nummer 2
april 2019

Fagbladet CO-Søfart

Omrokering på kontoret:
John Ibsen fratræder - søger nye udfordringer
> 8 - 9

VT shipping reducerer:
To kulskubbere sælges - 23 søfarende opsagt
> 4 - 5

Henrik Holck, DFDS:
-Jeg vil savne at hjælpe den enkelte
> 12 - 13

Blad for Centralorganisationen Søfart
og Metal Maritime

Centralorganisationen Søfart
Metal Maritime • FOA Søfart • Dansk El-Forbund • Serviceforbundet • Centralforeningen for Stampersonel • Metal Vest
Danmarks største maritime faglige organisation

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

CO-Søfart
Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

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

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

Redaktion
John Ibsen, sekretariatschef
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 24. maj eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 21. juni
og er samtidig tilgængeligt på hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidebillede
Kulskubberen 'VT Proton' med prammen 'VT Warsaw' i Flensborg august 2018.
Foto: Gena Anfimov

Oplag
2.670

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

Indhold

Faglige sager og noter 4 - 7 + 17

Status overenskomster 6

John Ibsen fratræder 8 - 9

Siden sidst:
Nyt fra faglig afdeling 10 - 11

Henrik Holck fyret i DFDS:
-Jeg vil savne at hjælpe den enkelte 12 - 13

Ny i job - ny på tur 14

Excel-management 15

Esbjerg Havne-Service og Sømandscenter 18 - 19

Vis mig din Søfartsbog 20 - 21

Krigssejlere mindes på tur til Newcastle 22

Kongelig elefantlast 24

Ferie og lukkedage

kontoret Metal Maritime & CO-Søfart

Kontoret er lukket:
Onsdag 1. maj - Arbejdernes Internationale Kampdag
Fredag 31. maj - dagen efter Kr. himmelfartsdag
Onsdag 5. juni - Grundlovsdag

Ferie:

Kirsten Østergaard	9/5 - 17/5	Janni Wester-Andersen	24/6 - 5/7
Susanne Holmblad	28/5 - 29/5	Hanne Hansen	25/6 - 28/6

Nye ideer ligner en genudsendelse fra år 2000

Af Ole Philipsen, formand Metal Maritime og CO-Søfart

Leder

I forbindelse med en nuværende fagretslig sag, har undertegnede måttet gennemgå de gamle fagblade for Dansk Sø-Restaurations Forening for at opfriske historien om, hvorfor visse aftaler blev indgået.

Det blev en lang gennemgang af den ikke så fjerne fortid, herunder kik på fotos af en masse dedikerede, dejlige mennesker, som passerede forbi og var en stor del af DSRF's kampår i slutningen af sidste årtusinde.

Mange af dem er nu borte, Ole Strandberg, "Store John" og "Bornholmer Jesper", bare for at nævne et par. Mange andre fandt andre erhverv og forsvandt fra søfarten, nogle efter et los bag i af deres rederier, andre fordi de mistede håbet om en fremtid for danske søfarende og en del fordi, kone/mand/børn kom til.

Samme emner dengang og nu

Nu skal denne leder ikke være en historie-lektion og alt var absolut ikke bedre i "gamle" dage. Så sent som i 2001 gik cateringpersonalet stadig 2:1 i DFDS og var skibsansatte. Det er imidlertid slående, hvor stort sammenfald, der er mellem emnerne, som var på dagsordenen i både samfundet og søfartserhvervet for 20 år siden og i dag.

Regeringen lovede også dengang skattelettelser til befolkningen og bedre sundhedsvæsen.

I søfarten havde vi lige indført de første "normløns"-overenskomster og skændtes bravt med især A.P. Møller, der ville indføre individuel ansættelse på rammeaftale for seniorofficerer.

I virkeligheden ville de ikke individuel ansættelse, men i stedet for bare indføre en fast månedshyre ude og hjemme, så de slap af med overtiden.

Selv om vi har skiftet regering mange gange siden, så er der ikke sket meget hverken med skattelettelser eller bedre sundhedsvæsen. Men i søfarten er ansættelse på fastløns-aftaler nu normalen for flertallet - både officerer og menige, det samme er 1:1 ordninger.

Rederne vil tilbage til det gamle

I det netop afsluttede - og alt for lange forhandlingsforløb - for nye hoved- og særoverenskomster for officerer, har både mestrene og vi oplevet, at rederne synes, at vi nu skal tilbage til lidt af det gamle igen.

Rederne påstår, at princippet om fastløns-aftaler er forældet og at alle officerer skriger på at blive individuelt ansatte, så de selv kan forhandle deres hyre/pension/tørner.

Rederne mener, at det eneste, vi som faglige organisationer lige skal deltage i, er:

- At afskaffe alle de "mærkelige" tillæg, som er dukket op i fastløns-aftalerne.
- At aftale forringelser af, hvordan man optjener fridøgn, og ikke mindst hvornår man optjener disse.

Når vi så har indgået sådanne aftaler, ja så mener rederne, at vi skal træde til side og lade de søfarende selv forhandle på det forringede grundlag.

Hvem sagde A.P. Møller Senioroffi-cers-koncept anno 2000 om igen? Det skal dog pointeres, at det ikke er Maersk Line, som er løberen med projektet denne gang.

Sidste nye er, at et rederi har fundet frem til, at de vil bemande på dag-til-dag basis og have mindst mulig besætning. Derfor skal vi – mener de - lave daglejer-overenskomster, til når de lige har brug for flere ombord.

Intet nyt - de søfarende under pres

Efter at have været formand i 20 år og siddet i bestyrelsen for fagforeningen siden 1997, så må jeg bare erkende, at tingene får nye navne og indpakningen bliver anderledes, men grundindholdet forbliver det samme. Det er hos de søfarende, der oftest skal presses den sidste profit-olie ud.

Der er i 2019 lige så stort behov for overenskomstbærende, stærke fagforeninger, som der var dengang, hvor fundamentet for de nuværende aftaler blev lavet, ellers bliver fundamentet for de kommende 20 års aftaler for danske søfarende uanset stilling ustabilt.

Vi kan ikke redde dansk søfart, som vi kender den i dag, for fremtiden, men vi kan være med til at skabe fremtiden med automatiserede skibe osv., således at der også vil være danske søfarende om 20 år.

Efter salget af 'VT Neutron' i 2017 fortsætter VT Shipping neddroslingen med salg af 'VT Proton' og 'VT Electron'. Foto: Peter Hansen

HJÆLP TIL MEDLEMMER

Vi har på det indledende møde med Erria om opsigelserne drøftet efteruddannelse til vores medlemmer. Vi regner med at drøfte situationen med hver enkelt medlem, således at de hurtigt bliver klar til et nyt job, når opsigelsen udløber. Som medlem er du meget velkommen til at sende din opsigelse til os, så vi kan tjekke den. Du er også velkommen til at ringe og få en snak om fremtidige muligheder.

Kontakt
faglig konsulent
Kirsten Østergaard
Tlf. direkte: 36 36 55 83
Mail: koj@co-sea.dk

VT Shipping reducerer:

Sælger to kulskubbere - 23 søfarende opsiges

Frasalg af kulskubberne 'VT Proton' og 'VT Electron' koster 23 søfarende jobbet. Metal Maritime og Maskinmestrenes Forening er som overenskomstbærende organisationer i dialog om effektueringen af fratrædelserne. Energisektoren er under forandring, forbruget af kul er styrtdykket og Vattenfalls rederi, VT Shipping, forudser fortsat mindre at sejle med.

Metal Maritime og Maskinmestrenes Forening blev først i marts orienteret om i alt 23 opsigelser af søfarende i Vattenfall.

Crewingen og det tekniske management af de to kulskubbere fra rederiet VT Shipping, 'VT Proton' og 'VT Electron', varetages af rederiet Erria, der dermed også forestår opsigelserne.

Opsigelserne rammer 4 skibsførere, 4 overstyrmænd, 3 maskinchefer, 4 førstemestre, 7 skibsassistenter og 1 skibsmekaniker. Heraf overenskomstdækker Metal Maritime navigatørerne og de i alt 8 berørte menige.

Hos Erria beklager HR Manager Niels Berthelsen situationen:

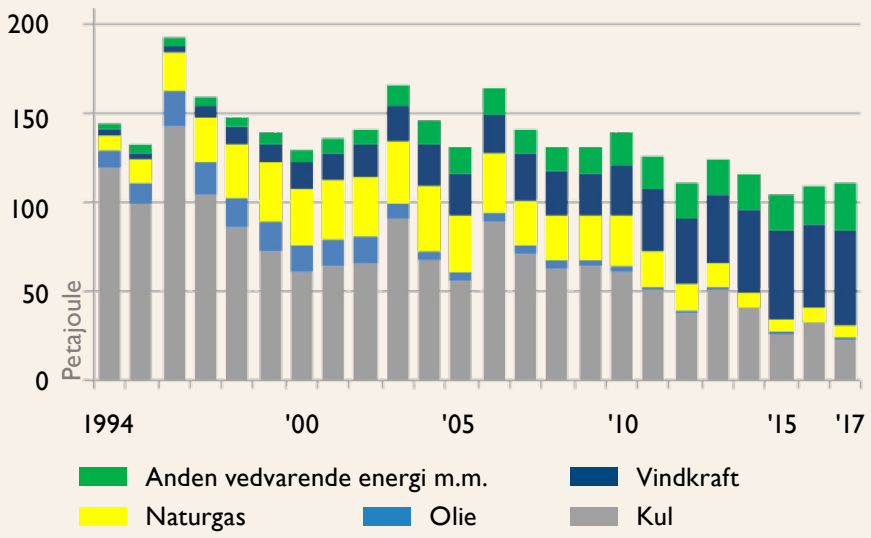
-VT Shipping, som ejer skibene, har meddelt os, at de ønsker at sælge 'Proton' og 'Electron' og at de ønskede søfolkene opsagt. Så er der desværre ikke så meget andet at gøre. Når det er sagt. Så er vores opgave naturligvis, at det gøres ordentligt og til punkt og prikke i forhold til de overenskomstaftaler, der ligger, siger Niels Berthelsen.

