

Fagbladet CO-Søfart



Fra skibsassistent til navigatør :

**-Sejltiden er en vigtig
del af uddannelsen**

> 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

Christian H. Petersen, faglig leder
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Casper Mose, faglig konsulent
Corlis Hansen, faglig konsulent

Redigering og layout

Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk

Specialtrykkeriet Arco

Deadline

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

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

Næste nummer

udkommer 22. november
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidebillede

Navigatørstuderende Jesper Eskildsen
Foto: Hanne Hansen

Oplag

2.670

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Faglige sager og noter	4 - 7
Status overenskomster	8
Den Sociale Arbejdsmarkedsfond	9
Skatteminister lyttede til kritik	10 - 11
Metal Maritime til maritimt folkemøde	11
Navigator via skibsassistentvejen: -Sejltiden en vigtig del af uddannelsen	12 - 13



Fokus på chikane og mobning	14 - 15
Færgeportræt: Uvished om livet på Livø	16 - 19
Vis mig din Søfartsbog	20 - 21
Møde og frokost i Klub Region Syddanmark	22
Til lykke med eksaminerne og god vind	22 - 23
Kunsten at vrikke	24

Ferie

kontoret Metal Maritime & CO-Søfart

Susanne Holmblad	27/9 - 4/10
Christian Petersen	14/10 - 18/10
Mohni Bambara	14/10 - 18/10

Utidig klagesang fra Mærsk gavner ingen

Af Ole Philipsen, formand Metal Maritime & CO-Søfart

De til marts/april 2020 aftalte overenskomstforhandlinger begyndte uventet tidligt sidst i august 2019.

HR-chefen for Maritim Personale i A.P. Møller-Mærsk har i sommerens løb givet et interview til bladet Søfart, hvor han fik sunget den kendte "blues", nemlig "Ih hvor er det synd for skibsrederne". Interviewet blev offentliggjort sidst i august.

Artiklen var vinklet skarpest muligt, således at den almindelige læser ikke havde mange chancer for at gennemskue, hvilke tiltag der berører de alt for få danske søfarende i APMM's DIS-skibe og hvilke tiltag, der berører de ikke danske søfarende i APMM's skibe under andre flag og i DIS.

Det nye var ikke indholdet men metoden

Der var ikke meget nyt i udmeldingerne fra APMM for os, som er overenskomstpart med rederiet.

Vi er i løbet af de seneste måneder blevet orienteret om, hvilke overordnede planer rederiet har for bemanningen i fremtiden.

Vi ved derfor, at langt hovedparten af indholdet i rederiets planer drejer sig om udenlandske søfarende og skibe under andre flag.

Men vi ved også, at rederiet, sammen med andre "store" rederier har ønsker til de kommende overenskomstforhandlinger for danske søfarende, som hvis de blev gennemført, ville være forringelser for især officererne.

De primære ønsker får HR chefen også nævnt i sit interview, nemlig lavere løn til nyuddannede og længere udmønstingsperioder.

Det er jo lovligt og helt legitimt at rejse alle ønsker og krav til overenskomstforhandlinger, det gør vi også. Det som er det spændende og vigtigste er, hvor meget af dette man kan forhandle sig til i forløbet.

Her tror jeg, at APMM og andre rederier kan komme til at opleve nogle skuffelser i foråret 2020 og måske ender med at fortryde, at man sang den gamle blues "Ih hvor er det synd for os" alt for tidligt og i det forkerte forum.

Leder

Rekrutteringen udfordret i forvejen - stop klynkeriet

I disse år kæmper søfartserhvervet sammen med mange andre erhverv om at tiltrække de unge til at tage en uddannelse i erhvervet. Danske Rederier har forpligtet sig til en kraftig udvidelse af praktikpladser fra 200 enkeltperoner årligt til 350 årsværk. Det er faktisk et ambitiøst mål og hvis gennemført sikrer det, at der også i fremtiden vil være danske søfarende.

Men for at tiltrække unge, som mere eller mindre har frit valg på alle hylder, så skal man ikke komme med udtalelser, som får dem til at føle sig egentlig uønskede på den lange bane.

Man skal holde op med at tale om at udskifte dem med billigere arbejdskraft, hver gang et rederi får en ny ledelse, som skal vise hvor dygtige de er til at spare penge, og demonstrerer hvad de lærte på CBS eller Harvard Business School, mens de tog sort bælte i Excel regneark.

Vis vejen: Stabilt erhverv i såvel med- som modvind

I stedet skal rederierne vise, at dette er et stabilt erhverv for danske søfarende i såvel gode, som mindre gode tider.

De unge, som overvejer en fremtid i søfarten, bliver ramt fra alle sider. Rederier, som vil spare og have udlændinge, hvis de ikke lige får nok en skive af samfundssalamien og nuværende søfarende som møder dem med "Gå dog i land, dette erhverv er færdigt" første gang de går op af gangvejen.

Samt masse af sure opslag på sociale medier, hver gang en eller anden giver et ugenomtænkt interview.

Gamle dage var ikke altid sjove - fremtiden kan blive det

Vi får aldrig de gamle dage tilbage med 250 skibe og kun danske søfarende. Men med 700+ skibe alene i DIS bør der være plads også til danske søfarende af alle uddannelser, uanset om de er dyrere end en inder og ikke vil være ude i 9 måneder. Det er en del af den underforståede kontrakt Staten indgik med skibsrederne, da DIS og senere tonnageskatten blev indført. Skibsrederne forstod dette, men desværre kniber det for CEO'erne, som siden da har afløst skibsrederne i direktørstolene.

De gamle tider var absolut ikke så gode og sjove, som mange husker dem og fortæller om, men vi kan sikre, at de kommende tider bliver det.

Listen med sager fra Bornholmslinjen er lang i faglig afdeling. Løses de ikke snart, bliver næste skridt at indkalde til fællesmøde.

Faglige sager

& noter

Bornholmslinjen - og en både rodet og blandet landhandel

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent i Metal Maritime

Sommeren har budt på mange udfordringer og mange sager. Først og fremmest en del løntjek, hvor forskellige fejl og mangler stadigvæk dukker op.

Dernæst valgte rederiet at hyre ISS til at laste-og losse på bildækket. Dette blev dog hastigt stoppet ved vores mellemkomst. Forkerte kontrakter er også fundet og rederiet kontaktet.

Tillidsrepræsentant-aftalen for catering, som vi mente var på plads, var åbenbart alligevel ikke på plads. Sommeraflysere, der ikke har fået løn under kursus, før tjenesten blev tiltrådt samt syge medarbejdere, der ikke må melde sig syge. Sådan er listen lige i øjeblikket og vores tillidsrepræsentanter har fuldt ud travlt med at varetage medlemmernes interesser og problemer i tæt samarbejde med os og har gjort et kæmpe arbejde sommeren over. Derfor er det endnu mere frustrerende, at tillidsmandsaftalen for catering ikke er bragt på plads.

Det er klart at rederiet har oplevet den første varme sommer på Bornholm



PR-foto: Bornholmslinjen

med tilhørende travlhed, men vi må nu forvente, at rederiet efter 11 måneders sejlads har styr på aftaler og overenskomster samt lønninger. Der er indledt et meget tæt samarbejde med løn – og personaleafdelingen, tillidsrepræsentanter og os for at få bugt med alle disse sager. Bliver de ikke snart løst

tilfredsstillende, vil der blive indkaldt til fællesmøde.

