkt blev noget af øen anvendt til skibskirkegård).

Shipwreck Museum

Mange af de større skibe har man udfor-sket, og enkelte har man valgt at hæve. På museet kan man blandt andet se det restaurerede vrak af skibet 'Batavia' fra det Østindiske Hollandske Kompagni. Det blev bygget i 1628, men sank i 1629 på jomfrurejsen.

> fortsætter næste side



Motoren fra 'SS Xantho' blev bjærget efter 100 år under vand. Foto: Maritime Museum, Fremantle

> fortsat fra forrige side

På vraget kan man mange steder se, hvordan håndværkeren har brugt deres forskellige redskaber fra dengang, og i samme lokale ligger der et skelet, som er knyttet til skibets skæbne.

Den ukendte mand er en af resterne fra de mange mord, som fulgte i kølvandet på skibets skæbne. En af de 282 overlevende blev af den øverste officer sat til at styre tingene og forrådet, mens han og de øvrige officerer begav sig på en ekspedition efter vand.

Manden besluttede sig til, at man skulle finde et andet sted, hvor han kunne blive konge, hvorfor han samlede alle våben, alt forråd og en gruppe håndgangne mænd om sig. Derefter begyndte han systematisk at udrydde sine potentielle konkurrenter med forskellige metoder, og da forrådet var ved at slippe op, besluttede han sig til, at der maksimalt måtte være 45 i hans kongerige, hvorefter et massebord blev påbegyndt.

Efter en del kampe med både en gruppe soldater, han havde sendt på, hvad han mente var en dødelig ekspedition, og tililende soldater fra et ankommet redningsskib, blev han dog fanget. Da han ikke selv under tortur ville indrømme delagtigheden i mordene endte han i fængsel.

SS Xantho's sejlivede hovedmotor

En anden af udstillingerne er fund fra 'SS Xantho', der blev bygget i 1848 i Skotland som vind- og hjuldampdrevet handelsskib til de skotske kyster. Skibet blev siden ombygget til propelfremdrift og opkøbt af en australsk reder. Under en rejse i 1872 blev skibet trods skibsførerens protester overlastet med bly. Da det efterfølgende ramte en sandbanke ud for Port Gregory, nægtede rederen at smide noget af blyet overbord, hvorefter brændingerne sank skibet.

I 1985 lykkedes det at hæve skibets motor. Efter forsigtig fjernelse af 2,5 ton afflejringer og konkretioner viste det sig til arkæologernes store overraskelse, at motoren efter mere end 100 år under vand kunne tørnes med håndkraft. Det er der nogen motorfabrikanter, der kunne lære lidt af.



Uddrag fra Mål- og resultatplan 2018 for Nævnenes Hus. "Kortest mulig tid," lyder målet for sagsbehandlingstiden. Andet sted oplyses målet som "gennemsnitligt 6 måneder."

Sagsbehandlingstid uacceptabel ...

> fortsat fra side 13

Svarskrivelsen fra Nævnenes Hus rummer desværre ikke noget direkte svar.

"Nævnenes Hus har et mål om en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på seks måneder på tværs af alle nævn, som Nævnenes Hus sekretariatsbetjener," skriver Thomas Faust Ryborg i svaret.

Det samme fremgår af Nævnenes Hus' hjemmeside, så her bringer svaret fra områdechefen ikke yderligere klarhed over problemerne.

Spørgsmål til Nævnenes Hus

Redaktionen fremsendte efter aftale med Nævnenes Hus spørgsmålene på skrift.

"Er otte måneders sagsbehandlingstid i overensstemmelse med jeres interne mål og krav?" lød et af spørgsmålene - ligesom redaktionen spurgte om eventuelle tiltag for at forkorte sagsbehandlingstiden.

Ingen af spørgsmålene besvares direkte i svaret fra Nævnenes Hus, der skriver: "Sagsbehandlingstiden afhænger af flere forhold, blandt andet sagens karakter, omfanget af undersøgelser, som skal foretages, de løbende ekspeditioner i sagen og sagens faktiske og retlige kompleksitet."

