



Nye rammer:

**VI ER PÅ PLADS
EFTER FLYTNING**

SIDE 16-17



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**NY BESTYRELSE
TILTRÅDT I METAL
MARITIME**

SIDE 4-5

**NYVALGT TR:
TALERØR ER
VIGTIGT**

SIDE 18

**EN STRESSET DAG
BLEV TIL FLERE**

SIDE 24-25

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND CO-SØFART &
METAL MARITIME

ENESTÅENDE MULIGHED FOR DANSKE SØFARENDE

FLERE år har vindmølleområdet været betragtet som en niche indenfor søfartserhvervet, selv om det har vækstet løbende. Det har primært været opereret i regi af Rederiforeningen for Mindre Skibe og dens efterfølger, Danske Rederier område II.

Forceringen af den grønne omstilling medfører, at også dette område nu oplever en eksplosiv vækst. Alene i Østersøen er det beregnet, at der er potentiale for at kunne udvinde 93 GW offshore vindenergi.

Der er mange projekter i udviklings- og opstartsfasen. For alle projekter gælder, at der skal bruges forskellige specialskibe til såvel det forberedende arbejde og konstruktion som til etablering af forbindelse og vedligeholdelse.

Dette betyder også, at et kæmpe arbejdsområde for søfarende i de næste mange år bliver på de forskellige typer specialskibe indenfor offshore vindmølleindustrien.

DANMARK I FØRERTRØJEN

Da det samtidig er et område, hvor uddannelse og hurtig adgang til videreuddannelse er vigtig, vil disse arbejdspladser i de kommende år, på samme måde som da olieeventyret startede, primært blive besat af vestlige søfarende. På sigt vil det ændre sig, men tidshorisonen vil ligesom i offshore-olien ligge en del år ude i fremtiden.

Danmark er et foregangsland inden for offshore vind med Ørsted som verdens ab-

solut største operatør. Og det er Danmark, der driver udviklingen frem. Netop nu er verdens største havvindmølle opstillet i testcenteret i Østerild. Dimensionerne er enorme. Og verdensrekorden slås allerede næste år, hvor en endnu større havvindmølle går ind i testfasen.

Det kræver selvsagt tilsvarende robust og højteknologisk tonnage i tilsvarende dimensioner for at håndtere disse enorme konstruktioner til søs, hvor enhver operation skal udføres med millimeter-præcision. Ændringen af DIS-loven, som Dansk Metal/CO-Søfart, Maskinmestrenes Forening og Danske Rederier, sammen fik gennemført i 2019 åbner for, at sådan tonnage kan indflages i Danmark.

”Sådanne specialskibe, bemandet med specialister indenfor hver deres felt, kræver overenskomster, der er tilpasset virkeligheden om bord. Overenskomster, der oprindeligt er udarbejdet til f.eks. langfart, er i bedste fald meningsløse i værste fald begrænsende for dette specielle arbejdsområde.

Danske Rederier, Maskinmestrenes Forening og CO-Søfart/ Metal Maritime forhandler nu en hovedoverenskomst for vindmølleskibe, som skal dække alle de specialskibe, som må forventes at komme med de mange vindmølleprojekter, som kommer i Europa de kommende år.

Samtidig har parterne, sammen med de ansvarlige myndigheder, indgået aftale om tæt og hurtigt samarbejde for at udvikle fælles branchestandarder, uddannelseskrav, ækvivalering af uddannelseskrav i forhold mellem f.eks. STCW og OPITO.

MULIGHEDEN ER HER - GRIB DEN

Det er samarbejdspartners fælles mål at sikre, at offshore vind også bliver en stor del af den danske industri og søfart med mange danske beskæftigede og positiv effekt på samfundsøkonomien.

Danmark har en enestående mulighed for at sætte sit markante fodaftryk på offshore-vindområdet. Den mulighed skal bruges.

Det kræver ressourcestærke organisationer på begge sider af bordet med politisk og erhvervsmæssig indflydelse og vilje at sikre dette. Arbejdet er i gang, og der er ikke tid til varm luft og processnakkende partnere.

CO-SØFART

Molestien 7
2450 København SV
Danmark

Telefon 36 36 55 85
Mail cosea@co-sea.dk
Web www.co-sea.dk

Ansvarshavende redaktør
Ole Philipsen, formand CO-Søfart

Redaktion
Christian H. Petersen, faglig leder
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Casper Mose, faglig konsulent
Corlis Hansen, faglig konsulent
Per Gravgaard Hansen, faglig konsulent
Emilie Munch Ohlsen, juridisk konsulent

Redigering og layout
Hanne Hansen, kommunikationskonsulent

Tryk
Specialtrykkeriet Arco

Oplag
3.150
ISSN 2245-7968 trykt udgave
ISSN 2245-7976 online udgave

Deadline
Læserbreve og artikler til næste nummer, skal være redaktionen i hænde senest 18. februar eller efter aftale.

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

Næste nummer
udkommer 18. marts og er
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden
www.co-sea.dk

Forsidebillede
Forbundshuset Dansk Metal
Foto: Metal Maritime

INDHOLD

NY BESTYRELSE I METAL MARITIME	4
OK STATUS	6
STUDERENDE: SØG STØTTE TIL BØGER	7
RETTE TIL AT GÅ I LAND	8
UDFLUGT 2022	9
NYT FRA FAGLIG AFDELING	10
FAGLIGE SAGER OG NOTER	11
LÆGEBEKENDTGØRELSEN	14
NYT OM TILLIDSVALGTE	15
NYE RAMMER - VI ER FLYTTET IND	16
NYVALGT TR:	
VIGTIGT AT HAVE ET TALERØR	18
DANSK METAL UDVIDER	20
SØG KOMPETENCEFONDEN	22
CO-SEA SEMINAR 2021	26
VIS MIG DIN SØFARTSBOG	28
ARRANGEMENTER	30
LAURITZEN VETERANER	31
VI MINDES	31
FRIVILLIGE HOLDER LIV I FYRSKIB	32



Hvalpsundoverfarten:

STRESSENDE DAGE MED UHELD

Side

24

SØFARTSBOG FRA 1948

Side

28



KONTORTID

Mandag-torsdag
Fredag

9.00-16.00
9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-torsdag
Fredag

9.00-15.00
10.00-15.00



Centralorganisationen Søfart

Metal Maritime | FOA Søfart | Dansk El-Forbund | Serviceforbundet |
Centralforeningen for Stampersonel | Metal Vest

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

OFFSHORE/SPECIALSKIBE



N

Steen Kirk Pedersen
Skibsassistent
Svitzer



G

Kristian Bundvad
Maskinist
Esvagt

OFFICERER



N

Emma Grønsund
1. styrmand
DFDS



N

Martin B. Baarts
Hovmester
Royal Arctic Line

BESTYRELSE 2021 - 2023/25

SYMBOLER ANVENDT I OVERSIGTEN:



GENVALGT



NYVALGT

NY BESTYRELSE TILTRÅDT I METAL MARITIME

TRAMP



G

Niels Wilstrup
Overstyrmand
Torm

BESTYRELSESVALGET I METAL MARITIME BLEV AFSLUTTET MED UDGANGEN AF OKTOBER, OG DEN NYE BESTYRELSE ER TILTRÅDT 1. NOVEMBER. VI BYDER FIRE NYVALGTE VELKOMMEN, ØNSKER NI TIL LYKKE MED GENVALGET OG TAKKER FOR INDSATSEN TIL DE TRE, DER FORLADER BESTYRELSESARBEJDET.

AF HANNE HANSEN

MED fire nyvalg og ni genvalg er Metal Maritimes nye bestyrelse på plads. Valget blev sat i gang ultimo september og blev afsluttet sidst i oktober. Opstillings- og stemmeberettigede er alle talsmænd og tillidsrepræsentanter i Metal Maritime.