Det kan i øvrigt oplyses at skibsassistent-lokalaftalen i skrivende stund forventes redigeret den 3. september, hvor der er aftalt møde med personaleafdelingen. Tillidsrepræsentanterne fra ruterne deltager i dette møde. ●

Nyt medlem? - få hjælp til din indmeldelse

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

- scan koden
 - udfyld formularen
 - klik send
- og vi kontakter dig hurtigst muligt**



eller ring på tlf. 36 36 55 85



ForSea vil omdanne 'Mercandia IV' til fragtfærge og reducere i antallet af ansatte.
Foto: Poul Erik Olsen, shipspotting.com

ForSea: Nedskæringer på 'Mercandia IV'

Af Christian H. Petersen, faglig leder i Metal Maritime

I starten af august måned blev Metal Maritime kontaktet af ForSea, som informerede om påtænkte ændringer i driften af 'Mercandia IV', som sejler på Helsingør-Helsingborg, og deraf følgende opsigelser af større omfang. Når der er tale om masseopsigelser, har rederiet pligt til at indlede forhandlinger med de relevante faglige organisationer om vilkårene for opsigelserne. Derudover er det værd at bemærke, at parterne har tavshedspligt, så længe forhandlingerne pågår.

Sammen med 3F Sømændene blev vi derfor indbudt til møde hos rederiet, hvor rederiet kunne fortælle, at man over en periode havde haft en større reduktion i antal kunder, og at dette var særligt udtalt for 'Mercandia IV'. Dette skyldtes blandt andet, at de fleste kunder i personbiler og gående kunder foretrak de øvrige skibe. Man har desuden fået klare indikationer af, at fragten fortsat vil falde i løbet af efteråret.

Vil reducere serviceniveauet

På den baggrund planlægger ForSea at gøre 'Mercandia IV' til en decideret fragtfærge og samtidigt vil rederiet skære ned på serviceniveauet, således

at alle cateringmedarbejdere opsiges. Dermed bliver særligt 3F Privatservice hårdt ramt af denne nedskæringsrunde, da de har cateringoverenskomsten på ruten.

Desværre går driftsbesætningen ikke fri, da 'Mercandia IV' fremover kun vil sejle på hverdage og med færre daglige afgang. Rederiet planlægger derfor at opsiges 7 af de i alt 21 medarbejdere, som er ansat i driften på enten Metal Maritimes eller Sømændenes overenskomst.

Konsekvenser pt. ukendt

ForSea forsikrede på mødet, at man kun gør dette fordi, det er strengt nødvendigt, ligesom man også ser på andre muligheder for at sænke udgifterne, herunder vil der også blive færre ansatte i land, en større kontorrenovering er udskudt og der bliver ansættelsesstop.

I skrivende stund er processen endnu ikke afsluttet, så vi er ikke sikre på, om ændringerne kommer til at ramme medlemmer af Metal Maritime direkte, men hvis det er tilfældet, så er vi naturligvis klar med fagretlig rådgivning og om nødvendigt hjælp med at finde nyt job.



Ny ferielov:

Særregler sikrer søfarende

"Indefrysning" af optjent ferie i overgangsperioden til ny ferielov undgås, så tørner og frihedsordninger kan fastholdes.

Bekendtgørelserne om Ferie for Søfarende blev få timer før ikrafttrædelsen underskrevet af erhvervsministeren, og er trådt i kraft 1. september.

Metal Maritime havde forud for høringsprocessen i dialog med 3F Sømændene og Maskinmestrenes Forening forhandlet hovedindholdet med Danske Rederier. Målet var at nå en aftale, der netop sikrer fastholdelse af tørner og frihedsordninger.

Tilretning af overenskomster

Danske Rederier og Metal Maritime havde før 1. september afholdt de første forhandlingsmøder om tilpasningerne af overenskomsterne i forventning om, at bekendtgørelserne trådte i kraft uændret.

Dette arbejde fortsætter nu, og opdateringer vil kunne følges på hjemmesiden www.co-sea.dk, ligesom tillidsrepræsentanter og bestyrelsesmedlemmer løbende vil modtage opdateringer. hanh



SEMINAR

2020

9.-11. september

For bestyrelser,
tillidsrepræsentanter
og talsmænd.

Afholdes på
Metalskolen i Jørlunde

OBS:

Seminaret er i 2020
rykket fra foråret til af-
holdelse i september.

Sæt allerede nu
i kalenderen



NYT om tillidsvalgte

Sodexo

På riggen 'Noble Sam Turner' er Hans Sloth valgt som tillidsrepræsentant for cateringpersonale. Hans har tidligere været tillidsrepræsentant, og vi ser frem til at genoptage samarbejdet.

Fjordline

Supervisorer

På 'Fjord Cat', 'Stavangerfjord' samt 'Bergensfjord' er Mads Dahl Sørensen valgt til tillidsrepræsentant for supervisorer. Vi ønsker Mads tillykke med valget og ser frem til samarbejdet.

Menigt cateringpersonale

Der har været valg til tillidsrepræsentant og suppleant for menigt cateringpersonale på 'Stavangerfjord'. Erling Buus blev valgt som tillidsrepræsentant, men valg til posten som suppleant må gå om på grund af stemmelighed. Derfor er der nu opsat opstillingsliste til suppleantvalg. Fristen er sat til d. 23 september kl. 12.00.

Royal Arctic line

Stewardesser

Ane Margrethe Malene Pedersen er valgt som tillidsrepræsentant for stewardesser. Vi ønsker Ane tillykke med valget og glæder os til samarbejdet.

Skibsassistenter

Der har været sat lister op til opstilling for skibsassistenter i RAL. Der var dog ingen, der ønskede at opstille til tillidsrepræsentant.

Svitzer

For skibsassistenterne er Steen Kirk Pedersen valgt som tillidsrepræsentant. Vi ønsker Steen tillykke med valget og ser frem til samarbejdet.

DFDS

På 'Crown Seaways' samt 'Pearl Seaways', blev der opsat opstillingslister til tillidsrepræsentant for floormanagere. Der var dog ingen, der ønskede at opstille, hvorfor der pt. ikke er nogen tillidsrepræsentant for denne gruppe.

jwa/mb

Skibsprovianteringshandler Jens og Margrethe Withs fond

Fonden har til formål

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

Det er absolut en betingelse

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

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

Ansøgningsfrist medio november

Ansøgningskema fås ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse til:

CO-Søfart, Mose Alle 13
2610 Rødovre

Tlf. 36365585

Fjord Line fortsat årsag til mange faglige sager

Af Christian H. Petersen, faglig leder i Metal Maritime & Kirsten Østergaard, faglig konsulent i Metal Maritime

Rederiet er fortsat årsag til fast arbejde i faglig afdeling. Løntjek, bortvisninger, fratrædelsesaftaler og forglemmelse af tilbud om genansættelser har været behandlet. Ligesom en fejlfortolkning af fartbe-grænsningen i et sundhedsbevis blev klarlagt med annullering af afskedigelse som resultat.



Foruden områderne i Nordsøen og Østersøen omfatter "Kystfart" sejlads langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil.

Fjord Line giver os stadig en del at se til i faglig afdeling. Her mod slutningen af sommeren har det vist sig, at rederiet har haft behov for at opslå et antal ledige stillinger. Dette til trods for at rederiet som bekendt tidligere på året gennemførte et større antal opsigelser.

I forbindelse med ansættelserne havde Fjord Line dog glemt, at de opsagte i henhold til overenskomsten har krav på at få tilbudt genansættelse ved første ledige stilling. Dette har vi nu mindet rederiet om, og vi forventer på den baggrund at interesserede blandt de opsagte får tilbud om genansættelse.

Urimelig bortvisning

Vi har også haft en sag om en bortvisning, hvor vi ikke mente, at bortvisningen var rimelig.