De berørte 23 har forskellige opsigelsesvarsler, men senest med udgangen af august vil de sidste være fratrådt.

Hos Metal Maritime er det faglig konsulent Kirsten Østergaard, der varetager opgaven og dialogen med Erria.

> fortsætter næste side

Elproduktion fordelt efter anvendt brændsel



Kilde: Energistyrelsen

TEKST Hanne Hansen

Faglige sager & noter

> fortsat fra forrige side

Overenskomsterne for såvel navigatører som skibsassistenter og skibsmekanikere indeholder alle forskellige afsnit og krav mht. godtgørelser, midler til efteruddannelse og finansieringspulje. Kravene afhænger specifikt af faktuelle forhold som anciennitet, alder og andre forhold.

Ekstra sikring i form af forbedrede forhold ved opsigelse, når rederier omstrukturerer, kom i 2012 ind i Metal Maritimes overenskomster, hvor sikkerhed i ansættelsen stod højt på medlemmernes ønsker til overenskomsterne.

Og det er netop i situationer som disse, at overenskomsternes indhold om f.eks. efteruddannelse og finansieringspulje bliver aktuelle.

Forbruget at kul faldet drastisk

Forandringerne i energisektoren er markante. Det afspejles direkte i det maritime, hvor antallet af vindservicefartøjer vokser, mens behovet for transport af kul til blandt andet el-værkerne ikke bare falder - men er faldet drastisk siden 2010. Sejlads af biomasse i form af træpiller og flis har ikke modsvaret faldet i kultransport.

Vattenfall etablerede i 2009 rederiet VT Shipping, som overtog flåden af kulskubbere og pramme i dansk regi. Siden da har Vattenfall frasolgt de tre el-værker: Amagerværket, Fynsværket og i 2015 Nordjyllandsværket.

Tilsvarende har regnskaberne hos VT Shipping været præget af underskud siden regnskabsåret 2015 - med foreløbigt lavpunkt i 2016 med et underskud på knap 50 mio. kr.

I 2017 frasolgte rederiet kulskubberen 'VT Neutron' samt tre pramme - og varslede i samme regnskab yderligere reduceringer, som nu effektueres.

Efter salg af 'VT Proton' og 'VT Electron' har VT Shipping foruden pramme kun kulskubberen 'Joulius' tilbage.

Offshore-bonus i OSM trods fædreorlov

Af Christian H. Petersen, faglig sekretær i Metal Maritime

I vores overenskomst med OSM og med andre offshore-virksomheder, har vi en bestemmelse om udbetaling af offshore-bonus. Hos OSM er den udbetalte bonus på 1,5 pct. af årslønnen og den udbetales, når medarbejderen i løbet af et år fuldfører alle planlagte turnus – dog med mulighed for en samlet sygdomsperiode på 14 dage.

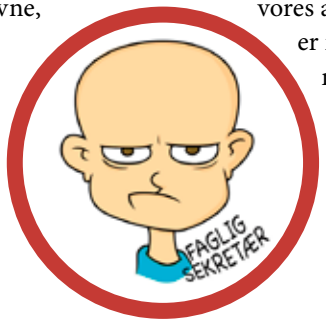
I den aktuelle sag mente OSM ikke, at de var forpligtet til at udbetale bonus, når medarbejderen i perioden havde været på fædre- og forældreorlov. Fra faglig afdelings side tog vi sagen op med virksomheden, da vi mener at fædre- og forældreorlov er en ret, som medarbejderne har i henhold til overenskomsten og som sådan ikke kan sidestilles med andre årsager til fravær. Derfor mener vi, at man bør have udbetalt offshore-bonus trods fravær, når fraværet skyldes fædre- eller forældreorlov.

Det lykkedes at overbevise OSM om dette, så bonussen fremadrettet vil blive udbetalt i disse tilfælde, ligesom medlemmet i den aktuelle sag naturligvis har fået udbetalt sin bonus.

Advokat fik skred i penge fra Grønland

Af Christian H. Petersen, faglig sekretær i Metal Maritime

Efter at Grønlands Lufthavne modtog et brev fra vores advokat med trusler om bål og brand, hvis de ikke betalte, fik man travlt oppe mod nord. Så nu har den tidligere sø-kok, som ikke havde fået sin tilgodehavende løn i opsigelsesperioden fra Grønlands Lufthavne, endelig fået sine penge. Sagen omtalte vi i sidste udgave af fagbladet, nr. 1 2019.



Hvor svært kan det være?

Set fra faglig afdelings side er det frustrerende, at vi bruger tid, sender breve, argumenterer og appellerer til en arbejdsgiver uden, at der sker noget i sagen. Men så snart de får et brev fra vores advokater, så betaler de. Det er naturligvis glædeligt, at medlemmet får sine penge, men i en sag som denne, hvor der ikke var nogen tvivl, så forstår man ikke, at det skal være så svært.

METAL MARITIME

STATUS OVERENSKOMSTER

Navigatører i RAL:

Særaftale faldt langt om længe på plads

Royal Arctic Line har i et sendrægtigt forhandlingsforløb haft mange ønsker til forringelser af navigatørernes aftaler. De er alle blevet afvist af Metal Maritime. Aftalen blev endeligt landet midt i februar.

Af Ole Philipsen, formand Metal Maritime & CO-Søfart

Metal Maritime og Royal Arctic Line afsluttede i februar langt om længe forhandlingerne for navigatører i rederiet.

Forhandlingerne har taget urimelig lang tid, hvilket skyldes RALs meget langsomme reaktionstid på henvendelse og stillingstagen til udspil. Man kunne indimellem forledes til at tro, at e-mail er blevet afløst af flaskepost i RAL-hovedkvarteret i Nuuk.

Parterne har fra starten haft meget forskelligt rettede ønsker til aftalen. RAL har bl.a. ønsket ændringer i ude/hjemme periode, lavere aflønning af sætteskippere, prøve-hyre for navigatører, som sejler i højere stilling (f.eks. 1. styrmand som er under prøve som overstyrmand) m.m.

Metal Maritime har fastholdt, at hovedoverenskomsten var den gyldige aftale og alle de hidtidige særlige aftaler i RAL fortsat var gældende. Metal Maritime har afvist rederiets mange ønsker til forringelser.

Aftalen fornyet - regulering med tilbagevirkende kraft

Resultatet er, at aftalen er fornyet og en ny hyretabel er aftalt. Hyren stiger med 6.5 pct. i aftaleperioden. 1,5 pct. pr. 1. april 2017 - 2,5 pct. pr. 1. april 2018 og 2,5 pct. pr. 1. april 2019. Pension m.m. reguleres tilsvarende, som i hovedoverenskomsten.

De ansatte navigatører blev pr. 1. februar reguleret i hyre, så tilgodehavende stigninger fra 1. april 2017 er udbetalt, ligesom evt. sætteskippere er blevet korrekt indplaceret i hyretabellen efter stilling og ikke efter uddannelse.

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

Bornholmslinjen: Tjek af løn og kontrakter

Stakken af lønsedler til tjek er ikke blev væsentligt mindre siden sidste afrapportering. Dog er første bølge, som fremkom ved vores besøg på Bornholm i januar, gennemgået. De enkelte medlemmer har fået tilbagemelding, og for flere har vi rettet henvendelse til rederiets lønkontor. Vi erfarer nu, at flere af de flex-/deltidsansatte overgår til fuld tid sommeren over, præcis som overenskomsten foreskriver. Dette gælder også et antal skibsassistenter, der har været ansat som afløsere. Disse bliver nu fastansat. Vi giver gerne de nye kontrakter en gennemgang, hvis du som medlem har behov for det. køj

Fritvalgs Lønkonto

Dansk Metal har udsendt en mail, der omhandler Fritvalgs Lønkonto. Denne mail har givet anledning til mange spørgsmål i faglig afdeling. Det fremgår i hvert enkelt tilfælde af den overenskomst, man er ansat på, om man er berettiget til Frivalgs Lønkonto. Frivalgs Lønkontoen kan også være benævnt som særlig opsparing/særligt tillæg i de forskellige overenskomster. køj

Fjord Line: Særlig opsparing, supervisorer

Faglig afdeling modtog fra medlemmer dokumentation for, at rederiet ikke har udbetalt særlig opsparing til supervisorer siden 2016. Herefter tog vi sagen op med rederiet, som nu har erkendt og beklager fejlen. Så nu får supervisorerne udbetalt særlig opsparing fremadrettet en gang årligt med december-lønnen, som de skal i henhold til overenskomsten. Ligeledes får de med marts-lønnen udbetalt de manglende betalinger fra 2016, 2017 og 2018. cp

