

Fagbladet CO-Søfart



GLÆDELIG JUL &
GODT NYTÅR

**Bortvisning uden
lovhjemmel i Fjord Line**

> 4

Ide fra 'Stena Nautica':

**Cateringpersonale
bliver skibsassistenter**

> 14 - 15

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

CO-Søfart

Mose Alle 13
2610 Rødovre
Danmark

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

Ansvarshavende redaktør

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

Redaktion

Christian H. Petersen, faglig leder
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Caspar 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
24. januar eller efter aftale.

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

Næste nummer

udkommer 21. februar
og er samtidig tilgængeligt på
hjemmesiden www.co-sea.dk

Forsidebillede

'Svitzer Thor' i Bremerhaven
Foto: Jørgen Klindt Andersen

Oplag

2.670

ISSN 2245-7968 trykt udgave

ISSN 2245-7976 online udgave

Indhold

Bortvisning uden lovhjemmel i Fjord Line 4

Ny overenskomst med ÆrøXpressen 5

Opsigelse under sygdom 6 - 7

Bornholmslinjen siden sidst 8 - 9

Nyt om TR-valgte 10

DIS skatteforslag:
Ministre imødekomme 11

Tilbageholdt 3 uger i København 12 - 13

Intern rekruttering på 'Stena Nautica':
Cateringpersonale bliver skibsassistenter 14 - 15



Søfyrerbøder og billedkunstner -
Helge Bech, 1915-1949 16 - 19

Vis mig din Søfartsbog 20 - 21

Vi mindes 23

Kunsten at vrikke - del 2 24

Ferie- og lukkedage kontoret CO-Søfart

Kontoret holder lukket: Fra 20. december kl. 12.00 til og med 1. januar 2020

Kirsten Østergaard	2/12 - 6/12	Corlis Hansen	2/1 - 3/1
+	2/1 - 3/1	Caspar Mose	20/1 - 24/1
Janni Wester-Andersen	6/12 - 3/1	Christian H. Petersen	10/2 - 14/2

Året der sejlede

Af **Barno Jensen**, rejsesekretær Metal Maritime

Leder

Set fra rejsesekretærens bord til bagbord i messen og under tv-skærmen i Esbjerg Lufthavn, har Murphys Lov - Alt hvad der kan gå galt, går galt - opfyldt sin egen profeti i flere hjørner af søkortet. Italesættelsen af den ressource, søfolkene repræsenterer, har fået en mere og mere negativ klang.

Metal Maritime har involveret sig markant i at fortælle "Den Gode Historie" om livet til søs for at styrke rekrutteringen og sikre, at fødekæden ikke hopper af. Vi har deltaget aktivt i rekrutterings-events, og lægger anseelige arbejdstimer i at præsentere de unge på de maritime uddannelsesinstitutioner for mulighederne i erhvervet.

Derfor giver det altså en meget grim smag i munden, når virkelighedens øjebliksbillede i nogle rederier skuffer så fælt.

Voksende bekymring

Jeg har med bekymring set velfungerende besætninger gå i opløsning, når endnu et konsulentfirma har bevæget sig ud på dybt vand - til søs -, væbnet til tænderne med regneark og floskler. Sparekniven, som tidligere skar ind til benet, er erstattet af en "sparesav", som er ved at save i knoglerne og dermed ødelægge fundamentet for at kunne glæde sig til at møde ud for at gøre sin pligt og kræve sin ret.

Alt for mange gange har jeg lagt øre til udtalelser som "Jeg er her kun fordi, jeg har så gode kollegaer" - "Nok er nok, jeg går i land, så snart jeg får muligheden for det" og "Engang fik vi anerkendelse for vores indsats".

Den retorik er over året blevet mere regel end undtagelse, når jeg møder voksne mennesker, der er helt blanke i øjnene og ikke længere bærer den gnist, som jeg, for mindre end et år siden, oplevede i fuldt flor.

Noget er gået helt galt på kort tid

HR-folk og bogholdere er uddannede mennesker med viden og værktøjer i bagagen. Men der må være grebet forkert i værktøjsskasserne, når resultatet om bord er frustration, nul arbejdsglæde, usikkerhed og oplevelsen af at være jaget vildt med jagtsæson året rundt.

Jeg har bemærket, at det man en gang kaldte "lønomkostninger" nu hedder "lønudgifter". Der er en verden til forskel. Fokus er flyttet fra at betragte lønudbetalingerne som en del af den nødvendige drift til at være en udgift. Og udgifter gør man sig bedst ved at holde på et absolut minimum, det er basal bogholderviden.

Når rederierne fokuserer på lønudbetalingerne som udgifter, kan man jo fortsætte tankerækken: Fyr alle ansatte - så er de penge sparet og regnearket har vist sit værd.

Tanken er jo grotesk.

Hvad blev der af serviceniveau, medarbejdertrivsel, motivation og arbejdsglæde? Er det faktorer, der ikke passer ind i regnearkshysteriet? Er personalepleje faldet ud af ordforrådet?

Trivsel på bundlinjen

Der er - og har altid været - en sammenhæng mellem medarbejdertrivsel og sorte tal på bundlinjen. Det har altid kunnet betale sig at behandle sine ansatte ordentligt. (Man behandler vel folk, som man gerne selv vil behandles - gør man ikke?)

Involverer man medarbejderne i arbejdsgangene og giver den enkelte en følelse af medejerskab af sin egen arbejdsplads, 'risikerer' man, at røde tal på bundlinjen bliver til sorte og endda et drastisk fald i fraværstatistikken som sidegevinst.

Kan man lære af historien?

- Yes We Can!

Så fra rejsesekretæren stol, skal der lyde en opfordring til de rederier der i 2019 har haft over 500 lønnumre igennem bogholderiet, vel at mærke uden at de søfolk i dag gør karriere i selvsamme rederier: Kik tilbage.

Hvornår er det sidst lykkedes noget rederi at blive en succes ved at presse al livs- og arbejdsglæde ud af besætningen? Nej vel?

Brug nu den ressource som vores sejlede repræsenterer, og respekter det menneskelige faktum, at ingen er forpligtet ud over sine evner! Og sidst - men ikke mindst - Den kloge skal IKKE narre den mindre kloge.

Hjælp de unge, i stedet for at misbruge deres uvidenhed!

I var selv unge engang.

Faglige sager

& noter

Bortvisning uden lovhjemmel i Fjord Line

Af Kirsten Østergaard, faglig konsulent i Metal Maritime

Forlig med Fjord Line i sag om uberettiget bortvisning. Men det holdt hårdt, og der måtte et fællesmøde til, inden der blev opnået enighed mellem Metal Maritime og Fjord Line.

Som der har kunne læses i det sidste fagblad har vi flere og flere sager med Fjord Line omkring afskedigelser. Denne måned skulle vi heller ikke slippe for sådan en sag. Til søs er en afsked lig med bortvisning jf. Sømandslovens bestemmelser.

Et medlem rettede henvendelse til os i forbindelse med, at hun var blevet bortvist med begrundelse "udtalelser som ikke tolereres". Det skal nævnes, at

der ikke tidligere er givet advarsler til vores medlem.

Vi anfægtede straks denne bortvisning og forsøgte at finde ud af, hvad der var op og ned i denne sag, herunder om der kunne indgås forlig i sagen.

Rederiets forklaring var, at 2 vidner, 5 dage efter de påståede udtalelser havde fundet sted, havde indberettet vores medlem. Rederiet påstod brud på rederiets "code of conduct" og fastholdt derfor bortvisningen.

Ingen lovhjemmel - men brud på overenskomsten

Et af vores argumenter var, at der på den skriftlige bortvisning (hyrekontrakten) ikke var henvisninger til lovgrundlaget, som i dette tilfælde er Sømandslovens § 17. Denne lov kan derfor ikke finde anvendelse i denne sag. I øvrigt er rederiers "code of conduct" ikke nævnt i Sømandsloven som bortvisningsgrund og ej heller nævnt på medlemmets hyre-

kontrakt som evt. bortvisningsgrund.

Derimod var der tale om brud på overenskomsten mellem Fjord Line og Metal Maritime. I overenskomsten er der ikke givet mulighed for bortvisning, men kun mulighed for opsigelse af ansættelsesforholdet med det personlige opsigelsesvarsel. I medlemmets tilfælde med 3 måneders varsel.

Efter forsøg på at opnå forlig i sagen måtte vi sande, at der ikke var basis for det. Næste skridt var derfor at indkalde rederiet til fællesmøde, hvor rederiets arbejdsgiverforening Danske Rederier også var til stede. Efter forhandlinger i 2,5 time lykkedes det endeligt parterne at indgå forlig i sagen og medlemmet har fået tilkendt en erstatning for usaglig bortvisning.

Lad os håbe, at dette har lagt en dæmper på rederiets brug af bortvisninger i sager, der ikke er begrundet i lovgivningen på området.