For at sikre en ligelig fordeling mellem medlemsskarens segmenter er valget opdelt i seks valggrupper.

Valget skulle have været afviklet tidligere, men er blevet udsat blandt andet på grund af Corona-situationen, som bl.a. førte til ændringer i skaren af tillidsvalgte på grund af f.eks. skifte af job/skib.

Netop Corona-situationen har også sat sit præg på den afgående bestyrelses arbejde, hvor det seneste halvandet år har

krævet både store og - til tider - upopulære beslutninger. Engagementet er dog ikke blevet mindre af den grund, idet ni fra den daværende bestyrelse valgte at genopstille.

Da opstillingsfristen udløb, havde i alt 13 tillidsvalgte meldt sig som kandidater. Da antal og fordeling stemte overens med antallet i de seks valggrupper, blev der ikke behov for afstemning. Bestyrelsen består efter valget af de 13 medlemmer, som angivet i oversigten øverst.

Med valget tages også afsked med tre bestyrelsesmedlemmer. Jørgen Klindt Andersen, Svitzer og Hans Sloth, Sodexo er ikke mere tillidsvalgte og kunne dermed ikke genopstille. Bestyrelsens veteran med historik tilbage fra før fusionen mellem Metal Søfart og Dansk Sø-Restaurations

PASSAGERSKIBE

**G****Dorthe Heide**Rederiassistent
DFDS**G****Karin Bjerregaard**Rederiassistent
DFDS**G****Erling Buus**Kok
Fjord Line**G****Thomas Priskorn Schmidt**Business Manager
Fjord Line

FÆRGER

**G****Torben Olsson**Skibsassistent
Bornholmslinjen**G****Henrik Purtoft**Skibsassistent
Alslinjen**N****Alexander Englund**Business Leader
DFDS**G****Kurt Kjemtrup Carlsen**fra 1. jan. navigatørstud.
DFDS

STUDERENDE

Forening til Metal Maritime, Per Maj, står overfor at forlade arbejdsmarkedet for efterløn og genopstillede dermed heller ikke. Tidligere er Helle Olesen, Sodexo, trådt ud som følge af jobskifte.

ENGAGERET INDSATS

“Den afgående bestyrelse har leveret en stor og engageret indsats - endda i en forlænget periode på grund af bl.a. Corona-situationen. Der skal lyde en kæmpe tak for indsatsen og samarbejdet. Bestyrelsesarbejde kan til tider være både komplekst og krævende. Men den afgående bestyrelse har både taget ansvar og stået sammen - også når de trælse emner var på bordet,” siger formand Ole Philipsen og fortsætter:

“Metal Maritime har i den afgående bestyrelses tid udviklet sig markant og er blevet en endnu stærkere aktør på det maritime område. En speciel tak skal i den forbindelse lyde til de tre, der nu forlader bestyrelsesarbejdet. De ønskes alle god vind og held og lykke fremover.”

“Samtidig er det bestemt anerkendelsesværdigt, at alle fra den gamle bestyrelse, som havde mulighed for det, har valgt at genopstille. Det vidner om et stærkt engagement i organisationen, og jeg er sikker på, at alle fire nyvalgte vil kunne finde både inspiration og god hjælp hos de genvalgte kolleger. Jeg ser frem til et godt og produktivt samarbejde,” siger Ole Philipsen.

FAKTA

Bestyrelsen i Metal Maritime er valgt for en periode af hhv. 2 og 4 år. Når bestyrelsen samles første gang, afklares fordelingen af hvem der er på valg igen om 2 år.

Opstillings- og stemmeberettigede er alle talsmænd og tillidsrepræsentanter.

For at sikre ligelig fordeling mellem medlemsskarens segmenter er valget opdelt i valggrupper - seks i alt.



FEMERN PROJEKT

Efter vores indledende møde med FBC og efterfølgende dialog om indgåelse af overenskomst for de søfarende på Femern projektet har vi fremsendt flere forskellige oplæg til en aftale på området. De er alle blevet afvist af arbejdsgiveren, som principielt mener, at vi ikke har et retligt krav på en overenskomst. Det er vi uenige i og sammen med 3F Sømandene, som også er part i sagen, overvejer vi nu den videre vej i bestræbelserne på at få området overenskomstdækket.

CP

OFFICERER DFDS

Aftaler om fornyelse af overenskomsterne og hyrebilag for Business Leaders, Floor Managers, hovmestre og navigatører er afsluttet. OK-teksterne er under redigering, men grundlaget for aftalerne samt hyrebilag ligger under OK-status på "Medlemsside" på co-sea.dk.

OP

ESVAGT - STATUS

Aftaler om fornyelse af særoverenskomsterne for skibsassistenter, kokke og maskinister i Esvagt er afsluttet. Protokollater og hyretabeller kan læses på "Medlemsside" på co-sea.dk. Overenskomsteksterne er under redigering.

OP

Sær-OK for navigatører i Torm:

KRITISABEL PROCES

FORNYElsen af særoverenskomsten og aftale om hyrestigninger for navigatører i Torm har været en både langsom og kritisabel proces.

Trods det at rederiet deltog i forhandlingerne om hovedoverenskomsten og dermed grundlaget for særoverenskomsten, stillede Torm med en længere liste af ønsker og punkter, da vi endelig og langt om længe fik dem i tale om særoverenskomsten og hyrestigningerne. Rederiets ønsker har vi afvist.

Her ved redaktionens slutning afventer

vi en endelig tilkendegivelse fra TORM om godkendelse af fremlagt hyrebilag.

Vi har påpeget, at vi er uforstående overfor, at rederiet trækker en godkendelse af hyrebilaget i langdrag, når vi stort set er enige om den del. Og det bør være en formalitet for rederiet at regulere og efterregulere hyrerne med lønnen for november på baggrund af hyrebilaget. Det er rederiet også gjort opmærksom på - senest ved endnu en rykker for tilbagemelding.

CM

OFFICERER I ROYAL ARCTIC LINE

VI HAR haft en del både samtaler og korrespondance med Royal Arctic Line om overenskomstfornyelse og hyreregulering for navigatører og hovmestre i rederiet. For navigatør-overenskomstens vedkommende er det første gang den fornys, og derfor har der været en del samtaler om det principielle grundlag, for diverse omregninger.

Vi havde forventet, at rederiet havde effektueret hyreregulering for både hovmestre og navigatører med hyren for oktober måned. Rederiet har imidlertid begrænset kapacitet i forhold til implementering af nye overenskomster og hyrer, og derfor kommer reguleringen først nu med november-afregningen.

CM

OFFICERER I FJORD LINE

Vi omtalte i sidste udgave af fagbladet, at aftalerne næsten var i hus for officererne i Fjord Line Danmark A/S. Nu er både cateringofficerer og navigatørerne i Fjord Line blevet efterreguleret og får nu løn efter de nye hyretabeller, gældende for overenskomstperioden 2020 til 2023. Der udestår dog stadig at få de to officersove-

renskomster redigeret rent tekstmæssigt, samt indsat hyretabel for navigatørerne og minimumslønsatserne for hotel- og cateringofficerer i overenskomsterne. Når redigeringsarbejdet er færdigt, kommer overenskomsterne på hjemmesiden under OK-sektionen på www.co-sea.dk

CM

OMFATTER MEDLEMMER UNDER UDDANNELSE TIL:

SKIBSKOK
SKIBSASSISTENT
SKIBSMEKANIKER
MASKINIST
NAVIGATØR



NEMT
AT SØGE



SØG STØTTE TIL BØGER OG STUDIEMATERIALE

Vi bakker op om medlemmernes uddannelse. Opbakningen er ikke kun i ord men også økonomisk, med penge fra uddannelsesfonde.

Du skal bare sende en ansøgning om støtte på e-mail med dokumentation for udgifterne. Så hører du fra os.