Faglige sager & noter

Foto: Shutterstock

Hovmester opsagt på grund af manglende røgdykning

En hovmester fra Maersk Line var under et brandbekæmpelseskursus hos Falck Nutec ikke i stand til at gennemføre røgdykningsdelen af kurset. Det fik efterfølgende rederiet til at opsige medlemmet med henvisning til manglende opfyldelse af STCW-kravene. Hos Metal Maritime er vi dog lodret uenige i, at der er krav om bestået røgdykning for hovmestre. Det er korrekt, at man skal bestå den mere elementære del af brandbekæmpelse i skibe, men ikke røgdykning. Vi har derfor på medlemmets vegne protesteret til Maersk over opsigelsen og afventer pt. svar fra rederiet. cp

Færgerederiene: DIS-hyrebilag forsinkede

DIS Hyrebilag for skibsassistenter, skibsmekanikere, ubefarne skibsassistenter gældende for Færgerederierne (Bornholmslinjen, Scandlines, ForSea) er desværre ikke blevet klar til marts måneds lønkørsel. Den primære årsag til dette er, at skattesystemet er blevet omlagt med et nyt fradrag benævnt jobfradrag. Denne ændring gør, at skatteberegningerne skal ændres og dette betyder forsinkelse. Vi håber dog at få beregningerne på plads således, at en efterregulering fra 1. marts kan finde sted med lønudbetalingerne ultimo april 2019.
Det samme gør sig gældende for DIS cateringbesætningerne på Bornholmslinjen. køj

NYT om tillidsvalgte

Aramark
Riggen 'Maersk Resilient' er rykket til engelsk sokkel. Dermed er Laila Novak stoppet som tillidsrep. for cateringpersonalet på riggen.

Esvagt
Maskinist Kristian Bundvad, der hidtil har været suppleant for Niels Peder Jensen, er efter sidstnævntes fratrædelse valgt til talsmand for dæk & maskine.
For cateringpersonalet fortsætter kok Flemming Knudsen som talsmand efter genvalg.

DFDS
Rasmus Krøyer er valgt som talsmand for Floor Managere i DFDS, mens Alexander Englund Pallesen er valgt til talsmand for Business Leadere på Oslo-ruten.
På 'Pearl Seaways' er skibsassistent Carsten Linckert-Nielsen valgt som suppleant.

Fjord Line
Vi står pt. uden talsmand for supervisorerne efter at Anders Kold er stoppet i rederiet. Et valg er sat i gang.

Vi takker de fratrådte tillidsrepræsentanter for indsatsen og byder samtidig de nyvalgte velkommen. Vi ser frem til samarbejdet. hanh

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

METAL MARITIME

Metal Maritime **www.co-sea.dk**

Advokat John Ibsen (th) fratræder med udgangen af april stillingen som sekretariatschef hos CO-Søfart og Metal Maritime. Christian H. Petersen Petersen (tv) forfremmes fra stillingen som faglig sekretær til faglig leder og overtager ansvaret for arbejdet i faglig afdeling. Foto: CO-Søfart

Nyt fra kontoret - CO-Søfart og Metal Maritime:

John Ibsen fratræder - søger nye udfordringer

Foråret bringer omrokeringer på kontoret hos CO-Søfart og Metal Maritime. Advokat og sekretariatschef John Ibsen har efter 13 år i organisationerne opsagt sin stilling og fratræder med udgangen af april. Han vil fortsat være tilknyttet som konsulent, mens ansvaret for arbejdet i den faglige afdeling overtages af faglig sekretær Christian H. Petersen, der bliver faglig leder.

-Efter 13 år her i organisationerne og med en alder af 47 år er tiden inde til, at der skal ske noget nyt, siger John Ibsen om baggrunden for sin opsigelse. Hvad det nye bliver, ved han ikke endnu.

-Allerførst vil jeg have afsluttet min MBA. Så må vi se. Tankerne om at ville prøve noget andet har rumsteret gennem længere tid. Nu er beslutningen truffet, og så mener jeg, at den rigtige rækkefølge må være at sige op, så jeg kan koncentrere mig om først MBA'en og senere, hvad fremtiden skal indeholde, uddyber han.

Formand for CO-Søfart og Metal Maritime, Ole Philipsen, beklager John Ibsens beslutning.

-Der er aldrig noget godt tidspunkt for at skulle tage afsked med en stærk profil og en fagretslig kapacitet som John. Det er med stor beklagelse, vi i bestyrelsen har modtaget Johns opsigelse. Men jeg respekterer hans beslutning og har også stor forståelse for, at han finder tiden inde nu, hans alder og baggrund taget i betragtning, siger Ole Philipsen.

-Heldigvis kan vi trække på Johns kompetencer og omfattende viden på konsulentbasis fremadrettet, tilføjer han.

Ny struktur på vej

Hvordan den nye struktur i Metal Maritime kommer til at se ud, er endnu ikke klarlagt. Bestyrelsen har nedsat en arbejdsgruppe, som John Ibsen assisterer på det organisatoriske plan.

Foruden at fungere som advokat i fagretslige sager, har John Ibsen som sekretariatschef haft ansvar for den daglige ledelse, for HR og for arbejdet i faglig afdeling.

Sidstnævnte - arbejdet i faglig afdeling - overtager Christian H. Petersen ansvaret for. Han forfremmes dermed fra stillingen som faglig sekretær til faglig leder. Hvordan de øvrige ansvarsområder endeligt placeres, afhænger af den kommende nye struktur. Indtil videre overtager formand Ole Philipsen opgaverne.

Vellykket fusion

John Ibsen tiltrådte som advokat hos CO-Søfart i januar 2007, for i 2009 at overtage ledelsesopgaverne som sekretariatschef.

-John har i høj grad præget udviklingen i organisationen. Han har ydet en uvurderlig indsats i udviklingen af CO-Søfart frem mod den position, som centralorganisationen har i dag, siger Ole Philipsen og forsætter:

-Det er også Johns fortjeneste, at etableringen af Metal Maritime ved fusion af Dansk Sø-Restaurations Forening og Metal Søfart i 2011 lykkedes og blev en succes. Fundamentet for fusionen blev skabt af John. Han er både hårdtarbejdende, en skarp analytiker og en klog beslutningstager.

-Internationalt har han lagt en kæmpe indsats i ETF og NTF. Det er også blevet bemærket i de internationale organisationer, tilføjer Ole Philipsen.

Selv ser John Ibsen tilbage på de 13 år med tilfredshed.

-De mål, vi løbende har sat os i organisationerne, er nået til fulde. Det kan jeg kun være tilfreds med, smiler han og uddyber:

> fortsætter næste side

TEKST & FOTO Hanne Hansen

> fortsat fra forrige side

-I Metal Maritime er medlemsantallet stabiliseret, der er positiv udvikling og potentiale for endnu flere medlemmer. Det er en udvikling, der er stik modsat af, hvad mange andre fagforeninger oplever. Samtidig har vi ry for at være gode med- og modspillere. Det har stor betydning for de resultater, man kan nå til medlemmernes bedste - og endelig har vi nået markant, politisk indflydelse. At have haft mulighed for at være med til at sætte dagsordenen og præge den udvikling, kan jeg kun være tilfreds med og glad for, siger han.

-Vi har en velfungerende og service-orienteret organisation, der leverer den service, som medlemmerne efterspørger. Og gennem tiden er det lykkedes at få opbygget et både stort og velfungerende tillidsmandsnetværk i Metal Maritime, som i dag fremstår som én organisation. Det er for mig et tegn på, at fusionen i 2011 er lykkedes. De skel, der var mellem catering på den ene side og dæk og maskine på den anden ved fusionen er i dag udvisket. På skibene oplever medlemmerne det som én organisation, ligegyldigt om de har den ene eller den anden beskæftigelse, uddyber John Ibsen og fortsætter:

-Personligt er jeg også rigtig glad for, at arbejdsgiversiden - rederierne - ofte ringer for at konsultere mig, inden de ringer til nogle andre.

Overenskomster moderniseret

De seneste overenskomstforhandlinger har Metal Maritime benyttet til i samarbejde med rederierne at få moderniseret overenskomsterne.

-Det har været et omfattende arbejde, men nu er en lang række overenskomster i tråd med andre i samfundet. Det har været en kamp på grund af bl.a. sømandslovens bestemmelser. Men nu er et langt forløb også i mål, noterer han.

-Metal Maritime er gennem fusion og modernisering en stærkere fagforening forstået som en rigtig fagforening med overenskomster og service til medlemmerne på de faglige og fagretslige ting. Det synes jeg er godt gået af organisationen som helhed - og alle - lige fra medlemmer over tillidsrepræsentanter, bestyrelse og ansatte har både villet det og arbejdet hårdt i den retning.

-Jeg tager det omvendt som en stor cadeau, at organisationen løbende har bakket op om min MBA-uddannelse og endda også betalt den. Det synes jeg er flot, smiler han.

Overlevering og færdiggørelse af projekter og sager har præget marts måned og fortsætter i april.

-Fra bestyrelsen ønsker vi John alt godt i, hvad fremtiden nu må byde, siger Ole Philipsen og tilføjer:

-Jeg håber, at vi igen kommer til at arbejde sammen, hvor hans karriere end måtte føre ham hen enten nationalt eller internationalt.

SØFARENDES FERIEBOLIGER

Alle **søfarende**, der inden for de **sidste to kalenderår** har arbejdet på et **skib under dansk flag** i mindst **seks måneder** og har været omfattet af **feriekortordningen** kan komme i betragtning ved udlejning.