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

STATUS OVERENSKOMSTER

ÆrøXpressens færge tager form og planlægges i drift 1. december.
Foto: ÆrøXpressen



Overenskomst med ÆrøXpressen

Af Caspar Mose, faglig konsulent i Metal Maritime

Rederiet ÆrøXpressen henvendte sig i foråret med ønske om at ville indgå overenskomst for alle stillinger på den nye færge mellem Marstal og Rudkøbing. ÆrøXpressen, der er et privat ejet aktieselskab, er ikke medlem af Bilfærgernes Rederiforening og er derfor ikke omfattet af dennes hovedoverenskomster.

Da Metal Maritime dækker alle faggrupper i den kommende besætning på fartøjet, gav det rederiet mulighed for at forhandle en overenskomst, der netop dækker alle faggrupper på færgen.

Efter den første kontakt i foråret og indledende drøftelser om afklaring og afgrænsning af arbejdsområder, stod det imidlertid klart, at parterne var langt fra hinanden. Da vi samtidig kunne konstatere, at rederiet forhandlede med andre samtidig, afbrød vi forhandlingerne, der således strandede i forsommeren.

Efter nogle måneders pause vendte rederiet tilbage

og informerede os om, at sonderingerne med andre organisationer var indstillet. Herefter blev

kontakten genoptaget i et konstruktivt forløb, der i første omgang udmøntede sig i, at vi fra Metal Maritime fremsendte et overenskomstudkast.

Vi kom ikke helt i hus med første udkast og vi mødtes igen i efteråret, hvor de sidste knaster kom på plads. Dermed er der nu indgået en overenskomst mellem ÆrøXpressen og Metal Maritime for al besætning om bord.

Vi anerkender, at ÆrøXpressen har valgt en overenskomstpartner, der er en del af Den Danske Model med alle muligheder for de ansatte til at tage eventuelle faglige sager gennem det fagretlige system.

For rederiet kan det være en administrativ fordel, at alle er ansat på samme overenskomst og forhold. Den lettede administrationsbyrde skal komme begge parter til gode og det er vores opgave at sikre, at de ansatte får en tilstrækkelig del af dette udbytte.

Vi ser frem til, at overenskomsten kommer i brug og ønsker ÆrøXpressen god vind.

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

Danske Rederier - DRO II: Sammenskrivning af overenskomster

2020 er året, hvor der skal forhandles overenskomster med alle rederiforeninger. I den forbindelse deltager vi i en arbejdsgruppe sammen med Danske Rederier (tidligere Rederiforening af 2010 og nu kaldet DRO II), hvor vi kigger på at sammenskrive et antal overenskomster for faglærte, befarnе og ubefarne skibsassistenter samt skibsmekanikere og assistenter.

Det drejer sig om basisoverenskomsten, specialskibsoverenskomsten og bugser-skibsoverenskomsten. Der er udelukkende tale om evt. sammenskrivning af hovedoverenskomsterne og altså ikke de rederispecifikke overenskomster, som stadigvæk forhandles mellem Metal Maritime og de enkelte rederier. **køj**

Molslinjens lokaftaler

Bornholmslinjen

For Bornholmslinjen forhandlede vi skibsassistent lokaftaler den 3. september 2019. Der var en del punkter, der ikke blev afklaret på mødet fordi rederiet skulle undersøge visse udeståender hjemme i rederiet. Vi havde således en forventning om, at rederiet ville vende tilbage med svar på vores udeståender, men indtil i dag - 24. oktober - har vi intet hørt fra rederiet. Vi må nok konkludere for vores del, at evt. ændringer så må afvente forhandlinger til de kommende overenskomstforhandlinger i 2020.

Molslinjens vestruter

På samme møde blev der drøftet ændringer til Molslinjens vestruter (Als, Fanø, Langeland og Samsø). Disse forhandlinger er færdige og ændringerne kan ses på hjemmesiden under overenskomster. **køj**

Opsigelse under sygdom - herunder 120-dages reglen

Af Christian H. Petersen, faglig leder i Metal Maritime

Sygdom er et af de emner, som vi får mange henvendelser om i faglig afdeling. Det er også et af de områder, hvor der findes mange myter, antagelser og en del fejlinformation. Eksempelvis tror mange, at man slet ikke kan blive opsagt under sygdom, hvilket ikke er korrekt. Andre har hørt noget om en 120 dages regel, som skulle betyde, at man kun kan blive opsagt efter 120 dages sygdom, og at man derudover så skal opsiges med sit normale varsel. Dette er imidlertid en misforståelse, og altså heller ikke korrekt.

Funktionærlov versus Sømandslov/overenskomst

For det første stammer den såkaldte 120-dages regel fra Funktionærloven og blandt Metal Maritimes medlemmer er det kun et fåtal, som er omfattet af Funktionærloven. For sejlsende medlemmer gælder Lov om søfarendes ansættelsesforhold (Sømandsloven) og/eller overenskomsten på det pågældende område.

Derudover betyder 120-dages reglen i Funktionærloven ikke, at man tidligst kan opsiges efter 120 dages sygdom. Den siger blot, at arbejdsgiver kan opsiges en medarbejder med forkortet opsigelsesvarsel, når sygefraværet er nået op på 120 dage. Med andre ord kan man som funktionær godt opsiges tidligere, men så skal det være med det personlige opsigelsesvarsel. Så lad mig her slå fast, at man kan opsiges under sygdom, og der er ikke noget krav om, at der skal gå mindst 120 dage før en arbejdsgiver kan

opsige medarbejdere under sygdom.

Som nævnt herover er det kun et fåtal af MM-medlemmer, som er omfattet af Funktionærloven, da denne ikke gælder for søfarende og typisk heller ikke for offshore-medarbejdere. For vores medlemmer er det generelt reglerne i Sømandsloven og overenskomsten, som er gældende. Vi har dog medlemmer, som går i land og de kan være omfattet af Funktionærloven – og dermed også 120-dages reglen.

Sag mod Horesta om fortolkning af 120-dages reglen

Derudover indeholder vores overenskomst med Horesta for cateringmedarbejdere offshore en bestemmelse, som er næsten enslydende med teksten om 120-dages reglen i Funktionærloven. Da det kun er dette område, hvor vi har denne bestemmelse og det generelt ikke har været en bestemmelse, som arbejdsgiverne har benyttet sig af, så er det ikke

et emne, vi har beskæftiget os meget med hidtil. Faktisk erindrer jeg ikke at have haft en eneste sag om dette.

Det vil sige indtil for nylig. For den 23. august blev et medlem ansat på vores overenskomst med Horesta opsagt med henvisning til netop overenskomstens bestemmelse om 120-dages reglen.

Bestemmelsen i overenskomsten lyder som følger:

Ansættelsen kan opsiges med 1 måneds varsel til ophør ved udløbet af en kalendermåned, når følgende 3 betingelser alle er opfyldt:

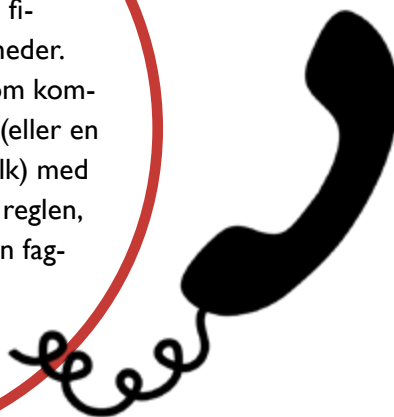
1. Den ansatte skal inden for de senest forløbne 12 måneder have oppebåret løn under sygdom i 120 dage i alt (inkl. søn- og helligdage).
2. Opsigelsen skal ske i umiddelbar tilknytning til udløbet af de 120 sygedage.
3. Opsigelsen skal ske, mens den ansatte endnu er syg.

Efter henvendelse fra medlemmet, tog Metal Maritime sagen op med virksomheden, da vi ikke mente, at opsigelsen var sket i umiddelbar tilknytning til udløbet af de 120 sygedage og dermed var det vores vurdering, at opsigelsen var usaglig.

> fortsætter næste side



Som det fremgår, er sygdom et område med mange forskellige finurligheder og fortolkningsmuligheder. Derfor opfordrer vi medlemmer, som kommer ud for opsigelse under sygdom (eller en afskedigelse under sygdom for søfolk) med eller uden henvisning til 120-dages reglen, til at kontakte faglig afdeling for en fagretlig vurdering af sagen.



> fortsat fra forrige side

Medlemmet havde over to perioder inden for 12 måneder været syg i sammenlagt 137 dage, da hun blev opsagt, hvilket i vores optik langt fra må siges at være ”i umiddelbar tilknytning til udløbet af 120 dage”.

Virksomheden svarede, at de helt bevidst havde ventet med opsigelsen på grund af gældende retspraksis på området. Dette efter rådgivning fra deres arbejdsgiverorganisation Horesta, som anførte at retspraksis på området siger, at når de 120 dage passerer på en arbejdsfri dag, så skal man vente med at opsiges, til man har fået bekræftet, at medarbejderen fortsat er sygemeldt på den første dag, hvor man skulle være mødt på arbejde igen.

I dette tilfælde arbejdede medlemmet på en turnus med 2 uger ude og 3 uger hjemme. Da de 120 dage blev passeret i en hjemmeperiode, så måtte virksomheden vente de 17 dage, inden hun igen skulle være mødt ud og da hun fortsat var sygemeldt, så kunne de først her opsiges hende med en måneds varsel og med henvisning til 120-dages reglen, selvom hendes normale opsigelsesvarsel var 3 måneder.