Sådan søger du nemt via e-mail:

Skriv i emnefeltet: Ansøgning, uddannelsesfond

Ansøgning skal indeholde oplysning om:

- Dit navn og fødselsdato
- Hvilken uddannelse du går på
- Skolens/uddannelsesinstitutionens navn
- Hvad du søger økonomisk støtte til
- Evt. kort beskrivelse af, hvad du tidligere har beskæftiget dig med indenfor det maritime.

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvittering(er)
(enten som scan eller billede)



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

RETTE TIL AT GÅ I LAND

NEDLUKNING af lande, restriktioner for ind- og udrejse og uigenemskuelige særregler i enkelthavne for landlov har i høj grad det seneste halvandet år ramt alle søfarende globalt og gør det fortsat.

Internationalt har det ikke skortet på alarmer fra søfarendes organisationer om de vidtrækkende konsekvenser for transportkædernes nøglemedarbejdere. Men stater, regeringer og myndigheder har vendt det blinde øje til udfordringerne og de enorme konsekvenser, som restriktionerne har for de søfarende både psykisk, socialt og sundhedsmæssigt.

Hertil kommer, at de enkelte rederier under Corona-pandemien har udmøntet egne regelsæt for landlov.

En del spørgsmål til faglig afdeling handler ikke overraskende om netop retten til at gå i land.

HVAD SIGER LOVEN?

Iht. Bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (Sømandsloven) har den søfarende ret til at gå i land i fritiden (§58). Den søfarendes ret til at gå i land forpligter skibsføreren (rederiet) og ikke det pågældende land eller havnemyndigheder.

Bestemmelsen går på, at skibsføreren ikke må forhindre den søfarende i at gå i land, medmindre det er nødvendigt, at den søfarende bliver om bord af hensyn til

sikkerheden for skib, de ombordværende og ladningen eller udførelse af nødvendige opgaver mm.

Så hvis skibsføreren konkret vurderer, at risikoen for smitte af besætningen er for stor ved at nogle fra besætningen går i land, så kan skibsføreren afvise landlov. Men det skal være en konkret, saglig vurdering i det enkelte tilfælde.

”Rederiet kan ikke bare generelt bestemme, at det i alle havne, for alle rederiets skibe, er forbudt at gå i land. Det ville i givet fald være misbrug af lovens bestemmelser.

SAGEN TAGET OP MED REDERIERNE

Tidligere i år fik vi i Metal Maritime oplysninger fra medlemmer om, at nogle rederier generelt havde indført forbud mod landlov. Problemstillingen blev efterfølgende taget op med Danske Rederier og Søfartsstyrelsen. På et senere møde med rederiforeningen om spørgsmålet blev konklusionen, at de enkelte rederier ville tilrette deres generelle instrukser vedrørende landlov.

Herudover har vi haft direkte kontakt til et enkelt rederi, der havde udsendt generelle instrukser om forbud mod landlov. Rederiet ændrede procedure efterfølgende og var enige med os i, at rederiet ikke kan forhindre en søfarende i at gå i land i fritiden, hvis og når det er muligt i den givne havn.

LANDE OG HAVNE BESTEMMER SELV

Hvis det til gengæld er det enkelte land eller den enkelte myndighed i havnen, der forbyder landlov, kan hverken sømandslov, skibsfører, rederi eller faglig organisation ændre på det. Et sådant forbud kan være nok så ulogisk set i sammenhæng med forholdene andre steder i samme land. Der er kort og godt intet at stille op imod det.

Og vi må desværre konstatere at mange lande, når det kommer til landlov, ikke skelner mellem hvilket statsborgerskab den søfarende har, men alene handler ud fra, at vedkommende er søfarende og ser på, hvor skibet har været.

Når det drejer sig om besætningsskift og landlov, kan der pt. ikke siges noget generelt ud over, at der er flere lande som tillader besætningsskift, men som samtidig forbyder landlov.

Medlemmer, der har spørgsmål om en konkret situation, hvor landlov er nægtet, er som altid velkommen til at kontakte os.



**3. GANG
ER LYKKENS...**

Vi håber, at det
denne gang kan
lykkes



Udflugt 2022

ROSKILDE - vikinger & frokostsejlds

- **Besøg på Vikingeskibsmuseet**
- **Frokost om bord på 'Sagafjord'**
- **Pakkespil**

Metal Maritime inviterer medlemmerne med på udflugt til Vikingeskibsmuseet i Roskilde og efterfølgende sejlds med 'Sagafjord' på Roskilde Fjord. Her traktes med frokost og - naturligvis - pakkespil.

Mødestedet er Vikingeskibsmuseet i Roskilde kl. 11.30.

Vi arrangerer bustransport fra Aalborg med opsamling undervejs og via Molslinjen videre til Vikingeskibsmuseet med opsamling ved Roskilde Station. Fra øvrige hjørner af landet refunderer vi billetten til offentlig transport til og fra Roskilde.

**TORSDAG
19. maj**



- 06.45 Afg. bus fra Aalborg Banegård
- 07.35 Afg. fra Randers Banegård
- 08.30 Afg. Aarhus Rutebilstation - og til Molslinjen, morgenbuffet om bord.

- 11.00 Afg. fra Roskilde Station.

**11.30 Vi mødes ved
Vikingeskibsmuseet**

11.45 - 13.00 Vikingeskibsmuseet -
rundvisning og let traktament.

13.30 - 16.00 Frokost og sejlds med
'Sagafjord' på Roskilde Fjord. Som
finale - det store pakkespil.

Bus retur. Aflæsning ved Roskilde Sta-
tion 16.45. Forventet retur i Aalborg ca.
22.00 efter stop i Aarhus og Randers.

Tilmelding på tlf. 36 36 55 85 - senest tirsdag 15. feb.

Arrangementet gennemføres kun ved minimum 30 tilmeldte

For yderligere detaljer ang. turen se www.co-sea.dk

**Maks. 70
deltagere**

**Først til
mølle...**

NYT FRA FAGLIG AFDELING

MED GENÅBNINGEN ER FLERE AKTIVITETER KOMMET I GANG UD AF HUSET OG INDENFOR MURENE ER FLYTTEKASSERNE PAKKET UD.

METAL MARITIME har siden sidste blad været travlt beskæftiget med løsning af mange forskelligartede opgaver. Først og fremmest fornyelse af en række overenskomster – særligt på officersområdet, som pga. Covid-19 har været meget forsinket, men også for menige er der afsluttet forhandlinger i blandt andet DFDS og Esvagt, mens Fjord Line i skrivende stund nærmer sig med hastige skridt. En del er tidligere meldt ud på hjemmesiden, ligesom I kan læse mere om fornyelserne andetsteds i dette blad.

Under forhandlingsforløb kan vi ikke løbende melde offentligt ud, før forhandlingerne eller dele af dem er afsluttet. Medlemmer har dog altid mulighed for på "Medlemsside" på co-sea.dk hjemmesiden at følge med, efterhånden som delaftaler afklares. Det er der heldigvis flere og flere,

der gør brug af, kan vi se på besøgstillene for hjemmesiden.

Den forgangne periode har ligeledes budt på genoptagelse af medsejladser, skibs- og skolebesøg ved rejsesekretær Barne Jensen og faglig konsulent Caspar Mose. Rejseaktiviteterne har af gode grunde ligget stille i noget tid, men vi er glade for, at det nu igen kan lade sig gøre, da det er vigtigt for Metal Maritime at komme ud på skibene og opretholde den nære kontakt til medlemmerne. Indtil videre har der været besøg på DFDS' fragt- og passagerskibe samt Fjord Line, Esvagt og Bornholmslinjen, ligesom den kommende tid forhåbentlig byder på flere medsejladser. Besøgene på skolerne har efterhånden udviklet sig til deciderede oplæg om, hvad "Den danske Model" betyder, og hvilke opgaver en fagforening varetager. Det er en glædelig udvikling i samarbejdet med de maritime uddannelsesinstitutioner.