Nævnenes Hus henholder sig videre til statistikken for de gennemsnitlige sagsbehandlingstider. Og her viser tallene, at der umiddelbart efter udflytningen fra Søfartsstyrelsen var en stigning til syv måneder i sagsbehandlingstiden i Ankenævnet for Søfartsforhold. I 2018 er en

gennemsnitlige sagsbehandlingstid på 5,1 måned.

Sagsbehandlingstiden en byrde

-En søfarende, der har mistet sin "blå bog" og dermed sit job, kan ikke bruge en gennemsnitlig sagsbehandlingstid i en ankesag til noget som helst, siger Ole Philipsen og fortsætter:

-Sømanden er arbejdsløs og venter bare på, at Ankenævnet for Søfartsforhold træffer en afgørelse. Om det er 4, 5, 6, 7 eller 8 måneder så er det bare for lang tid. De sager skal ekspederes hurtigst muligt, og inden januar 2017 kunne det lade sig gøre på 2,5 til 3 måneder.

-På alle andre områder har regeringen fuld kraft på at få forenklet regler og lettet byrden for søfartserhvervet i et tempo, så vi har åndenød. Omvendt oplever vi så, at regeringens politik med udflytning af statslige arbejdspladser på det her område er blevet noget af en byrde. Uanset hvad, der er forklaringen på slow-motion-tilstanden, så må de ansvarlige se at få gjort noget ved det, siger Ole Philipsen.



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

John Dalvad Munkstrøm

Bedst kendt som "Kubikken"
Født 1941

1956 - 1960

Udlært som klejnsmed, B&W

1961 - 1964

Maskinassistent
ØK og DS Norden

1965 - 1986

Motormand / Donkeymand
ØK, A.P. Møller m.fl.

1987 - 1990

Powerplant Operator, Sdr. Strømfjord
Greenland Contractors

1990 - 1994

Bef. skibsassistent, Mærsk Supply

1996 - 2000

Bef. skibsassistent, Mærsk Line

Trods "nej vi hyrer ikke smede": -Jeg skulle til søs

"Nu starter du derinde som lærling, og der bliver du sgu', til du er udlært." Beskeden fra faren er forklaringen på, at John Munkstrøm fra 1956-60 var i lære som klejnsmed på B&W på Refshaleøen og ikke straks tog til søs. Faren havde sejlet, men blev forhindret i at udmønstre med starten på 2. verdenskrig.

Jeg havde jo hørt den gamles historier, og jeg skulle bare til søs. Jeg skulle ud og opleve noget, fortæller John Munkstrøm, der dog løb ind i flere forhindringer, inden han kunne mønstre ud. Men ud kom han. Og bortset fra en afstikker til Grønland, så har han tilbragt hele sit arbejdsliv i skibe. Fra stykgods og tankskibe over ankerhåndtering i Nordsøen til feederfart på Vestafrika - hans søfartsbøger spænder over 40 års historie.

1961

Helsingborg var det fjerneste "udland" John Munkstrøm havde været i, da han som 20-årig påmønstrede sit første skib, ØKs stykgodsskib 'Sinelo', der lå i Nakskov. Det var 1. juli 1961.

Forude ventede en rundrejse til Fjernøsten. Havde det stået til ham selv, var taget ud at sejle længe før. Men det tillod faren ikke. Der skulle først en uddannelse i hus og faren skaffede ham en læreplads som klejnsmed på skibsværftet B&W. Det lugtede da en smule af saltvand.

-Og jeg kunne godt lide at arbejde i skibene, men til søs det skulle jeg, straks jeg fik svendebrevet. Selv troede jeg jo, at jeg var guds gave til ØK, fortæller han.

Den vildfarelse blev han dog hevet ud af på rederiets kontor. "Nej, vi hyrer ikke smede," var den klare besked. Opfordret af andre prøvede han igen - og igen. Svaret var det samme, indtil en dag: "Kun hvis du kan dreje."

Dreje det kunne han, så han blev påmønstret som maskinassistent. Vel om bord på 'Sinelo' mødte han op messen.