Vi fastholdt: Usaglig opsigelse

Fra Metal Maritimes side fastholdt vi dog, at der var tale om en usaglig opsigelse, hvilket primært skyldtes to forhold. For det første er den retspraksis, som Horesta henviste til, baseret på retspraksis omkring Funktionærlovens

bestemmelser om de 120 dage. I princippet har bestemmelsen i vores overenskomst imidlertid ikke noget med Funktionærloven at gøre (selvom de er næsten enslydende), og der har ikke tidligere været nogen sager om dette i forhold til overenskomsten. Dermed er der, som vi ser det, reelt ikke nogen retspraksis at henvise til. For det andet mener vi ikke, at den retspraksis, der er i forhold til Funktionærloven og 120-dages reglen, er entydig, og dermed var vi langt fra overbeviste om relevansen i Horestas argumentation.

Forlig efter møde om sagen

Da begge parter således stod fast på deres, men også anerkendte, at dette emne ikke tidligere var blevet drøftet, blev der afholdt et møde med henblik på at finde en løsning. På mødet krævede vi først og fremmest, at fratrædelsen skulle ændres til den 30. september. I første omgang var medlemmet blevet opsagt til fratrædelse den 22. september. Men jf. OK-bestemmelsen, så skal det være til udløbet af en kalendermåned, hvilket Horesta heller ikke modsatte sig.

I forhold til hovedspørgsmålet, så ville det normalt have været vores udgangspunkt, at medlemmet skulle opsiges med gældende varsel, som i dette tilfælde var 3 måneder. Imidlertid indeholder overenskomsten en bestemmelse vedrørende løn under sygdom, som siger, at man har krav på fuld løn under sygdom i 3 måneder, hvorefter man overgår til syge-

dagpenge. I denne sag ville det betyde, at medlemmet fra den 15. oktober ville overgå til sygedagpenge. Dermed ville der være tale om en forholdsvis værdiløs ”sejr”, hvis vi fastholdt kravet om fuldt opsigelsesvarsel og hvis det i sidste ende var lykkedes os at overbevise en dommer om dette.

I givet fald ville medlemmet have fået løn frem til den 15. oktober og derefter sygedagpenge i resten af ansættelsen, hvilket hun ville få alligevel. Hvis dommeren omvendt havde givet modparten ret, så var lønnen stoppet med udgangen af september og herefter sygedagpenge. På den baggrund var det vores vurdering, at et forlig var den bedste udvej og her lykkedes det os at sikre medlemmet en godtgørelse svarende til en halv månedsløn udover fuld løn frem til 15. oktober. Medlemmet valgte efter kort betænkningstid at acceptere dette forlig, og jeg er overbevist om at vi nåede frem til den bedst mulige løsning for medlemmet.

Fremtidig praksis skal afklares

Vi har desuden aftalt med Horesta, at vi snarest sætter os sammen for at blive enige om en fremtidig praksis på dette område, så alle parter fremover har samme forståelse af teksten.





PR-foto Bornholmslinjen

Bornholmslinjen - siden sidst

Vi har fortsat haft en del løntjek fra Bornholmslinjen og der har der været en del bøvl med at få indkørt lønsystemet hos rederiet. Der har været mange justeringer, beløb ind og ud på lønsedler, og det har

forståeligt skabt en hel del frustration blandt de ansatte. Ved et af løntjekkene opdagede vi, at Bornholmslinjen havde begået brud på overenskomsten.

TR-valgte reguleret

Siden sidste fagblad er der ved at blive ryddet op i forskellige sager. Således er tillidsrepræsentanterne og suppleanterne på Bornholmslinjen blevet reguleret med de manglende timer, de har krav på jf. overenskomsten. **køj**

Manglende kostpenge for skibsassistenter

Der er stadigvæk gang i bunken med løntjek, nu primært skibsassistenternes lønsedler. Her synes det generelle problem at være manglende kostpenge for de mønstrede besætninger og lidt roderi omkring lønnen og den pensionsgivende løn for holddrift contra mønstrede besætninger, hvor der benyttes fejlagtig løntabel. **køj**

Stop for selvopfundne catering-kontrakter

Af Caspar Mose, faglig konsulent i Metal Maritime

Bornholmslinjen havde uden om os, på egen hånd, opfundet en ny kontrakt og nyt tillæg. Der var tale om cateringpersonale, som i perioden april til september blev ansat på en kontrakt, hvor de, mod et tillæg beregnet af Bornholmslinjen, fungerede som Teamledere på nogle vagter og som menig catering på andre vagter.

Denne form for ansættelse var der ikke på forhånd indgået en overenskomst-aftale om mellem Metal Maritime og Bornholmslinjen. Under overenskomst-forhandlingerne fik Bornholmslinjen ikke denne mulighed. Bornholmslinjen opnåede i stedet en øget fleksibilitet for Teamlederne. Mod at der blev ansat flere Teamledere (læs: tilstrækkeligt) kom

Teamlederne på en halvårsnorm, hvori et ekstra behov for Teamledere henover sommeren burde kunne dækkes ind.

Kan ikke bare opfinde ansættelsesformer

Vores anke mod Bornholmslinjen er, at de ikke kan opfinde ansættelsesformer på egen hånd og lave deres eget sideordnede løntrinssystem, som ikke er aftalt med deres overenskomstparter, her Metal Maritime. Dette ser vi som en omgåelse af overenskomsten. Vi krævede derfor, at de pågældende skulle ansættes som Teamledere og godtgøres for den manglende løn. Bornholmslinjen var

> fortsætter næste side

Faglige sager

& noter



PR-foto Bornholmslinjen

Ankenævnet for Søfartsforhold har langt om længe behandlet anken fra 3F Sømændene og CO-Søfart/Metal Maritime over besætningsfastsættelsen på 'Hammershus'.

> fortsat fra forrige side

indledningsvis ikke enige og mente, at deres beregning af tillægget var gjort med en ordentlig baggrund.

Efter en længerevarende meningsudveksling mellem Bornholmslinjen og os, er det endt med, at de pågældende medarbejdere løngodtgøres, som var de ansat som Teamledere i hele perioden. Det vil sige, at de pågældende nu får udbetalt differencen mellem catering-assistentløn og Teamlederløn. Da vi netop har overenskomsten, som de pågældende er ansatte på, har vi kunnet lægge pres på rederiet.

Til Bornholmslinjens ros skal det siges, at de har været gode til og behjælpelige med at få lavet de nødvendige beregninger, da vi først havde fundet modellen for, hvordan vi skulle klare den opståede misforståelse.

Aftaler forpligter

Et af fundamentene i aftalesystemet i Danmark er netop, at parterne indgår aftaler og at medlemmer af begge foreningers medlemmer (medarbejdere og rederier under Danske Rederier) overholder aftalerne, og at der ikke ved siden af laves andre skjulte aftaler eller sideordnede lønrammer og skuffe-løntrin. Det var det, Bornholmslinjen her havde givet sig i kast med. Fremadrettet ansættes cateringpersonale, der skal fungere som teamledere i en periode, som Teamleder i denne periode.

'Hammershus':

Besætningskrav øget med 1 skibsassistent

Forsvarlig bemanning på Bornholmslinjens færge 'Hammershus' skal bestå af 3 befarne skibsassistenter og 1 ubefaren.

Det erkendte og accepterede rederiet ved behandlingen i Ankenævnet for Søfartsforhold. Ankenævnet imødekommer dermed anken fra CO-Søfart/Metal Maritime og 3F Sømændenes over den oprindelige bemanningsfastsættelse, der lød på 2 befarne og 1 ubefaren.

Sagsbehandlingstiden i Ankenævnet for Søfartsforhold har været umådeligt lang. Anken blev indgivet først i septem-

ber sidste år og blev endeligt afgjort på et møde i nævnet her sidst i oktober - knap 14 måneder efter.

Så det, der oprindeligt var en anke over en forhåndsfastsættelse af bemanningen afsluttede med en kendelse, der vedrører et skib, der nu har sejlet i godt et år.

Efter færgen kom i drift og gennem sensommeren sidste år opmandede rederiet med yderligere to befarne - ud over de 2, som kravet den gang lød på.

køj

Bornholmslinjen:

Afløsere på kursus uden løn

Nyansatte afløsere, der havde deltaget i et sikkerhedskursus i Sverige, havde ikke fået løn for de 4 dage kurset varer. Der er nu indgået aftale med rederiet om lønbetaling fremadrettet. Medlemmer, der manglede timer bagudrettet vil få disse udbetalt med udgangen af november måned.

køj

Fejl i ferieopsparing af kontanterstatning

Ved et af de efterhånden mange, nødvendige, løntjek på Bornholmslinjen opdagede vi, at kontanterstattet overtid ikke var talt med i den ferieberettigede løn. Bornholmslinjen retter fejlen og gennemgår øvrige udbetalinger af kontanterstattet overtid for at se, om fejlen er sket på andres løn. cm

Foto: Georg Stage / Julie Kolath



Faglige sager

& noter

Opfordring til regeringen:

-Dobbelttogt for 'Georg Stage' på finansloven

Skoleskibet 'Georg Stage' bør tilføres midler på finansloven, så skoleskibet også i 2020 kan gennemføre to togter. Regeringen opfordres i en fællesskrivelse fra Danske Rederier, Esvagt, Dansk Metal og CO-Søfart til at genoverveje prioriteringerne af økonomien til uddannelse af ubefarne skibsassistenter.