LØNTJEK

Derudover har vi modtaget ganske mange løntjek fra medlemmer i forskellige redier og virksomheder, så meget tid er gået med gennemgang af disse.

En anden tradition i CO-Søfart, som har

ligget stille pga. Covid-19, er det årlige seminar for tillidsrepræsentanter, suppleanter og bestyrelsesmedlemmer. Men efter mere end to års pause kunne vi i slutningen af september igen mødes til tre dage med gode oplæg, drøftelser af faglige emner, diskussioner og socialt selskab. Det er det klare indtryk herfra, at alle havde et godt seminar og nød, at det igen var muligt at mødes med andre tillidsfolk på Metalskolen.

Som bekendt har vi desuden fået en ny medarbejder i faglig afdeling, nemlig Per Gravgaard Hansen, som blev præsenteret i sidste blad. Per er i fuld gang med at sætte sig ind i sine arbejdsopgaver, og vi er glade for, at faglig afdeling er blevet udvidet med endnu en faglig konsulent, der til og med har stor erfaring i håndtering af medlemssager og overenskomstarbejde i det maritime.

Ellers kan jeg oplyse, at flytningen til Dansk Metals forbundshus er forløbet rigtig godt. Vi er blevet taget godt imod og er glade for at være kommet på plads i huset, hvor vi fortsat ser frem til at kunne betjene vores medlemmer på bedst mulig vis.

På side 16-17 her i bladet præsenteres vores nye lokaler.



GOD JUL & GODT NYTÅR

Kontoret er lukket for juleferie
fra 22. december kl. 12.00
Vi er tilbage igen mandag 3. januar

OPSAGT LIGE HURTIGT NOK

Et medlem, ansat i Royal Arctic Line, er blevet opsagt med sit personlige opsigelsesvarsel, idet medlemmet har været syg i en kortere periode og skal opereres senere på året.

Da der ikke var gået 4 måneder med sygdom, da opsigelsen blev afgivet, er opsigelsen overenskomststridig ifølge gældende overenskomst.

Overenskomsten mellem Danske Rederier og Metal Maritime for cateringpersonale foreskriver, at opsigelsen først kan afgives, når de 4 måneder med sygdom er gået. Det var de så ikke i dette tilfælde.

Metal Maritime tog kontakt til rederiet og opsigelsen er annulleret i første omgang.

KØJ

VI STÅR FAST - FORSEA TÆNKER

Der er fortsat ikke entydigt svar på, hvilke løndele fratrædelsesgodtgørelse for en skibsassistent skal beregnes af. Der har været afholdt mæglingsmøde mellem overenskomstens parter, hvor vi fra Metal Maritime har fastholdt, at der skal betales af alle løndele, ligesom også andre rederier har gjort.

Faglig Voldgift en mulighed

Rederiet ForSea Ferries har imidlertid behov for at drøfte sagen med de øvrige rederier, som er medlem af Færgerederierne, så rederiernes beregninger er ens. Vi afventer svar, så vi ved, om sagen skal indbringes for Faglig Voldgift.

KØJ



FOTO: PETER THERKILDSEN

NYE HVILETIDSAFTALER I BRUG HOS MOLSLINJEN

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

KOLLEKTIV AFTALE ÅBNER MULIGHED FOR KONTROLLERET FRAVIGELSE AF HVILETIDSREGLERNE.

DE NYE hviletidsregler, der trådte i kraft 1. januar i år, giver mulighed for, at indenrigsfærgeruterne gennem en kollektiv aftale kan ansøge Søfartsstyrelsen om dispensation for '10-timers reglen'. Det er dog en forudsætning, at der er aftalt og sikret kompenserende foranstaltninger.

Formålet med de ændrede hviletidsregler er, at de ansatte på overfarterne kan bibeholde tørnerne, have nogle længere sammenhængende friperioder og at det samtidig sikres, at de ansatte får tilstrækkeligt med hvile.

TILLIDSVALGTE MED

I tæt samarbejde med de tillidsvalgte på de enkelte indenrigsruter og i dialog med de øvrige fagforeninger har vi på indenrigsruter, der drives af Molslinjen, lavet en sådan aftale om fravigelse af hviletidsreglerne. Formålet har været at lave aftaler, der sikrede tilstrækkeligt hvile og at de ansatte samtidig kan fastholde den tørn, der har været anvendt i mange år.

Vi har i høj grad prioriteret, at aftaleteksterne ikke senere kan blive genstand for misfortolkning til enten at gå på kompromis med hviletiden eller skære ned i antallet af ansatte.

Fravigelsesaftalerne er tilpasset den enkelte overfart og stillingskategori. Samtidig er de kædet op til det tørnsystem, der er og de erfaringer, der er på overfarten.

Der har været en god dialog med rederiet om aftalerne, og jeg er nu spændt på at se, hvordan de fungerer i praksis.

FÆLLES ØNSKE

Baggrunden for det nye tiltag er oprindeligt ændringen af hviletidsreglerne tilbage i 2015. Siden da har Søfartsstyrelsen ikke haft mulighed for at give dispensationer, så rederier kunne opgøre hviletiden i kalenderdøgn. Det ledte til et fælles ønske fra både ansatte og færgerederier om at ændre hviletidsreglerne med mulighed for Søfartsstyrelsen til at dispensere fra kravet om 10 timers hvile indenfor enhver 24 timers periode, '10-timers reglen'.

Søfartsstyrelsen satte derfor et arbejde i gang med at se på, hvordan en ny bekendtgørelse kunne udformes. Det arbejde, som vi også omtalte i fagblad nr. 5 2020, er endt ud i den nye 'Hviletidsbekendtgørelse' og de indgåede aftaler om fravigelser af hviletidsreglerne med de indeholdte kompenserende foranstaltninger.

OPTJENING AF FARTSTID

Vi har pt. en forespørgsel liggende hos Søfartsstyrelsen, der handler om mulighed for optjening af fartstid for en "ikke-uddannet-søfarende" hos Bornholmslinjen. Forespørgslen handler om, hvorvidt en smedelærling med uddannelsesbog som skibsassistent, kan optjene fartstid som befaren skibsassistent, før det indledende skoleophold er gennemført.

KØJ

SMUDSTILLÆG I ARBEJDSRETEN

Smudstillæg-sagen i Molslinjen på Kattegat-ruten, er nu berammet i Arbejdsretten den 14. december. Sagen, der løbende har været omtalt i flere tidligere fagblade, handler om, at rederiet har afvist at udbetale et overenskomstsfastsat smudstillæg til natskibsassistenterne på Kattegat-ruten.

KØJ



FOTO: SHUTTERSTOCK

RESTFERIE EN UDFORDRING I TRAVL FÆRGEFART

Vi får rigtig mange spørgsmål fra medlemmerne om afholdelse af restferie optjent indtil 31. august 2021 og som skal være afholdt inden 31. december 2021.

For de fleste på 1:1 ordninger er der ikke problemer med at afholde ferien. I færgefarten synes der at være en del problemer med at nå og få afholdt denne ferie, fordi medlemmerne har sejlet det meste af skolernes sommerferie og kun afholdt få feriedage indtil udgangen af august 2021.

Omvendt er der også en del forespørgsler om ferieafholdelse i foråret 2022, hvor

mange synes de mangler dage til en længere vinterferie.

OPFORDRING: KONTAKT REDERIET

Vi besvarer selvfølgelig spørgsmålene efter lovens rammer, men opfordrer også medlemmerne til at kontakte rederierne, så de kan få planlagt afholdelse af restferien optjent indtil 31. august 2021. Alternativt, må den enkelte anmode om overførsel af restferie til det nye ferieår.