-Der sad så to klejnsmede og en grovsmed. Ny-påmønstret som mig og de havde aldrig set et skib før. Så det med, at ØK ikke hyrede smede holdt ikke helt, fortæller han.

På den tid blev alt værktøj som f.eks. mejsler og kørnere lavet om bord.

-Vi lavede alt selv og havde stål med hjemmefra. Typisk var vi jo i maskinen en maskinchef, tre mestre, fire motormænd, fire maskinassistenter og en elektriker, fortæller han.

Efter et år mønstrede han af. Søværnet ventede. Her havde han meldt sig til tjeneste i U-bådene, hvor pengene var flest.

Med Cuba-krisens komme i 1962 blev det pludselig alvor, men faren for aktiv krigstjeneste drev over. Tiden gik og John Munkstrøm længtes kun efter igen at komme på langfart til Østen. Det kom han med ØKs 'Asmara', med påmønstring i Nakskov 16. oktober 1963.

Men igen skulle han høre den samme sang om smede. Det blev han træt af. Efter en udmønstring på DS Nordens 'Nordvest' mødte han en fra forhyringskontoret på sømandsværtshuset "Fremtiden" i København. Aftalen blev, at han kunne komme ud som motormand, hvis han tog "den første på tavlen." Det blev stykgodsskibet 'Leise Mærsk', der var bygget i 1942.





Det er de færreste der ved, hvem John Dalvad Munkstrøm er. Til gengæld vil navnet "Kubikken" vække genkendelse. Selv kalder han det med et stor smil sit "kunstner-navn" - og hvor kommer det så fra? Svaret giver han med en sigende bevægelse med armene og klapper på kroppens maveregion. Selv gamle kolleger, som han har sejlet sammen med i årevis, kender ham kun som "Kubikken."

1982

Den forsvundne søfartsbog blev erstattet af en ny.

Udmønstringerne fortsatte i ØK, men rederiet var under forvandling. Det gik ned ad bakke. Sidste ØK-skib blev 'Jutlandia' med afmønstring i Hong Kong 10. maj 1986.

Mærsk tog efter en større smuglersag ikke mere folk i Bangkok, så John Munkstrøm kiggede mod Danmark. Det blev til job som Powerplant Operator i Sdr. Strømfjord.

-Tre år, så var det nok. Jeg ville til søs igen. Egentlig var jeg for gammel til ankerhåndteringsskibene og rig flytninger i Nordsøen, men jeg reklamerede med min lange sejltid, smiler han. Reklamen virkede og han var herefter fire år i Mærsk Supply.

-Det var hårdt arbejde - og farligt. I de fire år mistede jeg seks kolleger i arbejdsulykker derude, fortæller han og fortsætter: -Arbejdet var tiltrækkende på en måde. Andre gange bandede vi det langt væk. Vi opererede på grænsen af det umulige, og det krævede virkelig teamwork, når vi skulle ha' bøjer og ankre op på dækket og arbejdede med store, tunge kæder.

**SØFARTSBOG
bortkommet**

1976

Udmønstring på 'Anna Bewa' i 1975 afsluttede John Munkstrøms første søfartsbog, og en ny blev taget i brug med påmønstring af 'Jill Cord' fra Concord Line som donkeymand. Han havde for længst gennemført forbundets motormandskursus og var endegyldigt sluppet af med "smede-snakken." Men 70'erne var en svær tid. Strejke-trusler og uro hørte til dagligdagen.

I 1977 vendte han tilbage til ØKs skibe - blandt andre 'Boribana', som han havde været med til at bygge som smed på B&W.

-Ja, det var underligt. Jeg var om bord, da ØK solgte det og jeg var med til at aflevere det i november 1977, hvor jeg afmønstrede. Det var et pudsigt sammentræf og på sin vis meget vemodigt, erindrer han.

Med rederiansættelse i ØK var af- og påmønstringer sat i system. En udmønstring på 'Sumbawa' i Hong Kong kostede dog søfartsbogen, der lå i bagagen. I et charterfly gik turen fra Bangkok via Manilla, hvor langt størstedelen af passagererne stod af - inklusive John Munkstrøms kuffert.