"Der er brug for en forøgelse af antallet af studiepladser til grundkurset for skibsassistenter, medmindre erhvervet, som nu, skal fortsætte

rekrutteringen i udlandet", hedder det i brevet til Uddannelses- og Forskningsminister Ane Halsboe-Jørgensen.

Henvendelsen er foranlediget af regeringens forslag til finanslov, hvor bl.a. skoleskibet 'Georg Stage' kun er bevilget penge til et enkelt togt. 'Georg Stage' fik for dette års finanslov sidste år bevilget ekstra 8 mio. kr., så skibet kunne gennemføre to togter i år.

han

Metal Maritime: Skolebesøg fortsætter

Af **Caspar Mose**, faglig konsulent i Metal Maritime

Sammen med rejsesekretær Barno Jensen har jeg her i efteråret fortsat rækken af besøg på de maritime skoler - og vi fortsætter besøgsrækken i det nye år. Også skoleskibene er omfattet af besøgene, der nu foregår i et struktureret samarbejde med 3F Sømændene, når det gælder besøg på grunduddannelserne som skoleskibe og søfartsskoler / HF Søfart.

Samarbejdet med 3F Sømændene sikrer, at eleverne får saglig oplysning og at de samtidig "slipper for" at skulle høre det samme om overenskomster og fagforeningernes arbejde to gange.

Her i sensommeren var vi som tidligere på Svendborg Søfartsskole. Og

senest har vi sammen med 3F Sømændene besøgt både MARTEC i Frederikshavn og skoleskibet 'Georg Stage'.

Fra Metal Maritime er besøgene på navigationsskolerne i hhv. Skagen, Svendborg og Marstal også på vej i et mere fast mønster. Foruden oplysning om overenskomster og de fagretlige muligheder i "Den Danske Model" er det en fornøjelse at informere om mulighederne for - som medlem af Metal Maritime - at søge økonomisk støtte til bogindkøb mm. i forbindelse med uddannelsen. Spørgelysten kan jeg konstatere er stigende for hvert besøg - og det lover jo godt for aktiviteterne i det nye år.

NYT om tillidsvalgte

Molslinjen

Som tillidsrepræsentant for skibsassistenterne er Michael Fredenslund Jensen valgt på Kattegatruten.

DFDS

På 'Crown Seaways' samt 'Pearl Seaways', er Stefan-Benjamin Wiinrank valgt som talsmand for Floormanagere.

Fjordline

Der er afholdt flere TR-valg i Fjordline - bl.a. for skibsassistenter på både 'Stavanger Fjord' og 'Bergens Fjord'. På 'Stavanger Fjord' er Ove Stubberup Sørensen valgt, mens Daniel Sehested Frederiksen er valgt på 'Bergens Fjord'.

Derudover er rederiassistent Morten Christian Magnussen valgt som suppleant for tillidsrepræsentant, menigt cateringpersonale på 'Stavangerfjord'.

På 'Oslo Fjord' er Renato Stojnic genvalgt som tillidsrepræsentant for menigt catering og Henriette Steenberg Thomsen valgt som suppleant.

Vi ønsker alle tillykke med valget og ser frem til samarbejdet.

jwa/mb

DIS skatteforslag:

Ministre imødekomme overfor alternativt forslag

Af Ole Philipsen, formand CO-Søfart & Metal Maritime

Både skatteminister og erhvervsminister har vist vilje til at se på alternative forslag. Dansk Metal, CO-Søfart, Maskinmestrenes Forening og Danske Rederier arbejder nu konstruktivt sammen for at finde en løsning.

Det meget omdiskuterede forslag til ændringer af DIS, blandt andet ændringer så at rederier (ikke søfarende) kan tage DIS-ordningen væk fra dansk flag og bruge den på skibe under andre EU/EØS-flagede skibe er ved redaktionens slutning først i november stadig ikke fremsat i Folketinget, men vil nok blive det inden dette blad udkommer.

Lovforslaget haster, især for de danske skibsredere, da DIS pr. 1. januar 2020 vil være en ulovlig statsstøtteordning, med mindre lovforslaget er vedtaget og i kraft inden 1. januar 2020. Det skal siges, at

det ikke er den danske regering, som har ønsket at ændre loven, men EU-krav.

Kraftige protester

CO-Søfart/Metal Maritime, Maskinmestrenes Forening og rederiforeningen har protesteret kraftigt mod forslaget, da vi mener, at det burde vendes om. Således at det er den søfarende, der kan tage DIS med sig på andre EU/EØS-skibe, og det er den søfarende, som vælger om han/hun ønsker nettoløn eller beholder sine skattemæssige fradrag.

Som lovforslaget er nu, kan en skibsreder spekulere i at flytte sine skibe til f.eks. Malta-flag og sætte besætningen på DIS-hyre.

Det vil give rederiet en besparelse på ca. 20 pct. i forhold til, hvis skibene var på dansk flag, da rederen under Malta-flag ikke vil skulle følge dansk ferielov, betale til dansk arbejdsskade-forsikring, barsel, udligningsbeløb for sine danske søfarende, sygedagpenge osv. samtidig med, at de søfarende ikke vil være omfattet af den danske lov om søfarendes ansættelsesforhold og dens bestemmelser.

Dansk Metal, CO-Søfart og Ma-

skinmestrenes Forening har været i en god og konstruktiv møderække med skatteministeren, erhvervsministeren og embedsværket om disse problemstillinger.

Der har været lydhørhed og erkendelse overfor de problemstillinger, vi har rejst og villighed til at finde en bedre løsning for at leve op til EU-krav.

DM, CO-Søfart, MMF og Rederiforeningen er sammen kommet med et alternativt forslag til lovtekst, som vil flytte DIS-retten over til den søfarende i stedet for hos rederen.

Regeringen er positiv overfor dette forslag og har lovet, at de vil arbejde for at få dette godkendt i EU, således at Danmark kan ændre DIS-loven i 2020, til den foreslåede model.

Vi er glade og taknemlige for den åbne og konstruktive tilgang, som skatteministeren og erhvervsministeren har i denne proces og deres villighed til at finde fornuftige løsninger.

DM, CO-Søfart, MMF og Rederiforeningen arbejder nu konstruktivt sammen om at finde løsninger, således at begge parter kan leve med den kommende lov, indtil den bliver ændret. ●

Statsborgerskab på danske færger og passagerskibe

EU har pålagt Danmark at ændre sin DIS-lov, således at det efter den 1. januar 2020 er et krav, at man skal have EU/EØS-statsborgerskab for at kunne opnå statsstøttet løn (f.eks. DIS-hyre) på et passagerskib eller færges i regelmæssig fart mellem EU/EØS-havne. Ikke-EU/EØS-borgere kan ikke omfattes af statsstøtteordninger.

Kravet om statsborgerskab er absolut, det er ikke nok at

have permanent opholds- og arbejdstilladelse.

EU fortolker nu det Maritime Statsstøtte-direktiv således, for at beskytte og sikre beskæftigelse af EU/EØS-søfarende i disse skibe.

I Danmark vil denne ændring bl.a. omfatte DFDS A/S, Fjord Line A/S, Scandlines, HH-Ferries og Bornholmslinjen.

op

Forholdene for besætningen om bord på 41 år gamle 'Aressa' var under al kritik, da skibet blev tilbageholdt i København. Foto: ITF-inspektør Morten Bach



Tilbageholdt 3 uger i København:

Manglende løn og lang række af alvorlige fejl

Det russisk ejede stykgodsskib, 'Aressa', blev 11. september tilbageholdt af Søfartsstyrelsen efter en inspektion i København. Fokus var især på besætningens ve og vel. De manglende løn, nogle var ikke blevet afløst - og om bord var provianten mangelfuld og opholdsarealerne beskidte og uden varme.

Inspektøren fra Søfartsstyrelsen fandt i alt 33 fejl og mangler ved havnestatskontrollen om bord på 'Aressa', da skibet var ankommet til København for losning af en partlast onsdag 11. september. 10 af fejlene var så alvorlige, at de hver for sig gav grundlag for tilbageholdelse.

Da der også var flere brud på MLC (Maritime Labour Convention) - herunder rod med hyrekontrakter, manglende løn til besætningen og tvivl om enkelte besætningsmedlemmer skulle have været hjemme for længst, kontaktede Søfartsstyrelsen ITF.

-Vi har et fortrinligt samarbejde med de danske ITF-inspektører, og det var vores indtryk, at besætningen om bord havde brug for hjælp, fortæller synschef Martin John fra Søfartsstyrelsen, og fortsætter:

-Det blev en lang proces, inden alle fejl og mangler om bord var udbedret. Vi krævede alt udbedret og rettet, inden skibet kunne få lov til at afsejle.