LEJE PR. UGE
ens for alle boliger

Højsæson
3.500 kr.

Lavsæson
2.300 kr.

Se ledige uger og ansøg om feriebolig på hjemmesiden **www.shw.dk**

Søfarendes Ferieboliger administreres hos Sea Health & Welfare • **www.shw.dk**

Siden sidst:
Nyt fra faglig afdeling

Af John Ibsen, sekretariatschef CO-Søfart & Metal Maritime

Sekretariatschef John Ibsen leverer her sin sidste "Siden sidst" med refererende gennemgang af aktiviteterne, der har rundet hans bord siden sidste fagblad.

Som det fremgår af de to foregående sider, så bliver dette undertegnedes sidste nyhedsresumé, da jeg har valgt at stoppe, for at finde ud af, hvad jeg kan tænke mig at arbejde med de næste mange år.

Det er naturligvis vemodigt, at skulle sige farvel til jer alle, men jeg er sikker på, at mine kollegaer nok skal samle stafetten op, og yde jer den service, I kan forvente af en rigtig fagforening. Meget af tiden de sidste mange måneder er gået med overlevering af arbejdsopgaver. Og de næste par måneder skal som tilknyttet konsulent bruges til at afslutte dette og andre projekter.

Kompetencefonden

Der har nu været afholdt det første møde i bestyrelsen, men da dette møde gav anledning til mange spørgsmål, som bestyrelsen fortsat ønsker afklaret, er fonden ikke helt køreklar. Det er naturligvis beklageligt, når det nu har været et særdeles langt forløb frem til dette møde, men det bør ikke holde nogen tilbage fra at søge. Selv om der ikke er enighed i bestyrelsen om denne procedure, vil I i første omgang skulle søge via rederiet eller virksomheden.

Søfartsstyrelsen

Med et kommende folketingsvalg forude, og med regeringens frist for fremlæggelse af forslag, har der været tryk på lovmøllen. I vores lille verden, har Søfartsstyrelsen fremlagt flere forslag. Af de mest kontroversielle har været udkast til en ny lægebekendtgørelse, som reelt vil betyde, at danske søfarende i fremtiden skal give søfartslægen fuld adgang til alle lægelige oplysninger.

Omvendt vil dette ikke være et krav, hvis en læge i udlandet skal foretage undersøgelsen af den simple grund, at den slags offentlige oplysninger ikke findes i mange andre lande end Norden.

Dette favoriserer naturligvis alle udenlandske søfarende, og selv om rederierne klapper i hænderne over, at det nu bliver lettere og billigere i udlandet, er det blot endnu et eksempel på, at det meget brugte "level playingfield" kun gælder, når et rederi mener sig udsat for konkurrence, men ikke når det drejer sig om at diskriminere danske søfarende.

Dette eksempel er blot et af flere forkastelige elementer i tekstudkastet til bekendtgørelsen. Og vi har gjort klart, at vi ikke ser mulighed for at nå et konstruktivt resultat med det foreliggende udkast som fundament.

Fjord Line

Som det også fremgår af hjemmesiden, så blev vi mødt med triste nyheder fra rederiet. Oprindeligt var der tale om opsigelser, omfattet af lov om masseafskedigelser, og rederiet var derfor forpligtet til at indgå i en dialog med os om, hvordan vi kunne begrænse antallet af fyringer. Dette førte til flere positive møder, hvor vi sammen forsøgte at dreje på alle hjul, for at afhjælpe situationen.

Held i uheld står højsæsonen lige for døren, og der var derfor behov for arbejdskraft på hurtigfærgen 'Fjord Cat', så rederiet kunne omrokere og dermed få antallet af berørte medlemmer reduceret.

Det skal understreges, at en placering på 'Fjord Cat' ikke er et udtryk for, at man er på vej ud af rederiet, men blot et

> fortsætter næste side

Artikel på www.co-sea.dk 26. marts

> fortsat fra forrige side

spørgsmål om, at man er ansat til at gøre tjeneste på alle rederiets skibe.

Vi arbejder sammen med rederiet også på etableringen af en fastholdelsesbonus, så der eventuelt kan være en pose penge ekstra til de opsagte, som sejler frem til sidste dag, og ikke er blevet fastansatte som en del af den naturlige udskiftning.

Som det også fremgår af hjemmesiden arbejder vi på at etablere en informationsdag i enten Hirtshals eller Aalborg, hvor berørte medlemmer kan møde A-kasse og repræsentanter fra andre rederier for at høre om jobmuligheder.

FOA og kostpenge

Der er nu kommet skred i sagen, og processkrifterne sendes frem og tilbage. Vi har på bedste vis forsøgt at bidrage med rådgivning, da søfartsområdet ikke er blandt spidskompetencerne for de procederende advokater.

Krænkende adfærd

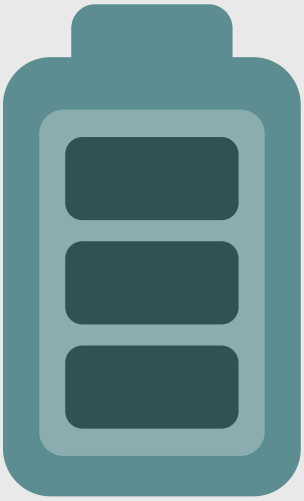
Alle tals- og tillidsmænd i Metal Maritime har fået tilbud om at deltage i FIU-Ligestillings udbud af kurset "Forebyg Seksuel Chikane". Flere har tidligere været på et lignende kursus i Metal.

Samme emne, sexchikane, var midt i marts i fokus i flere artikler i mediet Søfart. Skribenten excellerede i at problematisere, at Metal Maritime ikke havde deltaget i Lederne Søfarts informationsmøde om deres 900.000 kr. dyre sexchikane-projekt. Et projekt, som Lederne Søfart inviterede os til at betale til.

Efter debat i bestyrelserne i såvel Metal Maritime som CO-Søfart fik Lederne Søfart allerede i december tilbagesvar på deres projektforslag. Svaret var, at begge bestyrelser ser en sådan opgave løst af Søfartens Arbejdsmiljøråd, Sea Health & Welfare, der er det rette organ for søfarten, når det gælder arbejdsmiljø. Behovet er ikke en retrospektiv undersøgelse men klare guidelines til, hvordan alle i erhvervet forholder sig og håndterer disse situationer.

Så skulle der endelig vinkels en skarp historie, kunne tilgangen jo lige så godt have været, at Lederne Søfart fortsætter et projekt, som både rederiorganisationerne, Maskinmestrenes Forening, Metal Maritime og CO-Søfart mener, hører hjemme i Sea, Health & Welfare. Lederne Søfart har i øvrigt en plads i bestyrelsen i dette organ, men har aldrig foreslået problemstillingen taget op.

Tippet om den skarpe vinkel er hermed givet videre til Søfart, der tilsyneladende har svært ved at holde ballasttankene trimmet.



Kom hjem fuldt opladt

Vi tjekker mobilen op til 150 gange om dagen. Det kan sende din hjerne på overarbejde, så du har svært ved at være opmærksom og nærværende.

Brug mobilen – helt bevidst
Få inspiration til sunde mobilvaner på pfa.dk/digitalevaner

PFA
Mere til dig

Foto: Tri Nguyen Dinh, LO Media Norge

Henrik Holck havde gerne selv bestemt, hvornår han skulle forlade DFDS. Først i marts blev han imidlertid fyret - halvandet døgn efter, at CEO Niels Smedegaard havde meddelt sin afgang.

Henrik Holck fyret i DFDS:

-Jeg vil savne at hjælpe den enkelte

De færreste mente, DFDS' nye HR-direktør ville holde ret længe, da han tiltrådte i august 2007. Men Henrik Holck skulle vise sig at være noget mere langtidsholdbar end som så. Og selv de mest skeptiske må i dag erkende, at han forandrede personalepolitikken i rederiet fra at være ubeskriveligt ringe til at blive et eksempel til efterfølgelse. Individet gik i rederiet fra at være ligegyldigt til at være i fokus og værdsat. Også laveste mand i hierarkiet.

-Nej, jeg piver ikke over at være blevet fyret. Det er enhver ledelses ret at fyre og ansætte. Sådan er det. Men jeg havde da selv gerne bestemt, hvornår jeg skulle gå - måske om tre år, siger Henrik Holck om den temmeligt turbulente start på marts, som alle i rederiet oplevede.

Først meddelte CEO Niels Smedegaard, at han havde bestemt sig for at fratræde. Halvandet døgn senere kom meddelelsen om, at også Henrik Holck snart var fortid i rederiet.

Begge tiltrådte de i DFDS i 2007. Niels Smedegaard i januar og Henrik Holck i august. Fra starten var det klart, at Henrik Holck var Niels Smedegaards opfindelse. En opfindelse, som ikke mindst fagforeningerne stillede sig aldeles skeptiske overfor.

Hvordan ville han med sine avancerede ideer om, at personale skulle ses som en investering, nogensinde kunne overleve i erhvervet. Da slet ikke i DFDS, der tangerede rekorden i faglige sager, overenskomstbrud, evigt pres på overenskomsterne og med en personaleomsætning i skibene, der mindede om Københavns Hovedbanegård i myldretiden. DFDS blev af mange søfarende oplevet som et mødrerederi.

-Der blev jo ligefrem tippet om, hvor lang tid - eller rettere - hvor kort tid, jeg ville holde, bemærker Henrik Holck.

Det har han helt ret i. Optimisterne gav ham maks. tre måneder.