Dette fik vi efter forhandling

overbevist rederiet om, så medlemmet i stedet blev opsagt med gældende varsel. Ligeledes har vi på vegne af et medlem forhandlet en fratrædelsesaftale på plads med rederiet.

Herudover har der været flere løntjek (dog oftest med konklusionen at lønnen har været korrekt) og en del henvendelser vedrørende hyrekontrakter og andre spørgsmål fra medlemmer, som er ansat i Fjord Line.

Fejlfortolkning af "Kystfart" - afskedigelse annulleret

Vi blev kontaktet af et Fjord Line-ansat medlem, der efter en længere sygdomsperiode og operation havde fået indskrænket sit sundhedsbevis til at dække kystfarts-området i stedet for hele verden jf. lægebekendtgørelsen for søfarende. Fjord Line kvitterede med at

afskedige vores medlem (læs bortvise) med begrundelsen: Manglende sundhedsbevis.

Efter lidt hurtig sagsbehandling i faglig afdeling og optegning af kystfarts-området på et kort måtte vi konstatere, at Fjord Line var helt galt på den. Deres skibe sejler jo netop i dette område.

Ved henvendelse til rederiet blev afskedigelsen annulleret og medlemmet fik besked på at udmønstre i egen stilling.

Kystfart defineres i lægebekendtgørelsen for søfarende som:

Fart i Nordsøen øst for 3 grader Ø. længde og syd for 62 grader N. bredde, fart i Østersøen syd for 58 grader N. bredde samt fart langs Grønlands kyster i en afstand af ikke over 30 sømil fra kysten (basislinjen).



STATUS OVERENSKOMSTER

Business Leader, DFDS:

Flere nye tiltag i ny DFDS-rammeaftale

Business Leaders, der er ansat i DFDS og medlemmer hos Metal Maritime, har nu en ny rammeaftale. DFDS og Metal Maritime er efter et længere forhandlingsforløb nået til enighed om den nye aftale. Hyrestigninger er med tilbagevirkende kraft fra 1. april i år, mens nye elementer som tillæg træder i kraft pr. 1. september.

Fra Metal Maritime har forhandlingerne været ledet af formand Ole Philipsen, mens Business Leader-gruppens talsmænd har ydet en både aktiv og engageret indsats.

Aftalens nye elementer er bl.a. en hyre/pensionstabel for de første år som Business Leader. Derudover er der indført to funktionstillæg - et for Food & Beverage Business Leader på 1.500 kr. månedligt og et for Accommodation Business Leader på 1.000 kr. månedligt. Tillæggene er uafhængige af anciennitet.

Kompromis mellem medlemsønsker

Mange fra gruppen havde ønsket en fast hyretabel, mens andre ønskede mulighed for selv at kunne forhandle deres hyre.

-Derfor er det endt med et kompromis, uddyber Ole Philipsen og fortsætter:

-Hyren er i aftalen fastsat for de første fire år, hvorefter den enkelte selv forhandler. Det samme med pension, hvor en del af gruppen ønskede mindst muligt sat til side som pension, for selv at kunne indbetale og få udligningsbeløb, mens der igen var andre, som ønskede en fornuftig, garanteret pensionsindbetaling hver måned.

-Det er ikke alle, der får lige meget ud af aftalen i kroner og ører, idet lønspændet i gruppen hidtil har været på ca. 12.500 kr. med ca. 23.800 kr. til den lavestlønnede til godt 36.000 kr. i toppen. Det giver sig selv, at det med et så stort lønspænd har været svært at finde en median, som dækker alle, siger Ole Philipsen.

Hovedpunkter fra aftalen

Af hovedpunkter fra aftalen kan nævnes:

- Der indføres hyretabel for Business Leader med mellem 6 måneder og 4 års anciennitet, den er som følger: Fra 6 mdr. til 1 år: 26.000 kr., fra 1 år til 2 år: 26.750 kr. og fra 2 år til 4 år: 27.500 kr.
- Der indføres fast rederipensionsindbetaling. Den er for Business Leaders med mellem 6 måneder og 1 års anciennitet: 2.850 kr., fra 1 år til 2 år: 3.000 kr. og fra 2 år til 4 år: 3.338 kr.
- For BL, med anciennitet fra 2 år og op stiger denne pr. 31. marts 2020 til 4.838 kr. og følger fra 1. april 2020 pensionen for hovmestre i DFDS A/S.

Se protokollat og hyretabel

Selve rammeaftalen er under udarbejdelse, hvorimod protokollatet med de indgåede aftalepunkter er færdigbearbejdet.

Protokollat og hyretabel kan findes på hjemmesiden under afsnittet med overenskomster.



Bornholmslinjen: Gastronom-elever

Overenskomst for cater- og gastronom-elever er blev indgået umiddelbart før sommerferien. Overenskomsterne for både DIS og DAS er udlagt på hjemmesiden. køj

Løntabel catering

Løntabellen for catering på Bornholmslinjen er opdateret på hjemmesiden. Den ligger som en integreret del af overenskomsten køj



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

DEN SOCIALE ARBEJDSMARKEDSFOND

densocialearbejdsmarkedsfond.dk

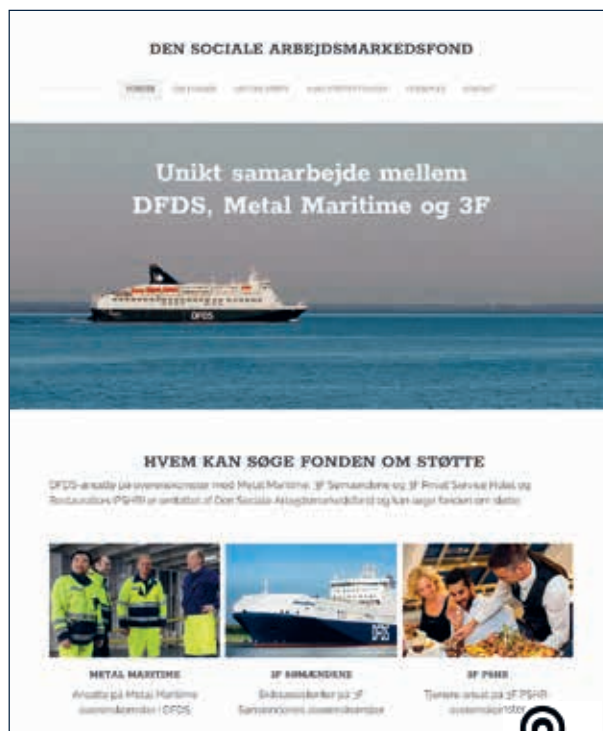
HAR FÅET EGEN HJEMMESIDE PÅ
www.densocialearbejdsmarkedsfond.dk

HVOR DU KAN LÆSE ALT OM:

- hvem kan søge fonden
- hvad støtter fonden
- hvordan behandles ansøgninger

OG DU KAN:

- indtaste en online-ansøgning direkte
- printe et ansøgningsskema



Metal Maritime fungerer som sekretariat for Den Sociale Arbejdsmarkedsfond

FOND MED SOCIALT SIGTE

Søfarende omfattet af overenskomster mellem DFDS og Metal Maritime samt 3F Søværnskøster og 3F PSHR er med fonden sikret økonomisk støtte i situationer, hvor det offentlige sikkerhedsnet ikke slår til. Fonden med det sociale sigte var ved sin etablering af Metal Maritime og DFDS i 2012 banebrydende. 3F Søværnskøster og 3F PSHR er indtrådt i fonden 1. april 2019.

DIS-skatteforslag:

Skatteministeren lyttede til kritik

Foto: Marco Verch/Flickr.com



Skatteminister Morten Bødskov og CO-Søfart er efter et stærkt kritisk høringsvar til et skatteforslag i dialog om mulige løsninger, så skatteændringerne kommer de søfartende til gode og DIS fastholdes som kvalitetsregister.