Blandt de tekniske fejl om bord var flere relateret direkte til skibets sikkerhed. Manglende søkort, defekt brandbekæmpelsesudstyr, defekte brandalarmer og forældede redningsmidler var således blandt de registrerede fejl.

ITF-inspektør Morten Bach blev ved første kontakt til skibet smidt i land

af kaptajnen. Men hans første indtryk af en undertrykt og bange besætning blev senere bekræftet, da han modtog en anonym henvendelse fra bekymrede besætningsmedlemmer, der kunne fortælle om manglende løn og manglende afløsninger.

-Det er under al kritik, at skibsredere kan behandle sine folk på den måde, siger Morten Bach:

-Efter nogen tid lykkedes det at få både afløsninger og manglende lønudbetalinger ordnet. Det positive er trods alt, at de her skibe altså bliver fanget i den danske Søfartsstyrelses kontrol, tilføjer ITF-inspektør Morten Bach.

Besætningen om bord talte 11 i alt, heraf 9 fra Rusland og 2 fra Hviderusland.

Tilbageholdelsen i København var skibets tredje inden for et år.

I november sidste år lå 'Aressa' fire dage tilbageholdt i Azov i det Azovske Hav i Rusland. Defekter ved redningsbåde og brandslukningsudstyr var blandt årsagerne til tilbageholdelsen.

To måneder senere, 23. januar i år, fandt havnestatsinspektørerne i Goole i Storbritannien 24 fejl og mangler ved skibet. 13 af manglerne var så grove, at de hver for sig gav grundlag for tilbageholdelse.

> fortsætter næste side

> fortsat fra forrige side

Russisk reder udnyttede flag-trick og undgik banning

Skibet var den gang registreret under Togo-flag. Efter tilbageholdelsen i Goole flagede rederiet, Baltrethflot Ltd., skibet om, og det var således under Cameroun-flag, da det anløb København.

-Da rederiet havde lavet det her nummer med at omflage efter tilbageholdelse nr. 2, undgik skibet at blive 'banned' efter sin tredje tilbageholdelse, sådan som reglerne ellers er indenfor Paris-Mou, fortæller synschef Martin John.

En 'banning' ville have betydet, at skibet ikke kunne anløbe havne i bl.a. Europa.

-Vi tog emnet op i ParisMou, straks vi blev opmærksomme på dette "hul" i regelsættet. I Paris MoU er der nu udarbejdet et initiativ til at få lukket dette "hul". Initiativets gennemførelse afventer nu, at EU-kommissionen åbner op for en ændring af Havnestatskontrol-direktivet, så den mulighed for at omgå systemet fremadrettet bliver endelig lukket. Nu er der skabt opmærksomhed om problemet, forklarer Martin John.

-Vi har brugt mange ressourcer på den her sag med 'Aressa', og vi har i vores fokus på besætningens forhold også gjort brug af tolke-hjælp. Vi har under fire øjne haft samtaler med hver enkelt om bord for at være sikre på, at de havde fået, hvad de havde krav på og at de ikke manglede noget, uddyber synschef Martin John.

'Aressa' blev frigivet 2. oktober efter 22 dages tilbageholdelse. ●

Faglige sager

& noter

Officerernes OK-forhandlinger 2020:

Mange forringende ønsker fra rederne

Af Ole Philipsen, formand Metal Maritime

Metal Maritime forventer, at de kommende forhandlinger om fornyelse af navigatørenes og hovmestrenes overenskomster blive ganske hårde og vanskelige.

Rederierne har mange ønsker til især navigatørenes vilkår, herunder bl.a. længere udmønstringsperioder, afskaffelse af straffefridøgn ved overskridelse af udeperioder, lavere hyre til nyuddannede, ændring af optjeningsdage og en del andre ting.

Det forlyder, at rederne vil forsøge at slippe ud af de rederispecifikke aftaler (særoverenskomster) og alene følge hovedoverenskomsten.

Vi har med nogen forbløffelse kunnet læse, at direktøren for Lederne Søfart har udtalt, at han ikke forventer, at der vil blive rederønsker til ringere vilkår

eller lønninger for navigatører i Danske Rederier. Hvor han har den opfattelse fra, forstår vi ikke helt. Det er ikke den, de overenskomst bærende organisationer møder eller har mødt i sine møder med rederier og deres forening.

Men når man, som Lederne Søfart, ikke er en del af og ikke bliver en del af samarbejdet om overenskomstfornyelserne 2020 og derfor ikke deltager, så må man jo gætte, drømme og formode. Vi kan da håbe, at hans gætterier er bedre end vores viden.

I de kommende forhandlinger samarbejder vi tæt med Maskinmestrenes Forening, som har de samme problemstillinger som vi.

Medlemmer skal opfordres til at indsende konkrete forslag til de kommende overenskomstforhandlinger. ●



www.sygdomsramte-borgere.dk

YDER TILSKUD TIL
REKREATION

Tlf. 20 94 18 32

Træffes: tirsdag & torsdag kl. 10-12

Skibsledelsen på færgen 'Stena Nautica' har på egen hånd sat gang i intern rekruttering, hvor ansatte i cateringafdelingen inspireres til omskoling og uddannelse til f.eks. job på dækket. Det fortalte fagforeningen Seko Sjöfolk i Sverige om i sit fagblad Sjömannen i denne artikel i sommer. Som inspiration bringer vi efter aftale med redaktionen bag Sjömannen artiklen med den gode ide.



Foto: Stena Line

Cateringpersonale bliver skibsassistenter på 'Stena Nautica'

Skibsledelsen på færgen 'Stena Nautica' arbejder aktivt for at rekruttere folk fra catering til skibsdriften. De seneste år er fire kvinder og mænd mønstret om fra catering- og shoppdelen til dækket, hvor de har arbejdet sig op fra ubefarne til befarne skibsassistenter.



Skibsfører Jan-Eric Alcén har iværksat en intern rekruttering om bord på 'Stena Nautica' i erkendelse af, at tilgangen af især skibsassistenter fra de gængse rekrutteringskanaler ikke dækker behovet.

Foto: Dick Gillberg

Bag initiativet står 'Stena Nautica's' skibsfører, Jan-Eric Alcén. Han siger, at rekrutteringen er en af de største bekymringer om bord, og at de elever, som kommer ud fra gymnasiernes søfartslinjer ikke er tilstrækkelige til at dække behovet for arbejdskraft til driften af skibet. Derfor forsøger man at finde folk internt, som kunne tænkes at ville skifte arbejdsopgaver, men fortsat forblive om bord.

Først og fremmest handler det om job på dækket.

-Vi er meget lydhøre og åbne overfor de, der synes, at jobbet som skibsassistent virker spændende, og vil man

prøve at være med på broen eller på bildæk er man velkommen til det. Både jeg og styrmændene er meget transparente og inviterer gerne dem indenfor, som er interesseret, siger Jan-Eric Alcén.

Allerede kendte med livet til søs

-Fordelene ved intern-rekruttering, siger Alcén, er at de, som søger over til driften allerede ved, at de trives med livet til søs. I gennemsnit skifter én person om året linje.

-Jeg tror, at den her bevægelse mellem afdelingerne blandt andet beror på, at vi har så himmelsk god stemning om bord og at alle omgås alle. Man sidder sam-

men i messen og vores juniorstymænd er gode til at arrangere filmaftener og andre aktiviteter. Det tror jeg gør, at flere vover at nærme sig driften og vise, at de er interesserede, siger Jan-Eric Alcén.

At den interne konkurrence om medarbejderne skulle føre til sure miner i de afdelinger, som afgiver folk, oplever Jan-Eric Alcén ikke.

-De som går over til driften er ofte nogle som er lidt erfarne og allerede gør et godt job i cateringafdelingen. Men jeg har ikke oplevet, at det her skaber konflikter. Det handler jo ikke om noget stort antal af medarbejdere, og de som skifter linje bliver jo fortsat om bord.



En af dem på 'Stena Nautica', som har sadlet om, er Pernilla Strandberg. Hun begyndte hos Stena i 2013 i catering men blev hurtigt interesseret i arbejdet på dækket. Efter tre år fik hun tilbudt et vikariat som ubefaren og nu er hun

befaren skibsassistent og hovedarbejds-miljørepræsentant om bord.

Mere frit at være på dækket

-Jeg kiggede på de gamle fyre i driften og tænkte, at de virkede til at have et sjovt

job. Og betydeligt friere end at være at i catering, selv om vi havde det dødsjovt der også, siger hun.

Men for den, som vil bytte arbejdsopgaver, er det ikke bare at mønstre om. Har man ikke gået via gymnasiets søfartslinje skal man først sejle som ubefaren (Sverige: Jungman) i 12 måneder for at blive letmatros og herefter 18 måneder for at blive skibsassistent (Sverige: Matros). Derfor kræves en del uddannelse.

-I den sammenhæng er det en fordel at være skibsfører med budgetansvar og selv kunne træffe beslutning om at sende folk på kursus, siger Jan-Eric Alcén. Nu er rederiet også blevet mere åbent for pladser til ubefarne, hvilket understøtter rekrutteringen vældig meget for os. ●

Artikel fra Sjömannen

Udgivet af Seko Sjöfolk, Sverige
Den originale svenske artikel er skrevet af Linda Sundgren

Artikel og billeder bringes efter aftale med redaktionen hos Seko Sjöfolk, journalist Linda Sundgren, fotograf Dick Gillberg samt skibsfører Jan-Eric Alcén og skibsassistent Pernilla Strandberg fra 'Stena Nautica'.