KØJ



Fagforening til søs

**FOR MENIGE
OG OFFICERER**

eller ring på tlf. 36 36 55 85

**NYT
MEDLEM?**

Få hjælp til
indmeldelse

**SCAN
KODEN**

- udfyld og
klik send



ÆNDRINGER AF VIRKSOMHEDER

Den første september blev Hess virksomhedsoverdraget til INEOS. Dansk Metal har overenskomst med begge virksomheder og derfor har vi, fra overdragelsen blev offentliggjort, holdt flere møder med INEOS, som den overtagende part. I disse møder har Metal Vest såvel som Dansk El-forbunds lokalafdeling deltaget sammen med tillidsrepræsentanter. Indtil videre er overdragelsen foregået i fuld overensstemmelse med gældende regler og i et konstruktivt samarbejde parterne i mellem. Vigtigst af alt har overdragelsen ikke medført opsigelser blandt offshore-medarbejderne.

Maersk Drilling

I forbindelse med deadline på dette fagblad er vi desuden blevet orienteret om, at Maersk Drilling har indgået aftale om fusion med den amerikanske virksomhed Noble, så man fremover vil gå under navnet Noble Corporation.

Det er endnu for tidligt at sige noget om, hvad denne fusion vil betyde for medarbejderne i Maersk Drilling, men vi er blevet orienteret om, at den ikke forventes at påvirke offshore-medarbejdernes mulighed for fortsat ansættelse efter gennemførelsen af fusionen, som forventes at ske omkring midten af 2022. Vi følger naturligvis løbende op på situationen for vores medlemmer i virksomheden. CP

VENTETID VED HJEMREJSE

På offshore-området har vi pt. et par udeståender med virksomhederne Macro Offshore og Aramark. For begge virksomheder har der været diskussion om fortolkning af bestemmelserne om ventetid i forbindelse med hjemrejse fra Nordsøen.

Umiddelbart tyder det på, at spørgsmålet er løst tilfredsstillende i Aramark, mens vi fortsat afventer svar fra Macro. Derudover afventer vi svar fra Aramark i en sag omkring manglende afholdelse af ferie, hvor vi samarbejder med 3F i Esbjerg. CP

BORTVISNINGER FOR BRUD PÅ ALKOHOLREGLER

T O OFFICERER og fem menige af forskellige nationaliteter blev i sommer bortvist i et større rederi for brud på rederiets alkohol- og rusmiddel politik.

Metal Maritime protesterede over bortvisningerne med henvisning til, at der ikke var sket en konkret, saglig vurdering af hvert enkelt tilfælde. De målte promiller hos de involverede var forskellige med et spænd på 0,7 fra den laveste til den højeste. Samtidig var der tale om, at episoden omfattede seniorofficerer og deres direkte underordnede, hvorfor de menige kunne have en opfattelse af at have indirekte tillidelse til at deltage.

BORTVISNING EN OVERREAKTION

Det er Metal Maritimes opfattelse, at rederiet ikke havde taget hensyn til hverken de ansattes lange tjenestetid i rederiet, de individuelle målte promiller, eller muligheden for at tildele en mindre alvorlig straf efter en individuel vurdering. Derfor var der efter vores opfattelse tale om en overreaktion fra rederiets side.

Metal Maritime opfordrede rederiet til at

trække bortvisningerne tilbage og foretage en fornyet vurdering af rimelig sanktion, f.eks. skriftlig advarsel, forflyttelse eller degradering.

4 UD AF 5 BORTVISNINGER ÆNDRET

Efter meget lang sagsbehandlingstid fra rederiets side og intense forhandlinger Metal Maritime og rederiet imellem blev der fundet en fornuftig løsning, som betyder, at der udbetales normale opsigelsesvarsler til de fleste af de berørte. Personen med den højeste promille får bortvisningen ændret til et forkortet opsigelsesvarsel på 4 måneder, mens bortvisningen for en af de menige står ved magt pga. andre forhold i samme sag. De øvrige 4 menige vil blive tilbudt nye stillinger i rederiet i 2022.

ALKOHOLPOLITIK SKAL OVERHOLDES

Metal Maritime skal understrege, at rederierne regler for alkohol skal overholdes og man kan risikere bortvisning ved overtrædelse.

OP/EMO

Korttidsansatte - Bornholmslinjen:

MIDLERTIDIG LØSNING FOR PENSIONS BIDRAG

V I HAR tidligere skrevet om pension til løse afløsere samt afløsere, der er ansat for en kortere periode (f.eks. ansat for en sommerferie periode). PFA har sendt pensionsbeløbene retur til rederiet, idet beløbene er for små til, at der vil blive tale om en egentlig pensionsopsparing. Først skal forsikringsdelen betales og derefter pensionen. Hertil kommer administrationsbidrag til PFA.

BELØBET UDBETALES

Vi arbejder på en løsning sammen med PFA og rederiet. Indtil den er på plads, er det aftalt med rederiet, at rederiets pensionsbidrag udbetales til det enkelte medlem. Den del, den enkelte selv betaler til PFA - "eget bidraget" - , trækkes indtil videre ikke for denne gruppe.

KØJ

Sundhedsbevis for søfarende:

AF EMILIE MUNCH OHLSEN
JURIDISK KONSULENT

NY LÆGEBEKENDTGØRELSE ER NU UNDER IMPLEMENTERING

ENSARTET FREMGANGSMÅDE
HOS SØFARTSLÆGERNE
OG DIGITALISERING AF
BÅDE SØFARTSLÆGERNES
INDBERETNING OG SELVE
SUNDHEDSBEVISET ER MÅLET
FOR SØFARTSSTYRELSENS
IGANGVÆRENDE ARBEJDE.

REGLERNE for lægeundersøgelsen af de søfarende er reguleret i lægebekendtgørelsen (bekendtgørelse om lægeundersøgelse af søfarende og fiskere). Den nye lægebekendtgørelse trådte i kraft i juli 2020, men på grund af Corona-situationen er Søfartsstyrelsens implementering af den blandt søfartslægerne blevet forsinket indtil nu.

Det har med ændringen af lægebekendtgørelsen været formålet at modernisere reglerne. Yderligere har det været formålet at bringe lægeundersøgelsen af de søfarende i overensstemmelse med Den Internationale Arbejdsorganisations (ILO) anbefalinger i forhold til selve udførelsen af lægeundersøgelsen og til vurdering af forskellige sygdomme.

CO-SØFART INVOLVERET

Som vi tidligere har omtalt i referater af høringssvar mm. her i fagbladet, har CO-Søfart været dybt involveret i arbejdet med den nye lægebekendtgørelse. Det afstedkom forsinkelser i flere omgange, idet vi var stærkt kritiske overfor de første oplæg fra Søfartsstyrelsen. Det første udspil forkastede vi.

Som vi også tidligere har omtalt, har vi

blandt andet opnået at få præciseret og afgrænset, hvornår søfartslægen må indhente helbredsoplysninger om den søfarende.

Søfartslægen må alene indhente oplysninger, der er relevante i forbindelse med udførelsen af undersøgelsen, og de må kun indhentes ud fra en konkret saglig, lægefaglig vurdering. Søfartslægen skal derfor også dokumentere, hvorfor indhentelse af oplysningerne skønnes nødvendig. Endelig kræver det den søfarendes udtrykkelige samtykke.

”Hvad den søfarende måtte have fejlet tidligere, er således ikke relevant for søfartslægens undersøgelse, medmindre sygdomshistorikken er aktuel for den søfarendes nuværende tilstand. Med andre ord, skal søfartslægen vurdere øjebliksbilledet af den søfarende.

Med den nye bekendtgørelse får den søfarende i tilfælde af en "uegnet-erklæring" mulighed for at få en ny lægeundersøgelse hos en anden søfartslæge. Alt for mange sager er de seneste år endt hos Ankenævnet for Søfartsforhold, hvor sagsbehandlingstiden typisk er flere måneder. Det har i de værste tilfælde medført ventetider på op mod halvandet år, hvor den søfarende som følge af manglende sundhedsbevis ikke har kunnet varetage jobbet til søs. Konsekvensen af manglende sundhedsbevis er i værste fald arbejdsløshed.