-Ministeren skal have ros for både at reagere prompte, lytte til kritikken og tage initiativ til dialog om både de problemstillinger, vi har påpeget i lovforslaget, og alternative løsningsforslag, siger Ole Philipsen, formand for CO-Søfart.

Skatteministeriet har ligeledes indledt dialog med Danske Rederier og Søfartsstyrelsen om problemstillingerne, der dog er både komplicerede og afhængige af EU-godkendelse.

Lovforslaget fra skatteministeriet om

ændring af sømandsbeskatningen fik i høringsfasen skarp kritik fra CO-Søfart. Der var således ikke mange positive vendinger om skatteforslaget i det seks sider lange høringsvar fra Ole Philipsen.

I en artikel på CO-Søfarts hjemmeside 21. august, blev kritikken opsummeret til kort og godt: -En gang juks.

Opfordringen til skatteministeriet i høringsvaret var da heller ikke til at tage fejl af: ”Træk forslaget tilbage og

> fortsætter næste side



Fristende eller forstyrrende?

Har du din pension i PFA? Så kan Sundhedslinjen hjælpe dig med at få en sundere hverdag, hvor gode digitale vaner går hånd i hånd med en god nattesøvn, kost og motion.

Kom i gang med en sundere hverdag

PFA Sundhedslinje 70 26 99 70 · pfa.dk/sundhverdag

PFA

Mere til dig

> fortsat fra forrige side

tag en dialog med erhvervets relevante parter for at sikre en erhvervspolitisk fornuftig løsning.”

Forslaget, der var sendt i høring, var blevet til i Skatteministeriet uden inddragelse af erhvervets parter, hvilket Ole Philipsen også kritiserede i høringssvaret.

EU-krav efter DIS-Offshore

Tilretning af DIS-skatteordningen er ét af flere krav fra EU i forbindelse med Europa-Kommissionens godkendelse af DIS-Offshore i februar.

EU kræver, at danske søfarende på skibe under EU/EØS-flag skal have samme mulighed for en nettoløn, som danske søfarende har på DIS-flagede skibe. Den del anerkender CO-Søfart og bakker op om. Men Skatteministeriets forslag til løsning ville have kritisable konsekvenser for både søfarende og erhvervet.

For den danske søfarende, der vil gøre brug af muligheden for at få nettoløn på et EU/EØS-flaget skib, foreslog Skatteministeriet en fremgangsmåde, der var så bureaukratisk og administrativ tung, at det ville være et absolut fåtal, det ville komme til gode.

På den anden side åbnede lovforslaget ifølge CO-Søfarts høringssvar døren på vid gab for, at både danske og udenlandske rederier kunne spekulere i at flytte sine skibe under f.eks. Cypersflag, beholde sine danske søfarende på nettoløn - og samtidig reducere sine omkostninger med op til 20 pct. ved ikke at skulle efterleve dansk lov med betaling af socialsikring, feriepenge, arbejdsskadeforsikring, sygedagpenge, bidrag til udligningsordningen, bidrag til Lønmodtagernes Garantifond og til barselsfond m.m., som under DIS.

-Det er positivt, at vi på møder direkte har haft mulighed for at uddybe og forklare de farer, som vi ser i det oprindelige lovforslag. Der er aftalt yderlige møder og dialog med skatteministeriet om mulige løsningsmodeller, som også kan accepteres af EU, siger Ole Philipsen.



Der blev slået et synligt slag for de maritime uddannelser under Maritimt Kultur- og Folkemøde i Korsør sidst i august med fælles stand midt på Flådestation Korsør.

Metal Maritime til maritimt folkemøde

Sol og varme ramte lørdag 24. august Korsør, hvor by, havn og flådestation tiltrak i tusindvis af besøgende til Maritimt Kultur- og Folkemøde.

Metal Maritime var til stede i fællesskab med rekrutteringskampagnen World Careers og repræsentanter fra et bredt udsnit af de maritime uddannelsescentre. Teltet, hvor rejsesekretær Barno Jensen og faglig konsulent Caspar Mose

havde base, var placeret på Flådestation Korsør, der også i år var sprængfyldt af både "isenkram" og maritime aktiviteter.

Fra de maritime uddannelsescentre gav studerende de besøgende i teltet mange gode argumenter for at vælge en uddannelse i Det Blå Danmark. Udenfor teltet blev der budt på gratis kaffe og mulighed for et pusterum i al virakken på en ekstrem varm dag. hanh



Studerende fra de maritime uddannelser tog sammen med rekrutteringskampagnen World Careers og Metal Maritimes to repræsentanter imod besøgende både inden- og udenfor teltet. Den svalende skygge indenfor blev dog foretrukket af de fleste på denne ekstremt varme august-lørdag.

Jesper Eskildsen er målrettet gået efter at blive navigatør, siden han i 2015 startede på Svendborg Søfartsskole. Og det er ingen tilfældighed, at han først blev skibsassistent. For ham er sejltiden og den praktiske viden helt nødvendig for en dag at kunne "sejle et skib."



Navigatør via skibsassistentvejen:

-Sejltiden en vigtig

Til sommer næste år - om alt går vel - når 26-årige Jesper Eskildsen i mål med en afsluttet skibsførereksamen på MARTEC i Skagen. Delmålet som sætteskipper blev nået her juni. Og i juli startede han i et noget anderledes studiejob hos Kystredningstjenesten som bådmand på stationen i Skagen. Vagterne 14 dage ad gangen med 14 dage fri, har han aftalt med skolen, og det passer fint ind i hans hverdag. Han trives nemlig bedst med aktivitet. Så når alarmen lyder, er det bare om at møde op på stationen på havnen.

Ideen om at ville være styrmand, navigatør, tegnede sig klart for ham for snart ti år siden, men der gik et par år, inden han kom rigtig i gang med at sigte mod målet.

Egentlig ville han gerne have været på et skoleskib, men det glippede, så da han som 22-årig begyndte som grundelev på Svendborg Søfartsskole, var han blandt de "ældre" i klassen.

-Jeg har aldrig været i tvivl om, at det var den lange vej som først skibsassistent og derefter på navigationsskole, der var den rigtige for mig, fortæller han.

-Jeg kan ikke lære at sejle et skib ved at gå på skole. Jeg skal ud i det - være i det. Jeg skal have alt det praktiske arbejde med helt fra bunden. Sådan fungerer det bedst for mig, og det har jeg vidst hele tiden, uddyber han og tilføjer:

-Jeg har da heller ikke et eneste øjeblik fortrudt, at jeg er gået den her vej til navigatøruddannelsen.

Lærerig sejltid i DFDS

Efter søfartsskolen kom han ud som ubefaren i DFDS. Rederiet var blandt de fire han hørte fra som svar på de i alt 52 ansøgninger, han fik sendt af sted de sidste uger på søfartsskolen. Her har han fortrinsvist sejlet på fragtbådene.

-Det har været rigtig godt. De har om bord været rigtig gode til at lære fra sig, og man kommer bare hele vejen rundt,

synes jeg. En af de rigtig gode ting har været, at man to dage om ugen er i maskinen. Så man får virkelig meget ud af det. Det har været rigtig fedt, erklærer Jesper Eskildsen.

Hvorfra ideen om at ville være navigatør er kommet, har han ikke nogen forklaring på. Og hans kendskab til søfart og skibe var meget begrænset, inden han begyndte på søfartsskolen.

-Men det er bare mig. Jeg kan li' det hele ved at sejle - især at være ude, smiler han og tilføjer, at de nødvendige 18 måneders sejltid blev hentet på kun 23 måneder.