Pernilla Strandberg er tilfreds med sit skifte fra cateringafdelingen til nu at være befaren skibsassistent på 'Stena Nautica'. Flere om bord er fulgt i hendes fodspor.
Foto: Klara Johansson

Danske regler:

Genvej til navigatør for hovmestre/kokke

Hovmestre og kokke har siden 2008 haft mulighed for at skyde genvej, hvis de ønsker at uddanne sig til navigatør.

Uddannelsesvejen, der dengang blev aftalt med Søfartsstyrelsen i skyggen af Mærsk' masseopsigelser af danske hovmestre/kokke er fortsat gældende, og en del har siden dengang gennemført uddannelsen.

Trin ét er at opnå baggrund og fartstid til at blive optaget på navigationsskole. Dette kan efter aftalen med Søfartsstyrelsen opnås således:

- 36 måneders dokumenteret fartstid som hovmester/kok efter opnået sønæringsbevis som skibskok.
- 10 ugers skibsassistentkursus på MARTEC. (Også kaldet "Kursus for personer med svendebrev - ubefaren).
- 3 måneders fartstid som overtallig styrmandsaspirant med uddannelsesbog (alternativt 6 måneders fartstid som ubefaren skibsassistent med uddannelsesbog).

PRAKTISK:

Det er Metal Maritime, der forestår godkendelse af hovmester/koks dokumenterede sejltilid/uddannelse for optagelse på skibsassistentkurset og den fortsatte uddannelse.

Navigationsskole

Herefter følger uddannelse på navigationsskole, MARTEC Skagen eller på Marstal Navigationsskole, hvor der søges om optagelse.

Efter optagelse på navigationsskolen følger den normale navigationsuddannelse med først kystskippereksamen (1/2 år) og herefter følgende moduler til sætteskippereksamen (1 år) samt skibsførereksamen (1 år).

Helge Bech

søfyrbøder & billedkunstner

1915 - 1949



Natten mellem 22. og 23. februar 1949 forliste S/S Themis på rejse fra Gjerrild på Djursland til København med en last ral. Tre sømil syd for Hesselø sank skibet i hårdt vejr, hvor det formodes, at lasten havde forkubbet sig. To besætningsmedlemmer overlevede forliset, der kostede de øvrige syv om bord livet.

Blandt de omkomne var Helge Bech, der indimellem sejlede som fyrbøder for at tjene penge til studierne på

Kunstakademiet, hvor han af undervisere og medstuderende var spået en lovende karriere. Det satte et af efterkrigstidens mange forlis en brat og tragisk stopper for.

Trods sine kun 33 år, havde Helge Bech en lang række værker bag sig - mange med motiver fra maskinrum, fyrbødernes arbejde og situationer om bord.

Det retslige efterspil efter søulykken frikendte trods mangelfulde redningsmidler skibsrederen for ansvar for forliset, hvilket Søfyrbødernes Forbund nok mente ville vække opsigt blandt sømænd.





Helge Bech illustrerede forsiden af Søfyrbødernes Forbunds fagblad, Faklen to gange. En akvarel prydede jule-forsiden i 1947. I 1948 var det en tuschtegning. Begge motiver maskinrum.

Søfyrbødernes Forbunds fagblad, Faklen, bragte efter 'Themis' forlis flere artikler om forliset, hvor endnu et medlem foruden Helge Bech var omkommet. Om Helge Arent Bech Laursen, som hans fulde navn lød, skrev Faklen blandt andet:

"Bech var endnu ved sin død ret ukendt af offentligheden, men i kunstnerkredse og blandt kammeraterne på Akademiet ventede man sig det helt usædvanlige af denne stilsfærdige, beskedne mand. Foruden de rige evner han var i besiddelse af, var Bech også en strålende kammerat og altid parat, hvis han kunne hjælpe en ven."

Bladet refererede også til de to julenumre, som Helge Bech havde illustreret og til en planlagt udsmykning af forbundets hyreanvisningslokaler i Kvæsthusgade, København.

Dette arbejde havde han skitseret og planlagt sammen med sin kunstnerkollega og nære ven, Erling Frederiksen. Projektet strandede dog med Helge Bechs død.

Arbejdersmuseet har i arkiverne 130 af Helge Bechs skitser og værker. Han arbejdede bl.a. med træsnit, blyants- og

tuschtegninger, akvarel, tusch og oliemaling - og motiverne spændte vidt. Fra naturlandskaber over portrætter til arbejdsituationer i maskinrummet og på dækket.

Som den eneste af de druknede ved forliset, blev Helge Bech fundet. Få dage efter ulykken, drev hans lig i land på Sjællands Odde, hvor hans søster blev hidkaldt fra København for identifikation.

> fortsætter næste side



Udsigten til Københavns hustage 1947-48 fra Helge Bechs logi, et loftsværelse i baggården Pilestræde 52. Mål: 42x64, privat eje.



"Selvportræt med bowlerhat". Mål: 55x45. Privat eje.

Forliset og efterspillet

Da S/S Themis om eftermiddagen 22. februar 1949 afsejlede fra Gjerrild på Djursland med sin last af ral til København, var vejret roligt. Men ud på eftermiddagen blæste det op, for om aftenen at blive til stærk vest-nordvestlig kuling på Kattegat.

Om bord var i alt ni besætningsmedlemmer. Kun to blev reddet. Tililende skibe fandt den 27-årige bedstemand Henning Andreas Skov drivende rundt i en redningskrans og den 17-årige jungmand Viggo Christensen i den ene af Themis' to redningsbåde.

De to overlevende fortalte under søforklaringen om timerne op til forliset, hvor skibet omkring midnat fik kraftig bagbord slagside i den hårde sø. Et forsøg på at vende skibet op mod søen mislykkedes på grund af tabt damptryk på kedlen.

Bagbord redningsbåd blev sat i vandet, men da fanglinen var mørnet, brast den, og båden drev væk med jungmanden alene om bord. Slagsiden tog til og med agterskibet under vand samledes besætningen midtskibs.

Redningsveste møre og ubrugelige

De tilgængelige kapok-redningsveste revnede i stoffet, da de tog dem på og stropperne brast, da de ville binde dem. Få gummi-redningsveste var agter, men de kunne ikke nås med agterskibet under vand. Skibet havde nu en 60-70 graders slagside, og det var umuligt at sætte styrbord redningsbåd i vandet, hvorfor de resterende otte mand om bord tog plads i båden.

Da Themis ca. kl. 01.30 gik ned, kom redningsbåden ikke klar af daviderne, og den blev trukket med ned. Den kom senere til overfladen med bunden i vejret - og bedstemand Henning Andreas Skov greb en flydende redningskrans.

> fortsætter næste side

Helge Bech

søfyrbøder & billedkunstner

1915 - 1949

> fortsat fra side 17

Han blev begravet i Glostrup 9. marts, hvor også Søfyrbødernes fane var til stede.

Mindefond oprettet

Kunstnerkolleger og studiekammerater tog med vennen og kunstneren Erling Frederiksen i spidsen initiativ til oprettelsen af en fond: Maleren Helge Bechs mindefond.

Søfyrbøderne Forbund anbefalede sine medlemmer at støtte fonden med et bidrag: "... det ville være naturligt, om også hans kammerater fra søen fik lejlighed til at støtte formålet. Der ses ikke så meget på beløbets størrelse som på den gode vilje til at være med," lød det i Faklens opfordring.

Mindefonden bestyres i dag af bl.a. Erling Frederiksens søn, Helge Jaster Frederiksen, som ydermere er opkaldt efter Helge Bech.

Fonden, der siden oprettelsen har støttet kunstnere med legater, står dog overfor sidste uddeling. Myndighedskrav og administration gør det svært at drive mindre fonde, og Helge Jaster Frederiksen fortæller, at bestyrelsen har



Steen Helge Nordrum ser gerne samlingen af værker efter hans onkel, Helge Bech, bevaret for eftertiden i enten fagforenings-regi eller på Arbejdermuseet.

Foto: Hanne Hansen

besluttet at afslutte med manér og uddele fondsbeholdningen i år.

Privat samling overdrages

I 1971 afholdt Kunstforeningen i København en mindeudstilling med tegninger og malerier af Helge Bech. Kataloget omfattede 48 numre i alt. En stor del af værkerne var i privat eje hos bl.a. hans søster. Efter søsterens død arvede Helge

Bechs nevø, Steen Helge Nordrum samlingen. En del gik tabt ved en brand i 70'erne.

-Men her er en 24-25 værker, som jeg gerne ser overdraget til enten fagforeningen

eller Arbejdermuseet. Vi har ikke plads til dem mere, fortæller Steen Helge Nordrum og tilføjer:

-De skulle nødig forsvinde ud i ingenting, så nu er jeg gået i gang med at få det hele samlet sammen for at få både værker og historie bevaret. Min onkel betød meget for min mor - og selv er jeg da stolt af også at være opkaldt efter ham.