Rygepolitik

I 2007 var Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations Forening endnu ikke fusioneret. Der var etableret et fagforeningsmæssigt tæt samarbejde i det dengang kun to år gamle CO-Søfart, hvilket også omfattede fælles fagblad.

Det stod nu afdøde faglig sekretær Ole Strandberg for at producere, og han var om nogen blandt Henrik Holcks største skeptikere. Indignationen var således dybtfølt, da Ole Strandberg 19. november 2007 satte sig med blok og båndoptager - og flere timer uden smøger - for et længere interview i Henrik Holcks kontor.

En ny-indført rygepolitik i DFDS-skibene med skarpe grænser for, hvor der måtte oses og især, hvor der ikke måtte, havde antændt Ole Strandbergs frisind. De, der husker Strandberg ved, at rygning for ham ikke var en last, men en religion.

Og et rygeforbud i kabinerne var et indgreb i privatsfæren, procederede han.

> fortsætter næste side

Arkivfoto fra 2007, hvor Ole Strandberg interviewede DFDS' nytiltådte HR-direktør, Henrik Holck. Artiklen blev bragt fordelt over to blade. Side fra del 2, som illustration yderst til højre.

TEKST Hanne Hansen

> Det var jo helt håbløst, at personalepolitikken alene bestod i at fortælle folk, at der nede på kajen stod et helt rådhuskor, som ville have deres job.

Henrik Holck
Executive Vice President People and Ships, DFDS

> fortsat fra forrige side

Interviewet blev langt og omfattende. Det blev bragt som føljeton i to blade og indholdsmæssigt kom det vidt omkring i præsentationen af den nye HR-direktørs visioner, holdninger og hjerteblod.

I rederiet gav effektueringen af rygepolitikken dog ikke de store problemer, da den første ophidselse havde lagt sig.

-Nej, det blev kun til nogle småskvulp, bemærker Henrik Holck og fortsætter:

-Og langt de fleste – især ikke-rygerne - satte jo pris på, at de nu kunne komme om bord i en kabine, der ikke lugtede af røg.

-Folk skal behandles ordentligt

Med Henrik Holcks tiltrædelse satte DFDS målrettet personalepolitikken i fokus. Den tæt på ikke-eksisterende HR-afdeling blev udvidet betydeligt.

-Udgangspunktet var sådan set, at folk skulle behandles ordentligt. Det var jo helt håbløst, at personalepolitikken alene bestod i at fortælle folk, at der nede på kajen stod et helt rådhuskor, som ville have deres job. Der var sådan set brugt mange ressourcer på at behandle folk rigtig dårligt, fortæller Henrik Holck og fortsætter:

-Et af de allerførste tiltag var uddannelse i stedet for fyring under dokning. Vi gjorde det som det første med 'Crown', og vi har gjort det lige siden. At uddanne i stedet for at fyre er at tænke langsigtet og investere frem for at skalte og valte med folk.

Konkret i 2007 blev 78 allerede afleverede fyresedler i forbindelse med dokning af 'Crown' trukket tilbage. Og de 78 kom i stedet på uddannelse.

-Vi måtte vise med handling, at tingene skulle gøres anderledes

Udfordringerne for den dengang nye HR-direktør stod i kø.

Passagerruten Bergen-Newcastle var trængt – alvorligt. Og det var tvingende nødvendigt med tiltag.

-Der var kun én vej, og det var at vise, at vi altså mente det alvorligt, når vi sagde, at nu skulle tingene gøres på en anderledes måde. Der blev ikke uddelt én eneste fyreseddel ved den omstrukturering. Folk blev sendt hjem med besked om, at de fortsat var på lønningslisten, og at der fortsat ville være job til dem i rederiet, refererer han.

På grædende knæ – hjælp os

På Oslo-ruten knagede det også. Det var den rene underskudsforretning.

-Bestyrelsen foreslog to muligheder. Et salg eller en lukning. Smedegaard og jeg foreslog en tredje mulighed. At få det til at fungere, fortæller Henrik Holck og fortsætter:

-Men det var helt klart, at det kun kunne lade sig gøre, hvis vi fik de faglige organisationer med. Vi holdt et fælles møde med fagforeningerne, og på mine grædende knæ bad jeg dem om at hjælpe os. Vi havde brug for at få noget fleksibilitet ind i overenskomsterne. Maskinmestrene var afvisende. "Luk lortet", var beskeden fra formanden Per Jørgensen. Navigatørerne var på kaptajn-siden positive, det samme var 3F. Den eneste, der klar i mælet sagde ja, – lad os komme i gang -, det var Ole Philipsen og Metal. Resultatet blev nødoverenskomsterne med Metal og 3F. Det blev med andre ord de lavest lønnede, der bar læsset.

> fortsætter side 17

SCANDINAVIAN SEAWAYS

DFDS
GAMMELT SKIB og
NY MUSIK FRA PERSONALELEDELSEN

Fortsat fra nr. 6 2007
Interview v/OleS med:

Henrik Holck, 46 år
Uddannelse: Cand.Psych.
Erhvervserfaring:

1992-1998	Management Konsulent
1998-2002	HR-direktør Oticon
2002-2002	HR-direktør Orange
2002-2007	HR-direktør FOSS
2007-	HR-direktør DFDS

TILLID MELLEM ANSATTE OG LEDELSE
CENTRAL LEDELSE VERSUS DECENTRAL LEDELSE

(afsnittet fortsat)

Er det bare nødvendig snak taget den øjeblikkelige arbejdskraftsituation i betragtning, eller hvordan skal de ansatte egentlig forstå og tro på, at der er tale om en grundlæggende holdningsændring i koncernen?

Ny i job - ny på tur

Caspar Mose har de første par måneder i sit nye job som faglig konsulent hos Metal Maritime allerede hentet en hel del sejltid på medsejladser. Det er blandt andet blevet til gensyn med elever fra hans sidste arbejdsplads - skoleskibet 'Danmark' - og masser af snak med tillidsrepræsentanter og medlemmer.

Caspar Mose på vej om bord på skibsbesøg på 'Mary Arctica' sidst i februar, et par dage efter skibet var ankommet til Aalborg fra Cape Town.

Af Caspar Mose
faglig konsulent Metal Maritime

Efter mine første positive oplevelser med skibsbesøg, sammen med rejsesekretrær Barno Jensen, fortsætter vi og jeg succesen. Vi vil fortsat gennem foråret tage på skibsbesøg/medsejladser sammen eller hver for sig.

Som tumling og ny i job har jeg været rundt med Barno for at lære metieren og blive præsenteret for medlemmer og tillidsrepræsentanter. Vi har været på dagsvisit på 'Crown-' og 'Pearl Seaways' i København og med Fjord Line på 'Oslo-', 'Bergens-' og 'Stavangerfjord', ligesom DFDS' fragtskibe er besøgt i havnen i Gøteborg.

Vi skal her i foråret også besøge de maritime skoler, hvor vores opgave efter aftale med skolerne er at give eleverne branchekendskab, fortælle om den danske model, om sømandsbeskatning og overenskomster blandt meget andet.

Vi optrådte sammen med 3F-Sømændene på MARTEC's Rederidag sidst i februar. Det fungerede godt, og vi har lige nu planlagt at optræde sammen på Søfartsskolerne for de maritime grunduddannelser. Det er derudover tanken, at jeg skal på Navigationsskolerne også med samme indhold. Første besøg på Marstal Navigationsskole er aftalt til 1. maj i år.

Gensyn med gamle elever

Det har været en god oplevelse at komme på et 'rigtigt' skib igen, stå på en bro uden træk i nakken, skue ud over havet og indsnuse atmosfæren på broen. Jeg har også haft fornøjelsen af at støde på elever fra skoleskibet 'Danmark' på 'Crown Seaways', 'Oslofjord' og 'Bergensfjord'. Det har været både opløftende og hyggeligt. De er nu i gang med job og uddannelse til søs.

Overenskomsten med Royal Arctic Line for navigatører er endelig kommet i hus (omtalt på side 6 her i bladet), og jeg fik sidst i februar lov til at kigge om bord på 'Mary Arctica' i 10-kaffen. Skibet var ankommet nogle dage forinden fra Cape Town til Aalborg, og der var nok at se til for besætningen. Jeg følte mig godt taget imod om bord og jeg sætter stor pris på, at der midt i al travlheden var overskud til at tage imod mig. Jeg ser frem til flere skibsbesøg hos Royal Arctic Line i Aalborg Havn.

En særlig overraskelse var det pludselig at møde en bekendt og tidligere rederikollega, som jeg ikke har set i vel 15 år. Indrømmet – der gik lidt snak i den om bekendte og kollegaer og hvor de nu var henne, alt sundt funderet i rygter og formodninger.

Jeg ser frem til de kommende besøg og medsejladser, og glæder mig til både gensyn og mødet med nye ansigter.

Skriv til mig, hvis du har spørgsmål, forslag til en medsejlads eller du bare gerne vil komme forbi til et møde. Hos Metal Maritime i Rødovre er man altid velkommen.

Skriv til: cams@danskmetal.dk

På en fælles stand med 3F Sømændene fortalte rejsesekretær Barno Jensen og faglig konsulent Caspar Mose sidst i februar studerende på MARTEC om erhverv, fagforeninger og overenskomster. Foto: 3F Sømændende

Tegning: Jens Julius

Sådan! I alt er der brug for 7,7582 personer. Downsized crewing er optimized business.