FAKTA:

Attestens fremtid uafklaret

Fremtiden for den attest, som mange søfarende præsenteres for hos søfartslægen, er pt. uafklaret. Søfartsstyrelsen har ikke besluttet endnu, om den evt. helt udgår.

Attesten i sin nuværende udformning er problematisk, fordi den søfarende med sin underskrift giver søfartslægen tilladelse til at indhente diverse helbredsoplysninger om den søfarende.

Skriv kun under på attesten, hvis det er nødvendigt i forbindelse med at søfartslægen f.eks. skal indhente en speciallægeerklæring i det konkrete tilfælde.

Skal attesten fortsat bruges, vil Søfartsstyrelsen på CO-Søfarts foranledning ændre på formuleringen, hvor den søfarende skal skrive under og give samtykke.

Sundhedsbeviset

Sundhedsbeviset har fået en ny udformning og Søfartsstyrelsen vil gerne gøre opmærksom på, at den søfarendes helbredsoplysninger ikke må fremgå af selve sundhedsbeviset. Oplever den søfarende dette, skal der straks tages kontakt til Søfartsstyrelsen, så der kan blive rettet op.

NYT OM TILLIDSVALGTE

DFDS

Der har været valg til talsmand for Business Leaders på Kanalen. Her blev Kim Justesen valgt, og han har her umiddelbart efter valget medio november været forbi kontoret til intromøde. Det var hyggeligt at hilse på ham, og vi ser frem til samarbejdet i fremtiden. Vi siger samtidig tak for et godt samarbejde til Brian Segel, vi ønsker dig god vind fremover.

Der er pt. valg i gang for skibsassistenterne, på 'Crown Seaways' og 'Ficaria Seaways' samt for Floormanagers, på 'Pearl Seaways' og 'Crown Seaways'.

FJORD LINE

På 'Stavangerfjord' er der valg til suppleant for Erling Buus.

BORNHOLMSLINJEN

Der var den 1. november frist for opstilling til suppleant for menig catering på 'Hammershus'. Der var desværre ingen, der havde lyst til at opstille.

Vi vil gerne sige tusind tak til Tony Frank Rasch Andersen for mange års tro tjeneste og godt selskab. Vi ønsker ham god vind fremover.

ROYAL ARTIC LINE

For stewardesserne i Royal Artic Line, er Liselotte Poulsen valgt til tillidsrepræsentant. Vi ser frem til at hilse på hende og det fremtidige samarbejde. Vi siger tak til Ane Margrethe Malene Pedersen for samarbejdet.

JWA & MB

FIND DIN TILLIDSREPRÆSENTANT

På hjemmesiden på www.co-sea.dk ligger en altid opdateret oversigt med kontaktinfo til alle Metal Maritimes tillidsrepræsentanter. Du finder oversigten under "Organisation" i Metal Maritime-sektionen på hjemmesiden.

Er der ikke en tillidsrepræsentant for netop dit arbejdsområde, så kontakt en af de øvrige TR'ere i dit rederi.



Sønæringsbevis

**FÅ GEBYRET
REFUNDERET**



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk

Medlemmer af Metal Maritime kan ansøge Uddannelsesfonden om refundering af gebyret på 855 kr. til sønæringsbevis ved:

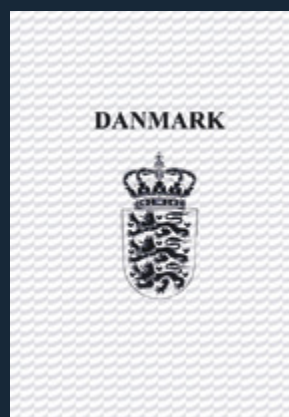
- Erhvervelse
- Fornyelse
- Udskiftning

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



CO-SØFART OG METAL
MARITIME HAR INDTAGET DE
NYE LOKALER I FORBUNDSHUSET
HOS DANSK METAL.
NYINDRETTEDE FACILITETER MED
KØKKEN, DEPOTRUM, KOPI- OG
PAPIRRUM SAMT MØDELOKALE
OG SELVSTÆNDIGT KONTOR
TIL A-KASSEN FORUDEN
LOKALERNE HER PÅ BILLEDERNE.
ALT I ALT 350 KVADRATMETER
MED MASSER AF LYS OG LUFT.



Velkomst med venteplads for gæster.



I forkontoret varetager Janni Wester-Andersen (tv.)

CO-Søfart og Metal Maritime

PÅ PLADS I NYE FLOTTE RAMMER



I det åbne kontorlandskab i faglig afdeling er flere af vore ældre, flotte skibsmodeller kommet til ære og værdighed. De bidrager her til det maritime præg, som går igen i alle lokalerne.



og Mohni Bambara administration og omstilling.



Formandskontoret med plads til gæster er udsmykket med blandt andet gamle malerier .



Indflytterne i de flotte, nye lokaler - hele flokken i CO-Søfart og Metal Maritime samt ITF-inspektør Peter Hansen yderst tv. Det er dog sjældent vi alle 13 er her samtidig på grund af møde- og rejseaktivitet, så der er god plads på de i alt ca. 350 kvadratmeter.

TEKST: HANNE HANSEN FOTO: LARS H. LAURSEN

TEKST & FOTO: HANNE HANSEN

1. STYRMAND I
DFDS, EMMA WAIN
GRØNSUND, ER NYVALGT
TILLIDSREPRÆSENTANT
FOR JUNIOROFFICERERNE
I REDERIET OG ER EFTER
BESTYRELSESVALGET I METAL
MARITIME NU OGSÅ EN DEL
AF BESTYRELSEN.



Nyvalgt tillidsrepræsentant:

VIGTIGT AT HAVE ET TALERØR

DA OPSLAGET om valg af ny Metal Maritime-talsmand for juniorofficererne kom op på DFDS' skibe, tænkte Emma Wain Grønsund:

"Det er vigtigt at have et talerør. Det talerør, kunne godt være mig."

Hun har tidligere sejlet sammen med forgængeren på posten, Caspar Simmelsgaard.

"Jeg opfattede ham som en rigtig god talsmand, og han introducerede mig til det basale om, hvad overenskomster betyder og det at være en del af den fagforening, som har overenskomsten. Er man ikke det, har man jo sat sig selv udenfor indflydelse," fortæller hun.

I samme åndedrag tilføjer hun, at hun i forhold til opgaven er stort set på bar bund.

"Men jeg er parat til at lære. Ja faktisk har jeg allerede den her første måned lært en hel masse. Læringskurven er bare stejlt stigende. Der gik jo to sekunder fra, at jeg havde fået besked om, at jeg var valgt, til at jeg blev informeret om, at jeg skulle med

til overenskomstforhandlinger," smiler hun og fortsætter:

”Først tænkte jeg, åh nej. Det aner jeg da ikke noget om. Men fra Metal Maritime har formand Ole Philipsen bare været lynhurtig til at komme med både anvisninger og forklaringer på alle mine spørgsmål.”

Emma Wain Grønsund har sejlet som navigatør i DFDS siden 2018. Tilbage i 2012 sejlede hun også i rederiet som stewardesse. Den gang havde hun ikke den fjerneste plan om at gå navigatørvejen. Den tanke opstod først senere. Egentlig var hendes plan at blive soldat og skabe sig en karriere i forsvar.

Under aftjeningen af værnepligten i 2013 på Bornholm mødte hun imidlertid én, der sejlede i Maersk. Og hun kom på andre tanker.

"Det lød bare fedt. At sejle og komme jorden rundt. Og så tænkte jeg: Det vil jeg," refererer hun.

Hun blev herefter optaget som kadet i Maersk og afsluttede med skibsføreruddannelsen på SIMAC i 2018. På det tidspunkt havde hendes to praktikperioder hos Maersk imidlertid gjort hende klar på, at hendes privatliv med venner, familie og ikke mindst - hest - harmonerede rigtig dårligt med lange udmønstringsperioder. Og ideen om at vende tilbage til DFDS med kortere tårner opstod.