Artikel fra Faklen, nr. 4, 1950,
bragt efter retssagen mod skibsrederen.

> fortsat fra forrige side

De to overlevende refererede også under søforhøret, hvordan besætningen under forudgående havneophold i Halmstad havde klaget over redningsmateriellets tilstand til den danske konsul. Konsulen havde efterfølgende opsøgt kaptajnen om bord, der havde kvitteret ved at hidkalde de, der havde klaget og irettesætte dem om, at sådanne klager skulle afleveres til kaptajnen og ikke tredjemand i land.

Ifølge avisartikler om søforklaringen deltog mange pårørende. Og skibsreder Henning Fink, Nyhavn, blev mødt af vrede beskyldninger fra pårørende - herunder den omkomne kaptajns svoger. En vred Henning Fink betegnede beskyldningerne som værende helt hen i vejret. Han havde bedt skibets tidligere kaptajn gennemgå det hele, inden afmønstring, og han havde fundet alt i orden.

Rederen blev ved retssagen året efter frifundet.

S-S Themis's forlis

Sø- og Handelsretten i København afsagde den 15. marts en dom, som ikke vil kunne andet end vække opmærksomhed i sømandskredse. Det vil huskes, at Themis forliste i februar i fjor, 7 mand af besætningen, der var paa 9, omkom, heriblandt 2 af vore medlemmer. Der blev under søforhøret fra de 2 rededes side fremsat angreb imod skibsreder Henning Fink, der var ejer af skibet, for at have forsømt vedligeholdelsen, særligt med henblik paa redningsmateriellet.

Den 21. februar sejlede Themis fra Halmstad til Grenaa. Før afsejlingen var der fra besætningens side rettet henvendelse til den danske konsul i byen med paatale af den forfatning, som redningsmateriellet befandt sig i. Skibet fik dog imod at love at bringe sagen i orden i Grenaa lov til at sejle, men forholdet blev ikke ordnet i denne by, og under sejlsads derfra til København med ral forskubbende lasten sig i det haarde vejr, og skibet kæntrade. Det viste sig, at baadene ikke var i forskriftsmæssig forfatning, ligesom redningsbælterne var raadne og nødraketterne ville ikke brænde.

Under søforhøret hævdede Fink, der som ejer af skibet var ansvarlig for, at materiellet var i orden, at han havde modtaget meddelelse om, at der var noget i vejen med redningsgrejerne. Meddelelsen havde han faaet fra kaptajnen under opholdet i Halmstad, og han havde givet denne ordre til at anskaffe noget nyt. Det var imidlertid ikke sket, men man var fortsat til Grenaa imod løfte om, at forholdet/skulle blive ordnet der, hvilket heller ikke var sket. Kaptajnens svoger forklarede, at denne overfor rederen ved skibets overtagelse havde udtrykt ønske om at faa nyt redningsmateriel ombord, men at rederen havde udtalt, at det maatte vente, til der var tjent nogle penge. Anklagemyndigheden rejste paa grundlag af denne oplysning tiltale imod skibsrederen.

Blandt søfolk vil det vække opmærksomhed, at rederen blev frifundet.

Få det hele med, når det er vigtigt for dig

Det rigtig interessante er det meget relevante. Derfor skræddersyr vi nyheder, informationer og anbefalinger til dig, hvor du er i livet lige nu.

Gå på mitpfa.dk, og giv os lov til at kontakte dig.

PFA

Mere til dig

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

Eben Uhre Lund

Født 1954

1970

Messedreng, ØK

1970 - 1974

Maskinaspirant, ØK

1972 - Maskinisteksamen, Nakskov

1974 - 1976 - Maskinist og l. mester
Tankskibsrederiet Herning

1976 - 1981 - enemester, l. mester, og
maskinchef, div. rederier

1981 - 2002

Driftsmester, Danfoss

2002 - 2004 - Ubef. og bef. skibsassistent
samt maskinist, Rederiet C. Rousing

2004 - 2006

Reparatør og maskinchef, Thor Rederi

Siden 2006: Maskinist og nu inspektør hos
Maritim Supply (Rederiet C. Rousing)

-Paradiset var jo bag maskinrumsdøren

Forældrene stammede fra Jylland og for Esben Uhre Lund rummede barndommens familiebesøg i Jylland et ubeskriveligt højdepunkt. Det var sejladserne med færgerne over Storebælt. Intet var mere spændende, end når maskinrumsdøren blev trukket op, og han måske lige nåede at få et sus fra maskineriet med. At arbejde i sådan et maskinrum

stod for ham som det ultimative mål. Det at have fat i værktøjet, at finde en løsning på et akut opstået problem - og det at indgå i et arbejdsfællesskab med kolleger omkring sig er for ham indbegrebet af det at sejle. Efter en afstikker på 22 år i land, måtte han erkende, at han kedede sig bravt. Vejen til søs igen bragte ham først på dækket som ubefaren og senere befaren skibsassistent, inden alle tråde blev samlet til en kombineret stilling i Rederiet C. Rousing - nu Maritim Supply.

1970

Det var absolut et særsyn, da Esben Uhre Lund i 9. klasse fik mulighed for at komme i erhvervspraktik på produkttankeren 'Vitta Theresa' hos Tankskibsrederiet Herning. Men vejlederen på skolen kunne et par trick, og for Esben Uhre Lund var det som en drøm, der gik i opfyldelse. At sejle og arbejde i maskinrummet, det var det eneste, han kunne forestille sig.

Som opvokset i Vordingborg, var der ikke langt til Nakskov. Og han søgte ind som maskinaspirant hos ØK, der afviklede de indledende år af maskinuddannelsen på Nakskov Skibsværft.

Han blev optaget, og da der var et par måneder til, at fileskolen skulle starte i november, tilbød ØK ham job om bord på stykgodsskibet 'Pretoria' som messedreng. Så en måned før sin 16-års fødselsdag påmønstrede han 8. juli om bord i København for en 3 måneders tøm, der gik fra Europa til vestkyst USA, Vancouver og retur til København. Nu var messearbejdet ikke lige det, der var hans foretrukne opgaver, men livet om bord fik han prøvet af, og det var lige som det skulle være.

Herefter startede han i Nakskov på uddannelsen. Arbejdede på værft og i værksted om dagen og derefter på skole fra 17-20. Det var et hårdt program. Værftet havde sit eget lærlingeværksted, og der blev drejet, fræset og smedet. Maskinisteksamen blev afsluttet i juni i Nakskov 1972. Derefter skulle han så have sejltilid for at få sønæringsbeviset. Første udmønstring var kort efter - 19. juli - på 'Siena' i København. Stykgodsskibet var bygget i Nakskov i 1954 og havde en B&W hovedmaskine på knap 10.000 HK. Maskinaspiranten indgik i vagten sammen med en mester, og vagten blev tilbragt på dørken i maskinrummet. Alt var, som han havde forestillet sig. Det blev til to udmønstringer på 'Siena', herefter 'Casuarina' og endeligt 'Falstria'. Uddannelsen fortsatte herefter til maskinmester på Svendborg Maskinmesterskole sommeren 1974. Men han erkendte hurtigt, at det ikke var sagen og droppede ud. Og med tanke tilbage på sejltiliden i ØK, var han pludselig i tvivl, om det at sejle, overhovedet var sagen.

-Kaptajn og maskinchef var bindegale. De troede, de var Vor Herre selv, fortæller han.

Maskinistpapirerne havde han, og han gik i tænkeboks. >>





-Jeg ville nødigt påmønstre et nybygget skib i dag. For mig er arbejdet i maskinen nok det der med at "skulle rundt med smørekanden" og ikke overlade det til teknik og overvågning, erkender Esben Uhre Lund. Med de 65 år passeret i sommer, er beslutningen om at gå i land kommet tættere på. -Ja, nu er det vist ved at være nok, smiler han.

Han glæder sig over, at sønnen er gået i faderens fodspor, ganske vist i Søværnet, hvor han som 36-årig for to år siden blev udnævnt til orlogskaptajn.

>> Tankerne vendte tilbage til skolepraktikken på 'Vitta Theresa'. -Det var jo en rigtig god oplevelse, så jeg bestemte mig for at søge ved Tankskibsrederiet Herning, fortæller han.

Sidst i september 1974 påmønstrede han produkt-tankeren 'Grethe Theresa' i Aarhus som 1. mester, og herefter fulgte et par gode år i de små tankskibe i Herning-rederiet, indtil gamle 'Vitta Theresa' blev solgt fra og rederiet reducerede. Dermed blev han opsagt i foråret 1976.

Men en inspektør i rederiet skaffede ham kontakt til Dania Shipping, der foruden en række 399'ere netop havde erhvervet to nye større skibe, 1599'ere, på ca. 4.500 t.dv., 'Rosa Dania' og 'Agnes Dania'. Det blev til en udmønstring på hver som 1. mester.

-Skibene var ens, men der var himmelvid forskel. Det ene havde en fantastisk besætning, men teknisk var skibet en katastrofe. Det andet havde en forfærdelig besætning, men maskineriet kørte bare, fortæller han. Han havde fået smag for småskibsfarten, og de følgende år sejlede han bl.a. i coasterne 'Hebe' af Marstal og 'Kathe Dancoast' - sidstnævnte disponeret af H. Folmer.