Rederidrift anno 2019: Excel-management

Excel-regneark, tal-gymnastik og buzzwords har afløst sund fornuft og fornemmelse for sømandsskab på rederikontorerne.

BENYT DIT LO PLUS KORT, OG FÅ

KONTANT RABAT NÅR DU HANDLER!

KIG FORBI EN AF DE 35 BUTIKKER

Hos DESIGNA får du dansk kvalitet, hurtig levering samt et bredt udvalg.

DESIGNA® TIL DIN HVERDAG

Læs mere på loplus.dk/designa

BLIV SALGSKLAR I FORÅRET

Få et Salgstjek i dag, og modtag et gavekort på 200 kr. til Sendentanke.dk

EDC

Læs mere på loplus.dk/edc

EXPERT I LAVE PRISER

Få 3% rabat i alle expert-butikker samt PRISMATCH på al elektronik.

expert

Læs mere på loplus.dk/expert

SKAL DU I GANG MED ET MALERPROJEKT?

Bring familie og venner sammen – hvorfor gøre det selv, når man kan gøre det sammen?

Flügger farver
Malerfagets leverandør

Læs mere på loplus.dk/flugger

RABAT PÅ TYVERIALARM

Få 50% rabat på installationen, 3 måneders gratis abonnement og 10% rabat på abonnementet herefter.

G4S

Læs mere på loplus.dk/g4s

MARKEDETS LAVESTE HVIDEVAREPRISER

Få 5% rabat, PRISMATCH samt 20% på køb nr. 2.

punkt1

Læs mere på loplus.dk/punkt1

TJEK ALTID DE MANGE GODE RABATTER PÅ **LOPLUS.DK** FØR DU HANDLER

LO PLUS

Der tages forbehold for trykfejl og ændrede rabataftaler.

> Mange af de hilsner, jeg har fået i forbindelse med offentliggørelsen af min fyring, er fra folk, der har fået hjælp fra fonden. Det viser, hvor stor betydning den har.
>
> **Henrik Holck**
> Executive Vice President People and Ships, DFDS

Henrik Holck: -Jeg vil savne ...

> fortsat fra side 13

Tæt samarbejde med Metal Maritime

-Effekten kan vel opsummeres til to ting. Ruten blev reddet og har jo siden udviklet sig til en fantastisk arbejdsplads. Den anden vigtige pointe er den tillid, der blev etableret mellem rederiet og Ole Philipsen - og dermed senere Metal Maritime – den blev fundamentet for mange HR-mæssige tiltag, og har præget hele det maritime landskab, siger Henrik Holck.

-Min garanti til Ole Philipsen den gang var, at arbejdspladserne blev bevaret. Det løfte holdt jeg. Men jeg husker også som en elefant. Og jeg har altid husket, hvem af organisationerne, der bød ind og ville være med, og hvem der ikke ville, siger han.

Det tætte samarbejde mellem DFDS og Metal Maritime udfoldede sig blandt andet i forbindelse med lukningen af ruten Esbjerg-Harwich, hvor det ved fælles indsats lykkedes at omplacere berørte medlemmer.

Og da DIS-skattesagen mellem DFDS og Søfartens Ledere gennem flere år såede splid, ærgrelse og irritation med ringe til hele erhvervet, fandt DFDS og Metal Maritime en vej.

-Den DIS-skattesag var totalt ødelæggende. Ja, det udviklede sig jo til en krig. Hvor var det super ærgerligt at skulle bruge så meget tid på det. En krig, der kun medførte ødelæggelse. Nok er jeg en flink mand, men man kan altså godt komme til at slå sig på mig, og den sag var uden fornuft, lyder erkendelsen.

Han er helt bevidst om, at sagen og hans ligefremme udtalelser betød, at han røg af vennelisten hos mange.

-Vi skulle videre. Vi stod uden overenskomster for navigatørerne og det var uholdbart. Metal Maritime er den største overenskomstpartner i rederiet, så jeg spurgte dem, om ikke de ville ha' den, refererer Henrik Holck.

Det forslag tog Metal Maritime ikke umiddelbart imod, men forsøgte at finde en løsning med flere forslag til Søfartens Ledere – bl.a. om en konstellation, hvor de gik ind i et samarbejde i regi af CO-Søfart. Søfartens Ledere meldte efter to møder aldrig tilbage, og i 2013 blev den første overenskomst for navigatører mellem Metal og DFDS en realitet. Kort fortalt.

Det sociale ansvar og hjælp til den enkelte

Navigatørerne i rederiet var med overenskomsten også blevet omfattet af nyskabelsen Den Sociale Arbejdsmarkedsfond, som DFDS og Metal Maritime havde etableret i 2012 som en del af overenskomstforhandlingerne. Fonden var Henrik Holcks ide.

-Den er et eksempel på, hvad en virksomhed og en fagforening kan udrette ved et tæt samarbejde. Gennem fonden kan vi gå direkte ind og hjælpe den enkelte, hvor de offentlige systemer ikke rækker. Succeshistorierne, hvor vi har kunnet hjælpe, er allerede mange, siger han og fortsætter:

-Mange af de hilsner, jeg har fået i forbindelse med offentliggørelsen af min fyring, er fra folk, der har fået hjælp fra fonden. Det viser, hvor stor betydning den har, tilføjer Henrik Holck, der også er foregangsmand for, at rederiet involverede sig i High Five. Et projekt, hvor unge i fare for marginalisering på grund af kriminalitet, gennem tilbud om job og støtte får hjælp til at komme på ret kurs.

-Om bord har medarbejderne løftet en kæmpe og vigtig opgave i de 5-6 år vi har været med i High Five. Og det skal de have så meget ros for. En stor virksomhed som DFDS har en forpligtelse til at gøre noget. Som for eksempel også bespisningen af hjemløse op til jul. Det er et andet eksempel på med handling at tage socialt ansvar, understreger han og tilføjer:

-Jeg vil komme til at savne det at kunne gøre noget for den enkelte. Jeg kommer til at savne samtalen og det, at man sammen med den enkelte finder en vej frem, når noget er gået galt, eller én har kvajet sig.

Glæder sig til at holde fri

Da Henrik Holck tiltrådte for knap 12 år siden blev det bemærket, at han ikke blot kom om bord på medsejlads, men rent faktisk trak i arbejdstøjet om bord. Praktikperioden var ganske vist kun en tur til Oslo og retur, men han nåede på egen krop både at mærke varmen i maskinrummet, kundernes forventning i shoppen, travlheden ved afrydning af borde i restaurant "Seven Seas" og arbejdspresset ved opvasken, hvor han fik tjansen med at tømme tallerkner og fodre opvaskemaskinerne.

Forespurgt, om han nu efter fyresedlen måske overvejer at søge hyre som opvasker, ler han højlydt.

-Selv om jeg faktisk er rigtig god til at vaske op, så nej. Jeg ser frem til ikke at skulle lave noget som helst. Det er helt ærligt. Jeg vil savne alle de fantastiske mennesker, samarbejdet og det at kunne gøre en forskel for den enkelte. Men jeg vil også glæde mig til bare at holde fri, erklærer han.

Et udsnit af kræfterne bag Esbjerg Havne-Service og Sømandscenter. Stående fra venstre Claus Buch, Eigil Olesen, centerleder Jan Erik Kamstrup og Finn Jakobsen. Siddende i sofaen Jan Møller (tv) ved siden af Per Kamstrup.

Frivillige i sving i Esbjergs sømandscenter

Et overflødighedshorn af muligheder for afslapning, spil, fritidsaktiviteter, socialt samvær og fitness samt tilbud om udflugter venter søfarende, der rammer Esbjerg. Og det koster ikke en krone at gøre brug af tilbuddene på Esbjerg Havne-Service og Sømandscenter.

Eneste mand på lønningslisten på Esbjerg Havne-Service og Sømandscenter er centerleder Jan Erik Kamstrup. Alle øvrige er frivillige medarbejdere. For tiden tæller skaren af frivillige 12, hvoraf to er chauffører i centerets bus og de øvrige ti tørner om at passe centeret i aftentimerne. Der er åbent alle hverdage fra kl. 8-15 og fra 18-22.

Langt den overvejende del af de frivillige er selv forhenværende søfarende. Den fortid deler også centerleder Jan Erik Kamstrup, der tidligere har sejlet som kok/hovmester i ØK og på 'Danmark' samt som purser i DFDS, inden han gik i land til et lederjob i ESS Offshore. Sømandscenteret har i nu snart to år været hans arbejdsplads.

Faciliteterne, som huset kan tilbyde, bruges flittigt. Sidste år havde Sømandscenteret i alt 6.556 gæster. De fordelte sig med 3.200 i selve centeret, 1.826 i fitness-afdelingen og 1.530 i Oasen for fiskere, der i et lokale i underetagen har deres eget domæne.

Veludstyret fitness-center

Det veludstyrede fitness-center ligger også i underetagen, hvor brugerne med egen nøglebrik låser sig ind og ud.

Skibe, der har fast base i Esbjerg, har egen nøgle - i alt er 30 nøgler "udstationeret" i skibe.

-Det kører fantastisk. Brugerne er gode til at passe på tingene og rydde op efter sig, forklarer Jan Erik Kamstrup.

Når gæster for første gang kommer på besøg, kræver det ofte en del forklaring, at det altså ikke koster noget hverken at tage kaffe, se fjernsyn eller hente drikkevarer i køleskabet. Det helt store hit hos gæsterne er muligheden for at kunne købe data-kort og læse aviser på deres eget sprog.