-Jeg var mere ude end hjemme. Det kan godt lyde lidt mærkeligt, men for mig er det at være ude og sejle som en hobby. Det interesserer mig, forklarer han.

At starte på navigationsskolen var en omvæltning. Han foretrækker aktivitet og værktøj frem for skole og bøger, erkender han.



Siden 1. juli har Jesper Eskildsen haft job som bådmand ved Kystredningstjenesten i Skagen. Rådighedsansættelsen fungerer fint med studierne på navigationskolen.

lærerne er også virkelig gode til at hjælpe og forklare stoffet. Det fungerer fint. Jeg ved med mig selv, at jeg aldrig ville kunne tage uddannelsen via fjernundervisning. Jeg er nødt til at komme hver dag, fortæller han.

Dog har han svært ved at forlige sig med karakterregimet.

-Karakterer siger jo intet om, hvorvidt man er god til at sejle et skib. Jeg synes karaktererne burde fjernes helt, slår han fast - ikke fordi han ligger i bunden af karakterskalaen, men fordi de efter hans opfattelse ikke giver nogen mening.

Job ja tak - gerne på langfart

Når skibsførereksamenen er i hus, håber han at kunne komme på langfart.

-Det vil jeg rigtig gerne. Også fordi jeg helst vil have lange udmønstringer. For mig kan udmønstringer faktisk godt være for korte. Jeg synes det er stressende med korte udmønstringer, forklarer han og tilføjer:

-Men jeg er ikke kræsen med hensyn til job. Og jeg er ret sikker på, at jeg nok skal finde noget.

Jobbet ved Kystredningstjenesten har ved en tilfældighed gjort ham bevidst om, at han trives med det "at hjælpe andre - folk i nød."

-Så skulle jeg noget helt andet, have en anden uddannelse, så er det noget i den retning som f.eks. at være en del af et beredskab eller en eller anden form for redningstjeneste. Jeg har opdaget, at det er noget jeg brænder for, fortæller han og fortsætter:

-Jeg føler virkelig, at jobbet ved Kystredningstjenesten giver mening. Samtidig giver det at samarbejde og at skulle stole på hinanden i pressede situationer uvurderlig værdi og erfaring.

Redningsbåden 'Lars Kruse' har fast station i Skagen sammen med en hurtiggående motorbåd, der opbevares indendørs.

del af uddannelsen

-Det er ikke fordi, jeg ikke kan finde ud af det. Det går faktisk slet ikke så skidt. Meeen - aktivitet er bedre, indrømmer han.

-Skagen er en super fed by at bo i. Jeg

kendte intet til byen, inden kæresten og jeg flyttede herop for halvandet år siden. Og på skolen er der et godt miljø. Indbyrdes er vi studerende rigtig gode til at hjælpe hinanden, synes jeg. Og



BE A BUDDY

- NOT A BULLY



Fokus på chikane og mobning

Krænkelser, mobning eller chikane. Uanset om det er det ene eller det andet, så hører det ingen steder hjemme. Slet ikke til søs. Handelsflådens Arbejds- miljø- og Velfærdsråd, Sea Health & Welfare, er nu klar med en målrettet kampagne og indsats. "Be a buddy - not a bully," lyder kampagnens slogan.

Rederier med skibe under dansk flag modtager i løbet af den kommende tid omfattende materiale med alt fra plakater til information og vejledning.

Allerede nu er der oprettet en "Help-

line", hvor søfarende kan få uvildig og fortrolig støtte og vejledning i tilfælde af oplevet krænkende adfærd. Og det uanset, om man selv har været offer for chikanerierne, har været vidne til, at andre udsættes for uvæsenet, eller man måske selv er krænkeren.

Rederier, der har brug for fortrolig og uvildig vejledning, kan også gøre brug af servicen.

Der er døgnvagt på linjen, der også modtager SMS. Helplinen kan også kontaktes på mail. Se her nederst på

siden, hvordan du kommer i kontakt med Helpline. Yderligere information om servicen kan findes på Sea Health & Welfares hjemmeside på shw.dk.

På hjemmesiden kan det samlede kampagnemateriale også downloades i digital form. Og vejledningerne tager hånd om alle instanser lige fra rederiet og dets politiker på området, over skibsledelsens opgaver og rolle til det enkelte individ om bord.

> fortsætter næste side

HELPLINE

Oplever du krænkende adfærd?

Få fortrolig og uvildig støtte og vejledning fra Sea Health & Welfare

Ring eller send en SMS til
+45 6015 5824

eller send mail til
helpline@shw.dk

SEA HEALTH & WELFARE



SeMoF 1



TEGNINGER
er lånt fra
Sea Health & Welfares
kampagnemateriale

**BE A BUDDY
NOT A BULLY**

> fortsat fra forrige side

Et interessant kapitel har overskriften:
Chikanerer eller mobber du?

Hvis alle læser dette kapitel, stiller sig selv de grimme spørgsmål, reflekterer og er åben overfor - om nødvendigt - at ændre sin adfærd eller søge hjælp til det på hjælpelinjen, så vil arbejdsmiljøet for alle nå ganske langt på meget kort tid.

Som et ordsprog påstår, så ligger djæveln gemt i detaljen. Og den helt afgørende detalje er, at vi hver især opfatter tingene på hver vores måde.

Det, som den ene oplever som chikane, kan en anden

opfatte som lidt frisk adfærd, der bare kræver svar tilbage af samme skuffe.

Lige til at gå til

Materialet fra Sea Health & Welfare er lige til at gå til. Vejledningen er på 16 sider i forståelig tekst, der er krydret med tegneserie-lignende illustrationer. Tegninger, der i sig selv, er stof til eftertanke.

Og med oprettelsen af Helpline, skal ingen mere være i tvivl om, hvor man går hen, eller hvem man kontakter, i tilfælde af krænkende adfærd.

Det største ansvar påhviler fortsat rederierne og skibsledelserne, som i ethvert spørgsmål om arbejdsmiljø. Med tiltaget fra Sea Health & Welfare, har alle fået opskriften på, hvordan det lykkes at: "Be a buddy - not a bully."



**DOWNLOAD
VEJLEDNINGER**

Kan du ikke vente på,
at materialet kommer
om bord, kan det
downloades på
shw.dk



Rederiet Miniline har siden 2000 stået for sejladsen til Livø i Limfjorden. Nu står kontrakten med Vesthimmerlands Kommune overfor genforhandling og rederiet har sat færgen til salg. På Livø er der stor usikkerhed om fremtiden efter VLAK-regeringens beslutning om at nedlægge øens store økologiske landbrug, der drives af Naturstyrelsen.

Uvished om **livet på Livø**

Færgeoverfart

20 minutters sejlads fra Rønbjerg ligger Livø i Limfjorden. Øen har for tiden kun syv faste helårsbeboere, og det er først og fremmest turisterne, der fylder på færgen 'Mini II', som drives af rederiet Miniline. Fremtiden for såvel ø som færgeoverfart svæver i øjeblikket i uvished, mens antallet af turister til øen er dalende år for år.



Klaus Mikkelsen, ejer af rederiet Miniline A/S

Sommeren igennem har ø-færgerne over hele landet meldt om stigende aktivitet, flere turister og travlhed.

Samme melding ville rederen bag Livøfærgen, Klaus Mikkelsen, gerne kunne have kommet med. Men virkeligheden på ø-forbindelsen til Livø ser noget anderledes ud.

15.000 passagerer sådan cirka. Det er, hvad den lille katamaranfærge 'Mini II' sidste år sejlede til Livø, og desværre

har tallet været dalende, de senere år. Nedgangen i passagertallet har været mærkbart siden finanskrisen, hvor især offentlige institutioner som folkeskoler har skåret i lejrskoleaktiviteterne.