Hjemme trak familien imidlertid. Og efter en flytning til Als på grund af hustruens arbejde, søgte han job på Danfoss i Nordborg som driftsmester.

2002

22 år på Danfoss med arbejde i virksomhedens enorme forsyningsanlæg var gået.

-Jobbet var jo godt med ordnede forhold og der var styr på tingene. På den anden side, så var intet jo overladt til eget initiativ. Da vi så stod overfor udskiftning af anlæg fra diesel til gas, nåede jeg frem til, at jeg jo gik og kedede mig, fortæller han og fortsætter:

-Jeg havde i nogle år på det tidspunkt sejlet i min fritid som frivillig på gamle 'Caroline S'. Det lugtede jo lidt af saltvand. Nå, men børnene var jo blevet store, og jeg spekulerede på, hvad jeg skulle finde på.

Tilfældigt kom han i kontakt med Rederiet C. Rousing. Her var der dog ingen mestre om bord i skibene, hvor navigatørerne også passede maskinen. -Jamen så måtte jeg jo på dækket, smiler han.

Enden på det hele blev, at første udmønstring - noteret i den nye søfartsbog - blev som ubefaren på 'Sarah Rousing' i november 2002. Rederiet opdagede hurtigt fordelene ved at have en maskinkyndig om bord, men han syntes ikke helt, at det udmøntede sig tilstrækkeligt på hyresedlen, så efter halvandet år sagde han op.

Det blev så til en afstikker til Thor Rederi på godt et år. Et par udmønstringer på 'Thor Falcon' som de sidste var nok. -Falcon var så ringe et skib - noget værre lort, udbryder han.

Så ringede skibsreder Carsten Rousing.

-Vil du ikke tilbage igen, lød det i telefonen. De nåede til enighed om forhold og løn, og Esben Uhre Lund var dermed tilbage i Rederiet C. Rousing/Maritim Supply - med påmønstring af 'Anders Rousing' som maskinist 1. maj 2006. De følgende ti år fylder Rousing-skibene siderne i søfartsbogen.



2016

En ny søfartsbog blev taget i brug 14. juli 2016 - fortsat med skibene fra Maritim Supply som arbejdsstederne. De seneste par år er Esben Uhre Lund overgået til at være på tilkald, når tekniske problemer skal løses om bord, nu med titel af inspektør.

-Terrorsikring gør det dog mere og mere besværligt. For at være om bord i 2 dage i Nakskov f.eks. så kan jeg bruge en hel dag på at skulle omkring politiet i Nakskov. Så nu tror jeg, at jeg nok snart holder, siger han.



PlusJul.

PlusElektronik.

Spar penge på din næste iPhone, iPad, Mac eller en af de andre lækre produkter i alle 21 butikker og online.

3-10 %

humac 

PlusHvidevarer.

Opgradér dine hvidevarer inden jul, så er du klar til julebag og flæskesteg – besøg din nærmeste punkt1 butik.

5 %

punkt1

PlusMagasiner.

Tag et afbræk fra julehandlen, og nyd en hyggestund med underholdning fra kendte ugeblade og magasiner.

Særpris

Aller

PlusFoto.

Lav flotte fotobøger, fotokalendere, vægdekorationer og meget mere til familien i julegave.

10 %

cewe

PlusLys.

Køb lamper fra blandt andre Le Klint, Vipp, Fritz Hansen, Flos, Kartell og mange flere med rabat.

11 %

LAMPE & MESTEREN.DK
belysning for livet

PlusElektronik.

Hos Expert finder du et stort udvalg af alle de kendte mærkevarer – besøg en af de 22 butikker i hele landet.

3 %

expert 

LO Plus er blevet til PlusKort.

Nyt navn – samme gode fordele og rabatter. Besøg pluskort.dk

PlusKort.

Der tages forbehold for trykfejl og ændrede rabataftaler. Læs vilkår og betingelser for rabataftalerne på pluskort.dk

**LO
PLUS**

Havneaktiviteter på museum i Aalborg

Det maritime museum Springerens i Aalborg har modtaget en donation på 250.000 kr. til at virkeliggøre en fast udstilling om virksomheden Hedegaard A/S og dennes aktiviteter på bl.a. havnen i Nr. Sundby.

Foruden Hedegaard A/S er det Aalborg Havn, der har doneret beløbet til museet.

Havnevirksomheden blev grundlagt af Peder P. Hedegaard, der oprindeligt var udlært i kolonialhandel. Han startede også som selvstændig indenfor kolonial, men udvidede hurtigt varesortimentet til også at omfatte foderstoffer. I 1916 var forretningen af et omfang, så virksomheden blev omdannet til et aktieselskab.



I 1966 udvidede Peder P. Hedegaard med et anlæg på havnen til såsæd. Byggeriet ses til venstre i billedet. Fotoet er venligst udlånt af Sundby-Samlings Lokalhistoriske Arkiv.

skab. På kajkanten i Nr. Sundby var virksomhedens vokseværk synligt i form af både skibstrafik og bygningsmasse. Nu er bygningerne omgivet af nybyggede

boliger på første parket mod vandet og Hedegaards lejekontrakt på arealerne udløber 2030. Museet har ansat en historiker til at dykke ned i historien. han

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



Vi mindes

Else Borup Thomsen

f. 15. august 1931
er afgang ved døden 27. august 2019

Henning Dahl Larsen

f. 19. maj 1935
er afgang ved døden 4. september 2019

Maj-Lis Schotte Hass

f. 25. oktober 1946
er afgang ved døden 14. september 2019

Ingolf Stenholdt Pedersen

f. 18. juni 1945,
er afgang ved døden 15. september 2019

Carl Emil Olesen

f. 22. august 1935
er afgang ved døden 2. november 2019

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. marts - 30. april

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

Send beskeden til: cosea@co-sea.dk

Kunsten at vrikke - del II

-Vi vrikker da i Aabenraa

Enhver berøring af et tastatur har den indbyggede risiko, at formuleringerne bliver mangelfulde, fejlagtige, eller sågar helt hen i vejret.

"Udnævn aldrig på skrift noget til at være 'størst', 'højest', 'eneste' eller på nogen måde enestående. Der dukker altid en læser op, som ved mere!"

Sådan advarede min gamle redaktør, der på den hårde måde selv havde lært lektien, da han i byens dagblad havde formastet sig til at udnævne en lokal haveejers solsikke til at være national rekord.

Han blev kimet ned af solsikke-dyrkere, der havde langt højere eksemplarer, sågar indenfor kommunegrænsen.

Indrømmet - var på dybt vand

Nu må undertegnede erkende at have været på dybt vand på bagsiden i sidste nummer af fagbladet.

Skønt alt var undersøgt til bunds, da artiklen om kunsten at vrikke tog form, viser det sig nu, at kursen var sat ret mod - om ikke forlis - så dog en fejlnavigering, som min gamle læremester ellers havde gjort alt for at advare imod.

Kunsten at vrikke - at skabe fremdrift i en jolle med kun en åre - dyrkes skam også i faste rammer herhjemme. Og det endda midt i den sønderjyske, maritime kulturarvsby Aabenraa.

Her blev bagsiden om vrikkeriet og verdensmesterskaberne på den franske ø Groix læst med interesse af Gunnar Pedersen.

-Vi vrikker da i Aabenraa, lyder nu hans fuldt berettigede indspark.



Et linoleumstryk udført af en af de franske vrikkere fra Nordfrankrig gengiver logoet for Aabenraa Vrikke Laug.

enhver kan for et årligt kontingent på 50 kr. blive medlem.

Ved havnefesten "Kongelig Classic" har de arrangeret "Vild med vrik" i både 2017 og 2018.

Festen blev til vrikernes ærgrelse ikke afholdt i år og nu håbes der på maritime festligheder på havnen i 2020.

Den franske forbindelse

En overgang puslede vrikkelauget i Aabenraa også med at sætte et verdensmesterskab i vrikning i søen.

-Men nærmest ved en tilfældighed opdager vi, at det har man arrangeret i flere år på Groix, fortæller Gunnar Pedersen. Laugets franskkyndige tog efter opdagelsen kontakt til vrikkerne på øen Groix, og det har alt sammen ført til både et tæt samarbejde og også besøg i Aabenraa fra både den lille franske ø og vrikkere fra Nordfrankrig. Foruden at vrikke behersker én af franskmændene også kombinationen af kniv og linoleum, hvilket har udmøntet sig i et linoleumstryk med laugets logo, "Vild med vrik".

Et vrikke-genbesøg på Groix er aftalt men endnu ikke kalendersat.

Og det viser sig, naturligvis bør jeg næsten tilføje, at de i Aabenraa ikke bare går og pjatter med årerne. De er organiserede vrikkere i Aabenraa Vrikke Laug. Det så dagens lys i 2017, da flere fik lyst til at genoplive fremdriftsmetoden, som enhver jollefører i Aabenraa en gang for ikke så længe siden beherskede til perfektion. I lauget er alle velkommen og