-Vi var to mand, der stod uden bagage, da vi kom om bord. Men maskinchefen trøstede os med beskeden om, at der var masser af arbejdstøj om bord, fortæller han.

Historikken fra den forsvundne søfartsbog har han senere fået genskabt med hjælp fra Søfartsstyrelsen.

**1994**

Udmønstringerne i Mærsk Supplys ankerhåndteringsskibe i Nordsøen fylder hurtigt i søfartsbøgerne og fortsætter i den nye bog, der blev taget i brug 10. januar 1994. I maj samme år måtte rederiet reducere på Nordsøen og i stedet for en fyreseddel, fik John Munkstrøm mulighed for at overgå til flåden i Mærsk Line - fortsat som faglært skibsassistent.

Efter et krankursus kom han herefter i feederfarten på Vestafrika med Algeciras i Middelhavet som vendehavn.

-Vi havde ikke en rundrejse uden, der var blinde passagerer om bord. Lige meget hvor meget vi gjorde for at forhindre det, lykkedes det dem at

gemme sig om bord, fortæller John Munkstrøm.

Det at sejle var ikke mere, hvad det havde været.

-Vi var 15 mand om bord, og så jo stort set aldrig hinanden. Hver gang jeg var hjemme søgte jeg job, men det lykkedes aldrig, fortæller han. Efter en sygeafmønstring fra 'Marie Mærsk' i Christobal i september 2000 fulgte et længere sygeforløb.

-14 dage før jeg fyldte 60 blev jeg raskmeldt, og jeg besluttede mig for at gå på efterløn. Jeg havde jo godt nok for mange år siden påstået, at jeg skulle bæres i land. Men livet til søs var ikke attraktivt mere, konstaterer John Munkstrøm.





På MARTEC overdrog uddannelseschef Kenneth Ørum Kirkegaard Metal Maritimes eksamenspræmier til ubef. skibsassistent Kaj Pedersen (foto øverst tv) og skibsassistent Michael Nørbygaard (foto øverst th). Foto: MARTEC



På Marstal Navigationsskole tilfaldt Metal Maritimes præmie kystskipper Thomas Jensen. Foto: Marstal Navigationsskole

"Bedste holdspillere" i både syd og nord

Igen er Det Blå Danmark blevet forsynet med nye kuld af nyuddannede skibsassistenter og navigatører fra hhv. MARTEC i Frederikshavn, Svendborg Søfartsskole og navigationsskolen i Marstal.



På Svendborg Søfartsskole modtog Nicolaj C. Jacobsen (tv) Metal Maritimes præmie, der blev overbragt af rejse-kretær Barno Jensen. Foto: Svendborg Søfartsskole

Metal Maritimes eksamenspræmier tildeles "Bedste holdspiller", og opgaven med at finde rette modtager er lagt i hænderne på underviserne på de enkelte uddannelsesinstitutioner.

Som altid var eksamensafslutningerne festlige anledninger til at give dimitterende de bedste ønsker med på vejen. Dertil fik modtagerne af Metal Maritimes præmier fornemme anprisninger med fra underviserne. I motivationerne for tildelingen fremgik det tydeligt, at Det Blå Danmark igen er forsynet med både engagerede og dygtige søfarende - og ikke mindst søfarende, der har øje og evner for samarbejde og trivsel.

Umiddelbart efter dimissionerne opdaterede vi hjemmesiden med artikler og billeder på www.co-sea.dk - find artiklerne under "Nyheder", dateret hhv. 20. og 21. december.

CO-Søfart og Metal Maritime ønsker alle dimitterende til lykke med eksaminerne og god vind.