-Det har helt tydeligt sat sit præg på både øen og færgeoverfarten, bemærker Klaus Mikkelsen, der for snart 20 år siden blev involveret i færgeforbindelsen.

> fortsætter næste side



For sætteskipper Ib Fosdal er sæsonjobbet som skipper på Livøfærgen helt perfekt. Som nyslået pensionist vil han fortsat gerne sejle - bare det ikke er om vinteren.

> fortsat fra forrige side

Med egne ord betegner han færgedriften som "en hobby".

-Ja, man kan ikke leve af det her. Men helt siden jeg som 15-årig kom til Livø på ferie, har jeg brændt for den ø, forklarer han om baggrunden for sit engagement. Oprindeligt var de to ejere bag rederiet, da Miniline i 2000 overtog sejladsen med en helt nybygget færge. Færgen blev i 2006 skiftet til den nuværende 'Mini II', der er skræddersyet til formålet. 118 passagerer er der plads til samt last på agterdækket, hvor en rampe i bagbord side giver direkte adgang for køretøjer og containere.

De to ejere splittede op i 2012, hvorefter

ter Klaus Mikkelsen alene har stået bag rederiet.

Hans primærbeskæftigelse har hele tiden ligget i hans anden virksomhed KEM Montering, der blandt meget andet udvikler og installerer elektrisk udstyr i fortrinsvis fritidsbåde. Alt sammen med adresse og base i Kolding.

Men nu venter seniortilværelsen.

Færgen sat til salg

Færgekontrakten med Vesthimmerlands Kommune står over for genforhandling, og Klaus Mikkelsen har sat færgen til salg.

-Hvad der kommer til at ske, står lige nu hen i det uvisse, bemærker han.

Det er kun i sommerhalvåret, fra

medio april til medio oktober, Livø er forbundet til fastlandet med 'Mini II'. Om vinteren benytter øens beboere, der fortrinsvis er ansatte i Naturstyrelsen, styrelsens lille motorbåd 'Livø II'.

På 'Mini II' er i alt fire ansatte - to skippere og to bedstemænd, mens Klaus Mikkelsen selv fungerer som afløser som bedstemand om bord af og til. To og to tørner de ansatte om vagterne en uge ad gangen.

Det system passer dagens skipper på broen udmærket.

Ib Fosdal har ved CO-Søfarts besøg først i august været pensionist i to uger.

-Så det er et retrætejob, smiler han.

> fortsætter næste side



Klaus Mikkelsen afløser selv om bord på færgen som bedstemand af og til. Så på 'Mini II' er det helt normalt, at skibsrederen for eksempel billetterer, fjerner regnvand fra agterdækkets overdækning og klarer fortøjningerne.

Livø ...

> fortsat fra side 17

-Og jeg fortsætter gerne med et job, som det her. Jeg gider ikke sejle om vinteren. Det her er nemt. Og så holder man sig jo også i gang, forklarer han.

Ib Fosdal, der er sætteskipper, har mange år i handelsflåden bag sig. Som matros var han i ØK og DFDS, og i nyere tid har han sejlet i de mindre rederier.

-Men der er jo ikke meget tilbage af det. Og nu har jeg friheden til at vælge, hvad jeg gider og hvad jeg ikke gider. Det er da helt fantastisk, erklærer han.

Rederen billetterer og fortøjer

Passagererne på dagens ture er fortrinsvis gæster til "Livøjazz", der løber over tre dage. I det utilregnelige vejr med tunge skyer, kraftige byger samt lyn og torden, foretrækker passagererne at benytte de indendørs opholdsarealer. Og her tager Klaus Mikkelsen imod med



Solceller og en vindmølle monteret om bord sørger for el-forsyningen under land.

billettering samt salg af øl og vand i det lille café-hjørne i salonen.

Ved afgang kører han rampen op og lader gå fortøjningerne. I tung regn fortøjes på Livø.

Inden passagererne kan forlade færgen, må han dog i gang med at puffe vandet fra agterdækkets overdækning ned, så de ikke får de mange liter

regnvand ned ad nakken ved landgangen. Det er rigeligt, at de har udsigt til en mindre gå-tur i noget, der umiskendeligt ligner endnu et skybrud.

'Mini II' returnerer til Rønbjerg, hvor solen for en kort stund forsøger at koge regnvandet på havnearealerne væk.

> fortsætter næste side



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.



Dækker også almindelig behandling hos tandlægen

> fortsat fra forrige side

Solceller og vindmølle om bord

Samtidig suger solcellerne, der er installeret om bord, energi til sig og gør sit til, at 'Mini II' har nul forbrug af landstrøm.

Om vinteren, når færgen ligger stille, klarer en fastmonteret vindmølle om bord strømforsyningen.

-Vi er tæt på at være der rent miljø-mæssigt med optimering af forbrug, bemærker Klaus Mikkelsen.

Han har gennem tiden brugt færgen til at teste diverse ny-udviklet udstyr, og det er for eksempel lykkedes at reducere dieselforbruget med 20 pct.

Hvad der er sparet i den forbindelse, er også tjent. Kontrakten med Vesthimmerlands Kommune fastlægger blandt andet antal af sejlads og billetpriser. Færgen får et fast aftalt tilskud, og herfra er det op til færgesoperatøren at optimere forretningen. Det omfatter også indtægterne fra billetsalget. Jo flere passagerer desto bedre forretning.

Lukning af økolandbrug truer

Tilskuddet, som indgår i kontrakten, består af bidrag fra hhv. staten, Vesthimmerlands Kommune og Naturstyrelsen.

Det er sidstnævnte, Naturstyrelsen, der ejer Livø. Bygningsmassen på øen består først og fremmest af det, der indtmidt i 60'erne var anbringelsessted for udviklingshæmmede og kriminelle. Bygningerne anvendes i dag som Ferie Center, der drives af forpagtere, mens øens anden store aktivitet er et økologisk forsøgs- og besøgslandbrug, drevet af Naturstyrelsen.

Det tiltrækker hvert år mange besøgende. Politikere, landmænd, økologer, forskere og studerende kommer hvert år forbi. Ja også medlemmer af kongehuset har besøgt økologerne.

VLAk-regeringen besluttede imidlertid at nedlægge landbruget for i stedet at lade Livø overgå til fri natur.

Den beslutning har sendt livet på og omkring Livø ud i uvished. Om beslutningen fastholdes her efter regerings-skiftet er uklart.

Lukkes landbruget på øen, er forpagteren af Ferie Centeret ikke i tvivl om, hvad der sker. Så vil livet på Livø forsvinde.



Metal Maritimes UDDANNELSESFOND

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

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

Søg

**Metal Maritimes Uddannelsesfond
om at få dækket udgiften**



Medlemmer af Metal Maritime kan ansøge Uddannelsesfonden om refundering af gebyret på 500 kr. ved erhvervelse, fornyelse eller udskiftning af sønæringsbevis. Ansøgning via mail til Metal Maritime.

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft følgende som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



Send ansøgning til:
cosea@co-sea.dk

**FOR
METAL MARITIME
MEDLEMMER**

Refundering
af gebyr til
sønæringsbevis

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

Leif Jørgen Laursen

Født 1945

1963

Udlært baker, Esbjerg

1963 - 1964

Ungkok, A.P. Møller

1964 - 1971

Kok, A.P. Møller

1969

Kokkeskole, bevis som kok

1971 - 1980

Hovmester, A.P. Møller

1980 - 1988

I land, bl.a. selvstændig forpagter mm.