Sponsor-penge og donationer

Driften af hele herligheden koster knap 800.000 kr. på årsbasis. Penge som gives af sponsorer og ved donationer. Jobbet med at skaffe penge hører også til centerlederens opgaver.

-Det bliver desværre ikke lettere, som tiden går. Flere sponsorer er faldet fra, og det er hårdt arbejde at finde nye, fortæller Jan Erik Kamstrup.

Tidens trend med fokus på bundlinje mærkes også her.

-Og rigtig mange fonde yder ikke støtte til drift. Men vi har jo klaret den indtil nu, smiler han og tilføjer:

-Vi giver ikke op. Netop den sætning præger en hel del af centerets service. Her gives ikke op. Heller ikke når en russisk skibsfører fortvivlet kigger på sit ikke-fungerende tekniske udstyr og udbryder, at velfærd umiddelbart ikke lige er det, han mangler mest.

> fortsætter næste side

Esbjerg Havne-Service og Sømandscenter ligger centralt på havnen og overflødighedshornet af aktivitetstilbud og muligheder breder sig over to etager. Det veludstyrede fitness-rum i underetagen er flittigt brugt.

> fortsat fra forrige side

Et døgn senere var ikke kun den defekte teknik udskiftet. Besætningen havde også fået både stereo-udstyr og spil til fritidsaktiviteter om bord. Alt sammen doneret fra et Esvagt-skib, der tilfældigvis lå til afrigning samtidig i havnen.

-Det var jo helt fantastisk at kunne gøre noget, som virkelig havde betydning, fortæller Jan Erik Kamstrup og fortsætter:

-Når vi siger til folk: "Hvad kunne I tænke jer. Sig til", så mener vi det. Vi kan tage en flok med på udflugt i bussen, på museum eller sightseeing.

For de frivillige betyder det at kunne gøre en forskel meget.

-Som dansk søfarende i danske skibe er man som regel vant til gode forhold om bord. Sådan ser der altså bare ikke ud, når man kommer i skibe under bekvemmelighedsflag eller fra nationer, hvor søfolk går for lud og koldt vand, fortæller Jan Møller.

-Der er brug for os

Mens han endnu sejlede, fik han ved en tilfældighed mulighed for i en måned at fungere som assistent ved sømandskirken i Algeciras.

-Jeg var om bord på mange skibe i havnen og så altså lidt af hvert. Der gik det op for mig, hvor meget det betyder, at der er den her slags tilbud, fortæller han og tilføjer: -At kunne give en hånd med her, det gør jeg gerne.

Indbyrdes har de frivillige hjælpere også private forbindelser, der går på kryds og tværs af hinanden.

-Det er i hvert fald bedre end at sidde hjemme i sofaen at komme her ned og gøre lidt, som andre har glæde af, bemærker Eigil Olesen, der også hører til korpset af frivillige.

Sømandscenteret arrangerer også både jule- og nytårsaften for søfolk, der tilfældigvis ligger i havn disse aftener. Sidste år var der 35 deltagere juleaften. Nytåret blev oplevet af 38 gæster i centeret, hvor der vankede både champagne og kransekage.

40 othellolagkager

Det største traktement det seneste år er dog markeringen af Seafarers Day 25. juni sidste år.

Det blev fejret med manér. Handelsflådens Velfærdsråd og Wrist sponserede festlighederne. Så den dag blev der festet i havnen med othello lagkager. 40 lagkager i alt blev indkøbt, og med en pensioneret maskinmester som assistent blev havnen kørt tynd med centerets bus lastet med lagkager.

-Mig op ad gangvejen. Hvor mange er I om bord. Ja, så får I så og så mange lagkager. Nogen vidste godt, at det var Seafarers Day, andre var ikke helt klar over det, fortæller Jan Erik Kamstrup.

Godt 600 personer spiste den dag othellolagkage i Esbjerg Havn.

Bogbytning kan også fikses i Esbjerg. Flere hyldemeter er altid på lager, og cirkulationen er stor. -Jo, der læses altså meget om bord på skibene, bemærker Jan Erik Kamstrup.

TEKST & FOTO Hanne Hansen

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

80-årige Klara Kirstine Jensen har sejlet i flere omgange med årelange pauser imellem. Som enke med en søn på 10 - og arbejdsløs - var det under pres, hun igen tog til søs, da hun mønstrede ud i Mercandia som stewardesse i 1987. Men tiden i netop Mercandia beskriver hun i dag som det, der reddede hendes liv. Efter år med først en syg ægtemand, hans død og derefter tilværelsen som alenemor var det som at komme i himlen at komme på langfart. Socialt fællesskab, faste arbejdsopgaver, en god løn og sejlads under varme himmelstrøg gav tilsammen en oplevelse af frihed, som hun aldrig glemmer. Og sønnen stortrivedes hos sin 12 år ældre storesøster, hvor han var i pleje, når Klara var ude.

Klara Kirstine Jensen
Født 1939

1957 - 1974
Servitrice
AP' Vinstue og Palads Hotel, Esbjerg

1975 - 1976
Servitrice
DFDS, Englandsbådene

1987 - 1990
Stewardesse
Mercandia

1990 - 1992
Stewardesse
DFDS

1995 - 1997
Catering assistent
Tor Line, DFDS

-Det reddede mit liv at komme til søs

1975 I en alder af 36 fik Klara Kirstine Jensen sin første - og eneste - søfartsbog. Den er udstedt 3. september, og to dage senere påmønstrede hun som servitrice på DFDS' Englandsbåd, 'Winston Churchill.'

-Flere i min familie havde sejlet, og jeg havde altid hørt godt om det, fortæller hun.

De to døtre på hhv. 10 og 12 år tog ægtemanden sig af, når hun var ude. Han havde selv en fortid til søs som tjener, og ingen stillede spørgsmålstegn ved arbejdsfordelingen.

Knap fire måneder var hun om bord på 'Winston Churchill'. Arbejdet som servitrice var der ikke noget at klage på, men som tiden gik, blev drikkeriet blandt kollegerne om bord et voksende irritationsmoment.

-Når folk ikke passer deres arbejde, så bliver jeg gal, siger hun med fasthed i stemmen. Forholdene strammede til, og en dag fik hun nok.

-Jeg står af i morgen, meddelte hun chefen, der selv deltog i den igangværende fest. Han svarede, at hun så ikke skulle bryde sig om at komme tilbage.

-Aldrig i livet, lød Klaras svar på den besked. Og det løfte holdt hun. Det blev til yderligere to meget korte afløsninger på 'Dana Regina', inden hendes tilstedeværelse derhjemme var påkrævet i sensommeren 1976. Ægtemandens tilstand var over tid blevet værre, og lægerne stod uden svar på, hvad der var årsagen. Kun få dage før hans død, var diagnosen klarlagt. En fremskreden hjernetumor. Hun fik brug for alle kræfter, da det så også gik op for hende, at hun var gravid. Sønnen, der aldrig nåede at se sin far, blev født året efter, 1977.

-Tiden i Mercandia var det bedste, erklærer fhv. stewardesse Klara Kirstine Jensen om udmønstringerne sidst i 80'erne. Savnet af sønnen på 10 var enormt, men han var i gode hænder hos sin 12 år ældre storesøster.

Kabyssen, 'Mercandian Continent', 1987

1987

Klara Kirstine Jensen hoppede ikke af jubel, da hun efter ti år i land blev præsenteret for tilbuddet om job som stewardesse i Mercandia. Men som arbejdsløs, var hendes muligheder begrænsede for at afslå jobtilbudet.

-Sønnen var ti år, men hans storesøster på 22 tilbød at tage sig af ham. Indstillingen fra mine børn var mest, at - jamen vi finder ud af det, fortæller hun. For første gang skulle hun i en alder af 48 på langfart. 'Mercandian Continent' sejlede i fast rute mellem Santos i Brasilien og Baltimore, USA. Da rederiet havde post, hun skulle have med om bord, blev hun bedt om at kommen indenom på rederikontoret i København. At selveste skibsrederen, Per Henriksen, bød på kaffe og rundstykker på rederikontoret, havde hun ikke i sin vildeste fantasi forestillet sig.

-Da jeg så havde drukket kaffen og fået posten, så sørgede han for en bil til at køre mig i lufthavnen. Jeg havde aldrig oplevet noget lignende, ler hun.

Søfartsbogen fortæller, at hun påmønstrede 12. april 1987 i Santos. Fra den dag, begyndte hun igen at få fat i den lange ende af livet. De var to stewardesser om bord, besætningen var på i alt 19. Hendes opgaver var rengøring af officerskamrene og servering i officersmessen. Jobbet var godt og lønnen god.

-Alle var flinke. Der var en fantastisk stemning, men jeg savnede jo mine børn, "Lillebror" især. Så jeg var ofte oppe ved telegrafisten for at ringe hjem, smiler hun og tilføjer:

-Så tudede jeg i telefonen, ja og snakkede med børnene.

Gensynsglæden var stor, da hun efter 6 måneder igen var hjemme. Efter endnu en udmønstring på 'Mercandian Diplomat' var hun et halvt år i Kosan, på gastankeren 'Henriette Tholstrup'. Her mødte hun en temmeligt langhåret besætning, og klippegrejet kom i brug.

Retur igen i Mercandia, måtte hun dog efter kun 3 måneder sygeafmønstres i Miami med pludseligt opståede hjerteproblemer. Undersøgelser viste, at det ikke var alarmerende, og hun vendte herefter tilbage til DFDS et par år, inden hun i 1993 måtte igennem en hjerteoperation.