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



Fra væggene fulgte 'Martha's filmhelte begivenhederne, mens Metal Maritime-medlemmerne satte en omfattende julefrokost til livs. Foto: Metal Maritime

Julefrokost i Marthastuen

Der manglede absolut ikke noget, da 11 medlemmer af Metal Maritime samledes til julefrokost først i december i Svendborg. Og dog... Brotsjö sild var ikke på programmet, trods det at arrangementet blev afviklet i Marthastuen på

Restaurant Børsen. Det var igen Per Maj, der efter utallige opfordringer stod bag initiativet til at byde på julekomsammen for medlemmerne. Menuen var omfattende, drikkevarerne ad libitum, og der blev udvekslet såvel nye tildragelser som

aldrende historier fra livet til søs - helt som det sig hør og bør. Arrangøren må indstille sig på, at det nye år vil bringe endnu en række opfordringer til en gentagelse. hanh

Per Maj (tv) stod bag initiativet til julearrangementet, som fik adskillige positive kommentarer - og taler - med på vejen.



FØDSELSDAGE OG JUBILÆER

- send besked 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. Men kun, hvis du selv fremsender besked.

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

Sidste frist for indlevering til "Nyt om navne" er fredag 15. marts

Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

NYT OM NAVNE

FØDSELSDAG

75 år

Helmut Friedhelm Sørensen-Salz

13. marts



Vi mindes

Axel Larsen

f. 22. oktober 1934

er afgået ved døden 30. oktober 2018

Poul Eriksen

f. 11. oktober 1943

er afgået ved døden 8. november 2018

Jan Gravgaard Hansen

f. 19. januar 1960

er afgået ved døden 11. november 2018

Kaj Jensen

f. 11. april 1933

er afgået ved døden 2. december 2018

Poul Erik Würtz Andersen

f. 12. maj 1936

er afgået ved døden 2. december 2018

Ian Archibald McLeod Galbraith

f. 26. januar 1937

er afgået ved døden 20. december 2018

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

Øh... er færgemad nu et skældsord?

Madanmelderen fra Berlingske havde en på alle måder frygtelig oplevelse på toppen af Illum. Men at inddrage ordet "færgemad" og anvende det som et skældsord, det er nu alligevel at gå til yderligheder, vil Bagsiden godt lige påpege.



Berlingske havde midt i januar lagt opgaven med at holde avisens læsere ajour om "madfronten" i hænderne på kulturjournalist Søren Jacobsen Damm. Med ledsager tog han elevatoren op på toppen af Illum i København og spiste på Bar Jacobs.

Anmeldelsen, der kom ud af det, var bestemt ikke positiv, for nu at sige det mildt. Men den var velformuleret. Rækken af kulinariske katastrofer, som anmelderen blev udsat for var uendelig, og Bagsiden må konstatere, at det er intet mindre end et mirakel, at anmelder inklusiv ledsager har overlevet strabadserne.

Alt i restauranten får en tur. Fra "vakkelvorne borde" over forretten, der "lignede en mini-banket ved et middelalderhof", til serveringen der "kom i en stor pærevælling". Ledsageren havde valgt en wienerschnitzel, der beskrives som "skandaløs" med "klæbrig panering", der "hang ugideligt som en fedtet hængekøje af udblødte brødkrummer under det tætte og halvseje kød."

Berlingskes anmelder følte sig "sendt tilbage på bilfærgen Romsø". "Ikke siden min sidste færgetur over Storebælt i 1995 har jeg fået serveret noget lignende," bedyrer han. I overskriften opsummerer han katastroferne til "færgemad."

Bagsiden sendte fluks et testpanel, bestående af to uvildige fra CO-Søfarts kontor. På den udskældte restaurant udvalgte to retter, der vel kan betegnes som "færgeretter": Frikadeller og wienerschnitzel. Frikadellerne var hjemmelavede, velsmagende og saftige. Schnitzlen var som den skulle være af kalvekød med sprød panering. Kort sagt udmærket "færgemad."

Hvem ved om "færgemad" bliver den nye trend. Engang var "mormormad" stærkt udskældt for siden at blive til en attraktion på menukortene. Så tøv lige en kende med at gøre begrebet "færgemad" til et skældsord.



Bagsidens test-panel udvalgte to typiske "færgeretter" på udskældte Bar Jacobs' menukort på toppen af Illum. Frikadeller og wienerschnitzel. Begge retter var veltillberedte, varme og velsmagende og levede på ingen måde op til Berlingskes nedsabling. Foto: CO-Søfart