1988 - 1989

Kok, DFDS

1989 - 2007

Hovmester, kok/hovmester, DFDS

Havde kun ét mål som ung:

-Jeg skulle ud at sejle

Leif Jørgen Laursen har ingen erindring om, at han som ung havde andre planer end at komme ud at sejle - i kabyssen. Både hans far og hans farfar havde sejlet, så det lå lige for. Farens betingelse var dog, at han først skulle have en uddannelse. Et eftermiddagsjob som bydreng nogle år hos en baker i Esbjerg blev efter afsluttet folkeskole udvidet til at

blive en læreplads. Med svendebrevet som baker i hus, var farens betingelse opfyldt, og han fik hurtigt anskaffet en søfartsbog. Livet til søs var som han havde forestillet sig og han nød især det sociale liv om bord. 44 år efter første udmønstring, afmønstrede han for sidste gang og kunne se tilbage på en udvikling, hvor han som ungtok steg i graderne, blev hovmester med kun administrative opgaver for som kombineret kok/hovmester de sidste år igen at være tilbage ved gryderne.

1963

Søfartsbogen var hentet på mønstringskontoret i Esbjerg, og i København ventede to samtaler. Æn hos A.P. Møller og én hos ØK. Mødet hos A.P. Møller var først. Det andet møde blev ikke aktuelt. Senere samme dag sad han i et tog på vej mod tankskibet 'Regina Mærsk', der lå i Genoa i Italien, hvor han skulle påmønstre som ungtok.



-Stationen i Genoa er stor. Og jeg ankom midt i siestaen, så agenten var der ikke, og jeg vidste ikke, hvor skibet lå, fortæller han. En dansk matros, der fast udmønstrede fra Genoa, ledte ham på vej. Kun et par uger før sin 18-års fødselsdag, påmønstrede han 11. juli 1963. Skibet sejlede fortrinsvis fast på Middelhavet, havde 52 mand om bord og der var nok at gøre i kabyssen. Alt var nyt og skulle læres.

Otte måneder senere rømmede kokken, så Leif Jørgen Laursen blev ommønstret til kok. Seks italienske fyrbødere sørgede for egen mad - det var en hjælp.

-Og det gik da også godt nok, bemærker han. Det lykkedes både at lave mad, fabrikere mælk på "jernkoen" og brygge kaffe uden nogen foranstaltede oprør om bord.

På distancen blev han meldt ind i fagforeningen Dansk Sø- Restaurations Forening i november. Det sørgede onklen, der boede i København, for. Tingene skulle være i orden.

13 måneder og 6 dage var han om bord. Efter en måneds ferie hjemme, ventede endnu et tankskib, 'Gjertrud Mærsk' i Rotterdam. Besætningsskiftet foregik med bus, der kom fra København med bl.a. matroserne til skibet. Da han steg på i Kolding, var stemningen allerede høj. Forude ventede en udmønstring på et år.

Hans første møde med stykgodsfarten blev påmønstringen af 'Jeppesen Mærsk' i januar 1966 i Genoa. Det blev til 16 rigtig gode måneder om bord på en "jorden rundt"-fart fra Middelhavet til USA, gennem Panamakanalen til østkyst USA og videre til Fjernøsten og gennem Suezkanalen til Middelhavet.

-Det var et godt skib, en god fart og en rigtig god besætning, fortæller han.

SØFARTSBOG

SØFARTSBOG

ANVENDT
LEIF JØRGEN LAURSEN
1963-1964



HANDELSM



Leif Jørgen Laursen gik på efterløn som 62-årig for 12 år siden, hvor nedslidning i ryg og hofter satte en stopper for det fysisk krævende arbejde i kabyssen. Minderne forbundet med søfartsbøgerne rummer historiske begivenheder som Golfkrigen og FN-indsatsen på Balkan, hvor han var om bord på skibe, der var direkte involveret i et hjørne af de verdenshistoriske begivenheder.

1967

Om bord på 'Jeppesen Mærsk' udløb hans pas, der blev fornyet i Genoa i marts 1967.

Hjemme ventede marinen, men hans strategi var bare at blive væk. Så da han afmønstrede i Manila i maj, blev han i Manila og senere Bangkok på ferie og påmønstrede 'Anna Mærsk' i Singapore i september. Året efter var der dog ingen vej udenom værnepligten mere, som han som 25-årig fik overstået som sygehjælper på infirmeriet på Flyvestation Skrydstrup.

Tilbage i A.P. Møller stod han i november 1971 overfor forfremmelse til hovmester med en kort oplæring på 'Hans Mærsk'. Regnskaber, alt indkøb samt introduktion til såvel den formelle som den uformelle del ved ind- og udklarering hos toldmyndighederne var på programmet. Især den uformelle del var vigtig. Antallet af kartoner cigaretter, der skulle sættes af, for at den formelle del af toldklareringen gled lettere, var ret så væsentlig.

-Man lærte nu hurtigt, hvordan det kørte med tolderne i de forskellige havne, fortæller han.

Udmønstringer som hovmester fulgte herefter på skiftende skibe i A.P. Møller - og udmønstringsperioderne blev kortere med først 8 og senere 6 måneder som hovedregel.



1976

Endnu et nyt pas blev taget i brug. Personalepolitikken i Mærsk strammede til - bl.a. med striksere regler for alkohol om bord. Ikke alle kaptajner var lige autoritetstro, så indvirkningen på hovmesterens forretning var begrænset i starten.

Til gengæld blev det strammere og strammere med at kunne holde optjent ferie. Og da han i 1979 ikke kunne være hjemme ved hans forældres sølvbryllup, var bægeret fyldt, og han sagde op. 'Ras Mærsk' på Persergolfen blev sidste skib.



1989

Efter knap otte år i land, dels som forpagter af et forsamlingshus, dels med mad ud af huset og anden beskæftigelse, trak livet til søs igen i 1988.

En bekendt fra bemanningen i A.P. Møller var i mellemtiden rykket til DFDS, og en forespørgsel om hyre resulterede i job som kok på 'Tor Scandinavia'. Passagersejlad i større stil, havde han ikke tidligere stiftet bekendtskab med, så det blev noget af en kulturforandring med á la carte.

Under en forlægning af 1200 engelske soldater løb skibet tør for pomfritter. Kartoffler og knive kom i sving for i huj og hast at producere de for englænderne livsnødvendige "chips."

Forfremmelsen til hovmester fulgte allerede ved næste udmønstring som afløser på 'Dana Maxima' i maj 1989. Med den efterfølgende udmønstring på 'Surrey', var den gamle søfartsbog fra 1963 fyldt, og en ny "moderne" med blødt omslag blev taget i brug.

På nogle skibe var kokken sparet væk, og hovmesteren blev kombineret kok og hovmester. Udviklingen var i gang, trods mange hovmestres og fagforeningens højlydte protester.

-Jeg havde prøvet det før, så jeg takkede ja til

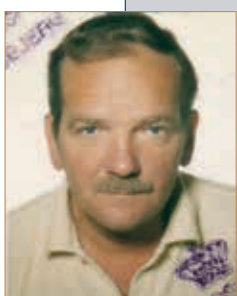
DFDS' tilbud om hyren på 'Tor Caledonia' i 1990, fortæller han.

Ufred i en noget større målestok meldte sig i august samme år med Iraks invasion af Kuwait og en international oprustning i Golfen blev virkelighed.

-Vi var blandt de første, der sejlede soldater og materiel derop - det var i konvoj. Men vi så jo ikke som sådan meget til krigen, fortæller han. Skiftende DFDS-skibe fylder herefter den ene spalte efter den anden i søfartsbogen.