TRIVES MED ANSVAR

Umiddelbart efter blev hun ansat og nåede dermed aldrig ud i Maersk som uddannet navigatør.

"Jeg er rigtig glad for at være i DFDS, hvor jeg har været på både passager og fragt-

VALG AF TILLIDSREPRÆSENTANT

OPSTILLING AF KANDIDATER

Fastansatte eller deltidsansatte medlemmer i en uopsagt stilling på den pågældende overenskomst kan stille op.

Opstillingsliste og orientering om valget hænges op i messen. Skal hænge mindst en måned, så alle valgbare kandidater har mulighed for at skrive sig på.

SÅDAN FORLØBER VALGET

Hvis der kun er én opstillet, betragtes denne som valgt.

Er der flere opstillede, sørger Metal Maritime for stemmesedler mv.

Alle medlemmer på overenskomsten kan stemme. Valget kører mindst en måned, så alle har mulighed for at afgive sin stemme.

skibe. De sidste - fragtskibene - er uden tvivl det, jeg foretrækker. Jeg er vild med lasthåndtering, at lave lasteplaner og stå med lastning og losning. I DFDS får man som styrmand meget ansvar, og det trives jeg bare rigtig godt med," fortæller hun.

Hun har hidtil skiftet en del mellem skibene men håber, at hun nu bliver mere fast tilknyttet ét skib. For tiden er hun på 'Flandria Seaways', der sejler i fast rute mellem Zeebrugge og Göteborg.

IMØDEGÅR RYGTER MED FAKTA

"Jeg opfatter talsmanden som bindeledet mellem medlemmerne og fagforeningen. Og når vi medlemmer er spredt rundt på skibene og som sådan aldrig samles, er talsmandsrollen set med mine øjne endnu mere vigtig," bemærker Emma Wain Grønsund og fortsætter:

"For at undgå, at der opstår rygter, så får jeg undersøgt tingene, når jeg hører noget i krogene. Det kan være tvivl om fortolkning af overenskomsten eller noget andet. Så har jeg skrevet til Metal Maritime og altid fået meget hurtigt svar tilbage og har dermed kunnet informere mine kolleger. Jeg synes det er vigtigt at undgå, at en fjer bliver til fem høns."

Umiddelbart efter hun var valgt som talsmand, deltog hun i CO-Søfart Seminaret, der blev afviklet sidst i september.

"Desværre kunne jeg kun være med den

første dag, da jeg skulle udmønstre. Men det var virkelig lærerigt. Dagen var bare komprimeret information for mig. Og så fik jeg også hilst på både andre tillidsrepræsentanter og hele sekretariatet. Det var rigtig godt og jeg ærgrer mig over at gå glip af resten af programmet," fortæller hun.

Om bord er hun også blevet mødt af den gamle - og i øvrigt usande - påstand om, at Metal Maritime i 2013 stjal navigatørernes overenskomster i DFDS.

”Jeg kan ikke stå på mål for, hvad der tidligere er sket. Jeg ser fremad, og det synes jeg jo, at alle andre også skulle. I øvrigt ved jeg så nu, at det jo i praksis overhovedet ikke kan lade sig gøre at stjæle en overenskomst,” noterer hun.

Interessen for det faglige arbejde, kollegernes ansættelsesvilkår og erhvervet i det hele taget var baggrunden for, at hun også besluttede sig for at stille op til bestyrelsen i Metal Maritime.

"Det var en udfordring for mig at stille op. Jeg er jo helt ny," erklærer hun.

"Jeg er meget spændt på det og ser frem til at kunne involvere mig aktivt i fagforeningens udvikling. Jeg forestiller mig også, at jeg kan lære rigtig meget af det på det personlige plan. Men altså, det er også nyt for mig. Men helt kort, så vil jeg gerne være en del af det og rigtig gerne også være med til at gøre en forskel - til fordel for mine kolleger," uddyber hun og tilføjer:

"Dansk Metal er jo en meget stor og stærk organisation med stor indflydelse. Selv har jeg aldrig haft brug for fagforeningens hjælp, men jeg tænker, at jo stærkere en fagforening er, desto bedre er medlemmerne hjulpet."

Hun understreger, at der vil være rigtig mange spørgsmål, som hun ikke umiddelbart kan ryste et svar ud af ærmet på.

"Men jeg får det undersøgt, når medlemmer og kolleger kontakter mig med spørgsmål. Så får de svar så hurtigt som muligt. Jeg håber, at alle foretrækker et korrekt svar frem for et hurtigt. Til gengæld vil jeg hellere, at folk kontakter mig, hvis der er tvivl om noget, end at et eller andet forkert begynder at brede sig. Så får jeg fundet ud af, hvad der op og ned," slår hun fast.

TEKST & FOTO: HANNE HANSEN

DANSK METAL TIL LANDS, TIL VANDS OG I LUFTEN

PILOTER OG KABINEPERSONALE
I SAS FUSIONERER IND
I DANSK METAL I EN NY
FORBUNDSAFDELING, METAL
LUFTFART. METAL MARITIME
SKAL VARETAGE A-KASSE
OPGAVERNE FOR METAL
LUFTFART, HVOR ANSATTES
UDFORDRINGER HAR FLERE
LIGHEDSPUNKTER MED DE
DANSKE SØFARENDES.

DANSK METAL har fået en ny forbundsafdeling, Metal Luftfart.

Dansk Pilotforening, der består af piloter i SAS, besluttede enstemmigt på foreningens generalforsamling først i oktober at fusionere med Dansk Metal.

Her midt i november sluttede SAS kabinpersonalet, Cabin Attendants Union, sig til fusionen, da kabinpersonalet afholdt generalforsamling.

De to organisationer bliver nu sammen med Metals afdeling 16, flymekanikerne, samlet i den nye forbundsafdeling Metal Luftfart.

Hos Dansk Pilotforening satte formand Henrik Thyregod ord på forventningerne,

da afstemningsresultatet på piloternes generalforsamling lå klar.

"Vi ser frem til at blive en del af et stærkt samarbejde i en indflydelsesrig organisation som Dansk Metal, og vi sætter nu ekstra fokus på luftfartsbranchen for at fastholde og sikre luftfarten i Danmark."

TIL KAMP I EN PRESSET INDUSTRI

Formand for Dansk Metal, Claus Jensen, bød begge foreninger velkommen og varselede kamp for luftfartsansattes arbejdsvilkår i en presset industri.

Fra Metal Maritime har formand Ole Philipsen været varm fortalere for såvel



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

MARITIME UDDANNELSER & KURSER I VERDENSKLASSE

Videregående uddannelser:

- Maskinmester
- Skibsfører, professionsbachelor
- Skibsmaskinist
- Fiske-, Kyst- og Sætteskipper

Grundlæggende uddannelser:

- Skibsassistent
- Maritim Student, HF og STX
- Skoleskibet DANMARK

Vi tilbyder kurser indenfor:

- Maritim sikkerhed (STCW)
- Offshore (OPITO)
- Vind (GWO)
- Nautisk simulation
- Radio kommunikation
- Maritim teknik og service

Læs mere om vores uddannelser og kurser på www.martec.dk

martec | Hånbækvej 54 | 9900 Frederikshavn | Telefon +45 96 20 88 88 | martec@martec.dk | www.martec.dk



Den kommende formand for Metal Luftfart og bestyrelsesmedlemmer fra Metal afd. 16, var først i november på besøg hos Metal Maritime. Fra venstre Carsten Nielsen afd. 16., kasserer Jens Sandahl afd. 16., den kommende formand for Metal Luftfart Henrik Nipper, Ole Philipsen, formand for Metal Maritime og Susanne Holmblad fra Maritim afdelings A-kasse.

fusionen som konstruktionen i form af oprettelsen af den nye forbundsafdeling, Metal Luftfart. Der er trukket på erfaringerne fra etableringen af Metal Maritime, der i 2011 blev skabt ved fusion mellem Dansk Metal og Dansk Sø-Restaurations Forening og blev til den hidtil eneste forbundsafdeling i Dansk Metal.