-Jeg kom jo igen på benene og kom ud i Tor Line som cateringassistent. Det var også en god tid. Når jeg fik lov at stå for maden, så råbte de i fast kor i messen: "Moar, moar, moar", fortæller hun om tiden på 'Tor Caledonia', hvor hun var fast, indtil hun gik i land.

TEKST Hanne Hansen

Krigssejlere mindes på tur til Newcastle

Under krigen havde de danske krigssejlere base i Newcastle. En delegation på 23 deltagere besøger først i maj byen, for at mindes krigssejlerne og bevare båndene mellem efterkommerne.

Mindepladen på Sct. Nicholas bygningen, der under krigen var danske krigssejleres tilhørssted. Klubben blev indviet 6. november 1942, hvor der i dagens anledning blev fabrikeret 1.800 stykker smørrebrød i køkkenet.

TEKST Hanne Hansen

Med Morten Bach fra 3F Sømændene som både initiativtager og rejseleder, drager en delegation på ialt 23 deltagere på mindetur for krigssejlerne 6. - 9. maj. Turen, der er økonomisk støttet af With-Fonden, går til Newcastle, hvor de danske krigssejlere havde fast base de fem år under 2. verdenskrig 1940-1945.

Afrejsen er afpasset, så den ikke forhindrer deltagelse i mindehøjtideligheden og kransenedlæggelse ved Mindeankeret i Nyhavn søndag 5. maj. Et arrangement, som Morten Bach i øvrigt også er tovholder på.

Deltagerne på turen til Newcastle er dels pårørende til krigssejlere og dels medlemmer af klubben Senior Sailors, der består af fhv. sømænd. I Newcastle besøges bl.a. bygningen Sct. Nicholas, hvor de danske søfolk holdt til. En mindeplade ved hovedindgangen fortæller i dag om bygningens forhistorie.

> fortsætter næste side

TJM Forsikring

Personforsikring dækker dig hele vejen rundt

- Hvis du kommer til skade ved en ulykke
- Hvis du skal have behandlet dine tænder
- Hvis du får visse alvorlige sygdomme
- Hvis du får behov for undersøgelse og behandling på privathospital

Kontakt din forsikringstillidsmand og hør mere. Eller ring til os på 70 33 28 28.

Se også tjm-forsikring.dk/personforsikring.

Sammenhold betaler sig

Den historiske fane for "De Sammenslut-tede Danske Sømandsorganisatio-ner" opbevares på Discovery Museum i Newcastle. Foto: 3F Sømændene

> fortsat fra forrige side

Et besøg på Discovey Museum er også på programmet. Her skal rejsedeltagerne bese den historiske, fælles forbunds-fane og høre om tilblivelsen af den danske afdeling af det engelske sømands-forbund, NUS. "De Sammensluttede Danske Sømandsorganisationer, DSDS" blev således stiftet 1. juli 1941.

Deltagerne besøger også Sct. Nicholas Cathedral, hvor medlemmer af den danske kirke og døtre af krigssejlere viser rundt. I "Den danske Mindestue" afholdes en ceremoni med kransened-læggelse ved "Mindebogen", der rummer navnene på alle 1.185 omkomne krigs-sejlere. En fælles middag for rejsedelta-gerne og efterkommere af krigssejlerne i Newcastle afslutter turen.

SENIORKLUBBEN *for efterlønnere og pensionister*

METAL MARITIME

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:

- Forårsfrokost
- Efterårs ålegilde

For yderligere information kontakt formanden.

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

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 medlemsorganistaioner: 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. juli - 30. sept.

Sidste frist for indlevering til "Nyt om navne" er fredag 24. maj

Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

NYT OM NAVNE

FØDSELSDAG

50 år
Bager, Erling Buus, 24. juni

80 år
Stewardesse,
Klara Kirstine Jensen, 30. april

JUBILÆUM
som medlem af Metal Maritime

30 år
Thomas Saaby Rasmussen, 1. maj

50 år
Flemming Lund Eriksen, 1. februar

Vi mindes

Ervind Kristensen
f. 18. juni 1931
er afgået ved døden 1. februar 2019

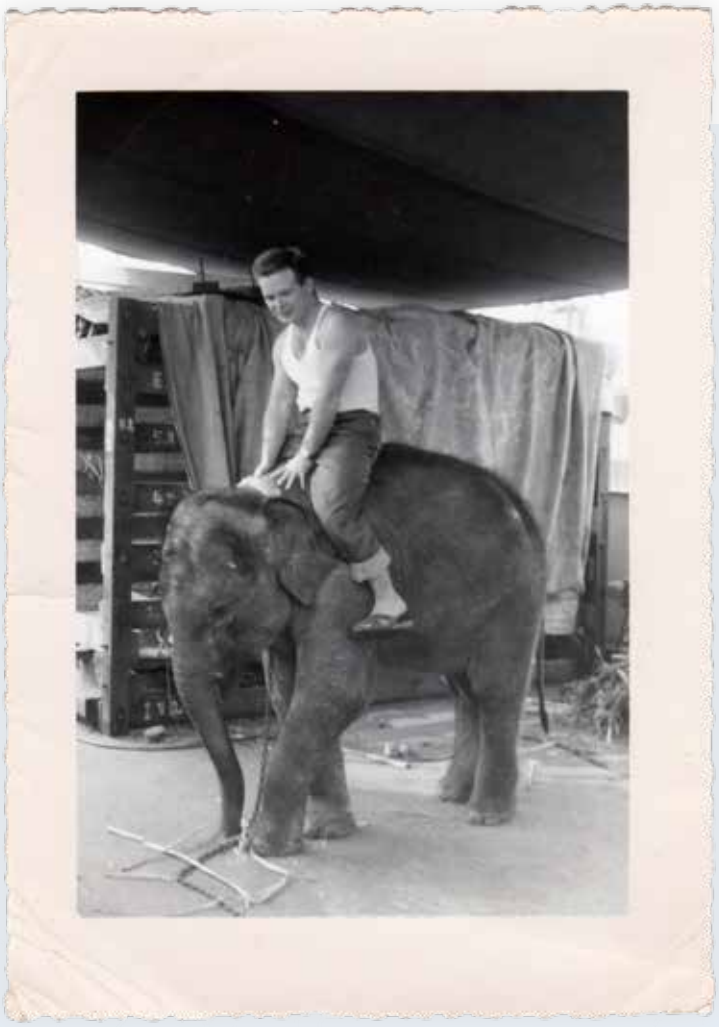
Jytte Febæk Georgsen
f. 9. april 1939
er afgået ved døden 23. februar 2019

Lis Ruager
f. 9. november 1941
er afgået ved døden 19. marts 2019

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

KONGELIG elefantlast

Da ØK-skibet 'Sinaloa' ankom til København sidst i juni 1962, var to elefantunger en del af lasten. De var en royal gave fra den thailandske konge til det danske regentpar Kong Frederik IX og Dronning Ingrid.



-Elefantungerne lastede vi i Bangkok, fortæller John Munkstrøm, der var mønstret om bord på 'Sinaloa' på sin første udmønstring i juli året før - 1961.

John Munkstrøm - bedre kendt som "Kubikken" - lagde i sidste nummer af bladet sine søfartsbøger til skue i artikelserien "Vis mig din søfartsbog". I gemmerne dukkede billedet af "Kubikken" på elefantryg op.

Billedet er taget om bord på sørejsen, hvor elefanterne, en han og en hun, kom ud af deres respektive transportkasser/bure. Den kongelige gave bestod i alt af tre elefanter, men den tredje ankom først senere.

-De var vældig omgængelige, men meget nysgerrige, fortæller "Kubikken" om den noget specielle last. Dog fik besætningen sved på panden en dag, hvor de havde fået lokket den ene unge ind i matrosmessen. Ingen kendte kodeordet til at få den i bakgear - og vende i messen, det kunne elefanten alligevel ikke.

-Nej, det blev lidt af et problem. Vi endte med at få den bakset ud igen gennem pantryet. Det var noget værre noget, fortæller han.

Passede nok skidt på Amalienborg

Bagsiden formoder, at regentparret har haft sine spekulationer med, hvordan tre elefanter kunne passe ind i gemakkerne på Amalienborg. I en håndskrevet henvendelse til Københavns Zoo, spurgte Kong Frederik, om det var muligt at placere elefanterne der. Og sådan blev det.

Direktøren for Københavns Zoologiske Have tog imod elefantungerne, da de blev losset i Københavns Frihavn 22. juni 1962.

Plai Sak var hannens oprindelige navn. I Danmark blev han navngivet Chiang Mai, og blev hele 58 år, inden han i 2017 blev aflivet på grund af svækkelse.

Hunnen Pang Yang, blev navngivet Buag Hah efter ankomst til Danmark. Hun døde i 1996.

Og hvilken af dem er det så, der figurerer på billedet herover fra 'Sinaloa'?

Bagsiden forespurgte Københavns Zoo, om ungens identitet lod sig opklare. Svaret indløb kun en halv time senere.

Det er hunnen Buag Hah, lyder det bedste bud fra eksperterne.

Tekst: Hanne Hansen

'Sinaloa' var i 1962 kongelig elefantleverandør. To elefantunger, der var en gave fra Thailands konge til det danske regentpar, blev fragtet fra Bangkok til København.
Foto: Museet for Søfart