Afslutningen af en de internationale støttemis-sioner på Balkan i 1999 betød hjemsendelse af danske soldater og materiel, der fra Albanien var forlagt til Grækenland for hjemtransport med DFDS-skibet 'Dana Minerva'. Om bord var Leif Jørgen Laursen ikke i tvivl om, at det var dansk mad, der skulle på bordet under hjemsejladsen.

Efter nogle år med blandt andet indflagede 'Tor Futura' som fast skib i world wide fart, kom han på ruten Gøteborg - Immingham. Fysisk begyndte det at knibe. Nedslidning meldte sig. Ryg og hofter kunne ikke mere. Der var ingen vej udenom at gå i land - og på efterløn.





Kasper Dejbjerg Kristensen (th), lykønskes med titlen som "Bedste Holdspiller" på Svendborg Søfartsskole af skibsmekaniker og TR Henrik Purtoft fra Alslinjen.



Ulrik Højsgaard Madsen (i midten) modtog ved afslutningen på MARTEC Metal Maritimes eksamenspræmie. For overrækkelsen stod skibsmekaniker Kaj Mølvang (th) og rejsesekretær Børge Jensen (tv). Foto: MARTEC

Til lykke med eksaminerne og god vind

Juni er traditionen tro eksamenafslutningernes måned. I år var heller ingen undtagelse, og der var flag, smil og festivitas gennem hele måneden fra nord til

syd samt om bord på skoleskibene. Fra Metal Maritime var repræsentanter til stede ved en række af festlighederne for at overdrage fagforeningens præmie

til "Bedste Holdspiller", som på hver enkelt uddannelse udvælges af lærerkollegiet.

> fortsætter næste side

ARRANGEMENT



Region Syddanmark



MØDE & FROKOST mandag 4. november kl. 10 - ?

Vi afholder møde i Metal Sydfyns lokaler Brogade 9, 5700 Svendborg mandag 4. november for aktive medlemmer i Region Syddanmark.

Mødet starter kl 10.00

med orientering om, hvad der rører sig i Metal Maritime for tiden.

Ved frokosttid går vi ud i byen og spiser og har hyggeligt samvær resten af dagen.



Kørsel fra Fredericia

Der vil blive kørsel fra Fredericia banegård kl 08.30 fra parkeringspladsen ved spor 10.

Tidspunktet for hjemturen aftaler vi med deltagerne fra Fredericia på dagen.

Klubben betaler alle udgifter i løbet af dagen samt kørsel fra Fredericia og retur.

Tilmelding nødvendig

Tilmelding til Metal Sydfyn på telefon 62 21 10 99 senest mandag den 21. oktober

Oplys ved tilmelding, om du ønsker kørsel fra Fredericia.

Med venlig hilsen Per Maj

Modtagere af præmien "Bedste Holdspiller"

fra Metal Maritime - sommerafslutningerne 2019

Kasper Dejbjerg Kristensen, ubef. skibsassistent, Svendborg Søfartsskole
 Rasmus Kjærgaard Hansen, ubef. skibsassistent, (GMU), MARTEC
 Peder Emil Bundgaard Andersen, ubef. skibsassistent, Skoleskibet Danmark
 Fie Dørup, ubef. skibsassistent, skoleskibet 'Georg Stage'
 Ulrik Højsgaard Madsen, bef. skibsassistent, MARTEC
 René Holmberg, skibsmaskinist, MARTEC
 Jesper Eskildsen, sætteskipper, MARTEC
 Lorentz Eillis Albertsen, kystskipper, Marstal Navigationsskole
 Rasmus Wessberg Ulrich, skibsofficer, SIMAC

> fortsat fra forrige side

På hjemmesiden på www.co-sea.dk
 bragte vi i juni og først i juli tekst og

billeder fra dimissionerne med uddrag af
 afslutningstaler. Vi ønsker alle nyuddan-
 nede god vind og til lykke med eksami-
 nerne. hanh

NYT OM NAVNE

JUBILÆUM

30 år

Wilma Martensen, 14. november
 som medlem af Metal Maritime



Vi mindes

Rolf Røberg Henriksen
 f. 26. juni 1941
 er afgang ved døden 31. maj 2019

Inge Kristine Rasmussen
 f. 29. juli 1943
 er afgang ved døden 1. juni 2019

Svend Wennemose Larsen
 f. 8. januar 1948
 er afgang ved døden 9. juni 2019

Peter Bent Jessen
 f. 10. juli 1943
 er afgang ved døden 14. juni 2019

Lindy Danielsen
 f. 4. marts 1940
 er afgang ved døden 27. juni 2019

Hans Steffen Esbensen
 f. 20. september 1937
 er afgang ved døden 6. juli 2019

Ivan Byrdal Larsen
 f. 5. september 1961
 er afgang ved døden 25. juli 2019

Nils Klyhn Thostrup-Hansen
 f. 12. juli 1969
 er afgang ved døden 15. august 2019

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

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. dec. - 29. feb..

Sidste frist for indlevering
 til "Nyt om navne" er fredag 25. oktober

Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

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



Rumperæs i dokken på Museet for Søfart blev sommerens store hit. Den alternative form for "vrikning" gentages i efterårsferien. Foto: Siw Aldershvile Nielsen

Kunsten at vrikke

Mange søfartsskoleelever har gennem tiden skullet pleje vablerne i håndfladerne efter prøvelser med fremdrivningsmetoden "vrikning".

Alene det at balancere åren i åregaflen agter er for den uøvede en umanerlig anstrengelse. Og som oftest fremtvang de roterende sideværts bevægelser med den enkelte åre kun minimal fremdrift i jollen.

Mens kunsten at vrikke tilsyneladende er agterudsejlet i dagens pensum på søfartsskolerne, har Museet for Søfart i Helsingør i sommerens løb høstet stor succes med en variant af fremdrivningsmetoden.

Der er siden 1. juli kørt adskillige omgange "Rumperæs" i tørdokken på de specialfremstillede "Rumpejoller", hvor fremdrivningen sikres med "vrikning" af kroppen.

Ideudviklerne på museet har spundet videre på 70'ernes Flying Turtle Scooter

fra USA. Sejl og maritimt design er tilført på setbygger Guido Liebgens værksted ved Sluseholmen i København.

Rumpejollerne har været så stor en succes, at deres køretid i dokken blev forlænget langt ind i august. Og trods det, at de i størrelse er målrettet museets yngre gæster, så har de voksne ikke kunnet stå for fristelsen til en gang rumperæs mellem bøjerne.

Verdensmesterskab på fransk ø

Kunsten at vrikke - på den gammelkendte facon med én

Årets plakater for verdensmesterskabet i vrikning i Port Lay på den lille ø Groix ud for Loirent i Bretagne.

åre - det mestrer de fortsat især langs Bretagnes kyst i Frankrig.

Her er der endda gået sport i udfoldelserne med afholdelse af vrikke-konkurrencer i flere havne over sommeren. På den ellers lill ø Groix ud for Loirent har muntre vrikkere set stort på øens lidenhed og etableret en årlig afholdelse af intet mindre end verdensmesterskabet i vrikning.

Det 9. af slagsen blev afviklet her 7.-8. september. Det er blevet ikke så lidt af et trækplaster med op mod 100 deltagende vrikkere hvert år.

Alt er linet op med musik, konkurrencer, måltagere og hvert år sin egen plakat for verdensbegivenheden. Og tro nu ikke, at det er nogen søvndyssende affære. Top-vrikkerne nærmer sig en hastighed på 5 knob på banen, der runder en bøje udenfor havnen.

Undertegnede har ingen beretninger om danske søfartsskoleelever, der kom på det niveau. Her blev rekorderne, såvidt erindringen, oftest målt i antallet af vabler, når det gjaldt vrikning. ●