"Såvel Dansk Pilotforening som kabinepersonalets forening er stærke organisationer, som i mange år har været i kamplinjen i et flymarked, der på mange måder ligner skibsfarten. Flypersonalets problemer har mange ligheder med de problemer, som danske søfarende har. De oplever at blive udskiftet af billigere personale fra Østeuro-

pa, deres fly bliver registreret i billige lande, hvor de ikke kan kræve overenskomster osv.," pointerer Ole Philipsen.

STØRST POLITISK INDFLYDELSE

"Det er glædeligt, at dygtige bestyrelser i disse foreninger har set, hvor de opnår størst politisk indflydelse og finder de bedste ressourcer til at kæmpe for medlemmerne og bevarelsen af disses arbejdspladser og valgt at fusionere med den," siger Ole Philipsen.

Den kommende formand for Metal Luftfart og bestyrelsesmedlemmer fra Metal afd. 16, var først i november på besøg hos

Metal Maritime for at høre nærmere om det at være en forbundsafdeling i Dansk Metal. Fra beslutning til effektivering ligger en række lavpraktiske opgaver, der skal løses.

Det er aftalt at Metal Maritime fremover skal varetage A-Kasse-opgaverne for Metal Luftfart.

"Jeg ser frem til det fremtidige tætte samarbejde med Metal Luftfart og glæder mig over, at Metal Maritime ikke længere er den eneste forbundsafdeling i Dansk Metal," bemærker Metal Maritimes formand Ole Philipsen.



MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE

– Maritime uddannelser af højeste kvalitet

Kystskipper • Færgenavigatør • Skibsfører

Gør bl.a. som andre unge fra hele landet og tag en 3-årig



-SØFART

Læs mere om vores uddannelser på www.marnav.dk

Ellenet 10 · 5960 Marstal
+45 6253 1075 · marnav@marnav.dk

SØG KOMPETENCEFONDEN OM STØTTE TIL UDDANNELSE OG KURSER

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER



MANGE ved det måske ikke, men medlemmer ansat på en række Metal Maritime-overenskomster har mulighed for at søge støtte fra CO-Søfarts Kompetenceudviklingsfond (kompetencefonden i daglig tale), hvis man ønsker at gennemføre kurser eller anden uddannelse. Dette gælder både for menige i rederier under hovedoverenskomsterne med Danske Rederier (DRO I + II) og Færgerederierne samt cateringansatte i offshore-virksomheder under Horesta-overenskomsten.

Kompetencefondens midler uddeles af fondens bestyrelse, som består af repræsentanter fra CO-Søfart på den ene side og repræsentanter fra virksomheder og rederier på den anden side. Der bliver årligt indbetalt et beløb aftalt via overenskomsterne til brug for medarbejdernes kompetenceudvikling.

Der er altså tale om penge, I selv har

betalt, så I kan lige så godt være med til at bruge dem, hvis I får lyst til eller behov for et kompetenceløft.

UBRUGTE MIDLER

Selvom vi jævnligt modtager ansøgninger, så er der pt. en del ubrugte midler i fonden, så mange ansøgere vil have mulighed for at få betalt kursusgebyr, transport, bøger mv. fra fonden. Man skal bare aftale det med rederiet og i fællesskab udfylde ansøgningsblanketten, som kan fås via rederierne/virksomhederne. Herefter vil fonden behandle ansøgningen hurtigst muligt, så I kan få svar og i de fleste tilfælde få støtte til deltagelse i kurser mv.

I de senere år er der blevet uddelt støtte til en lang række forskellige kurser og uddannelser, heriblandt kan nævnes maskinmesteruddannelsen (hjælpemid-

ler og transportgodtgørelse), service og værtskab, rengøring, gaffeltruck, lastbilmonteret kran, kommunikation og konflikthåndtering, gastronomi, kostvejleder, iværksætteruddannelsen, grundlæggende lederuddannelse, trailerkort, sanitet, varmeinstallation, vagtuddannelse og ergonomi mv.

Dette er blot en række eksempler på, hvad der indtil videre er givet støtte til, men det kan også være så meget andet. Det kræver blot lidt forberedelse, en snak med arbejdsgiver og derefter en fælles ansøgning til fonden. Herfra skal der lyde en klar opfordring til at komme i gang og I er naturligvis velkomne til at kontakte undertegnede for yderligere oplysninger om mulighederne.

SÅDAN KOMMER DU VIDERE

Kontakt din arbejdsgiver for at:

- ▶ FÅ ET ANSØGNINGSSKEMA
- ▶ DRØFTE DIT ØNSKE ELLER PLAN

Kontakt Metal Maritime, hvis du er i tvivl om:

- ▶ DIN OVERENSKOMST ER OMFATTET AF FONDEN
- ▶ DIT ØNSKE FALDER INDENFOR FONDENS OMRÅDE

Spørgsmål rettes til faglig afdeling



Forsikring

TJM Forsikring dækker hele familien

De små, de store, de unge, de firbenede...
Vi har forsikringer til alle.

Læs mere på tjm-forsikring.dk/forsikringer.



Sammenhold
betaler sig

Lægehotline og
dyrlægehotline
– hjælp lige
ved hånden

Hurtig hjælp hvis du bliver sygemeldt

Med et PFA EarlyCare forløb får du
gode muligheder for at komme godt
tilbage på jobbet.

Læs mere på pfa.dk/earlycare
eller ring til PFA på 70 12 50 00

PFA

Mere til dig

TEKST: HANNE HANSEN

Hvalpsundfærgen:

EN STRESSSENDE DAG – MEN DET BLEV ENDNU VÆRRE

FØRST RULLEDE EN LASTBIL UD OVER BROKLAPPEN OG FALDT I HAVNEN. SÅ FIK AFLØSERFÆRGEN SEJLADSFORBUD. DA AFLØSERFÆRGEN IGEN MÅTTE SEJLE, GIK DEN FÅ DAGE SENERE PÅ GRUND MED FISKENET I PROPELLEN. BEGGE FÆRGEREPARATIONER ER RAMT AF STÅLMANGEL OG BEGGE FÆRGER VAR VED REDAKTIONENS SLUTNING UDE AF DRIFT. PÅ UBESTEMT TID. HVALPSUND-OVERFARTEN ER HÅRDT RAMT.

TIRSDAG 26. oktober tidligt om morgenen startede rækken af uheld, som har ramt genvejsforbindelsen mellem Vesthimmerland og Salling i det nordjyske. Færgen 'Mary' er 10 minutter om overfarten, der sparer bilister for en omvej på rundt regnet 80 km syd om Lovns Bredning i Limfjordens sydlige del.

Overfartsleder Flemming Thomasen var sammen med dagens makker på job. Makkeren var skipper på broen, og Flemming Thomasen varetog billettering samt lastning og losning. De første ture mellem Hvalpsund og Sundsøre var overstået i morgenmørket. På turen fra Sundsøre var 4-5 personbiler og en lastbil med hænger fra færgens faste kunde, vognmandsfirmaet Fredsø.

Chaufføren har passeret med færgen et hav af gange. Og som mange af mor-

genpendlerne sætter han pris på færgens udsøgte service med friskbrygget kaffe i dækskontoret.

VANT TIL ELEKTRONISK BREMSE

Denne dag var han dog ikke kørende i sin sædvanlige lastbil med elektronisk håndbremse, der automatisk bremser vogn-toget, når han forlader førersædet. Hans afløserbil var med manuel håndbremse, og det skulle blive skæbnesvangert. For han glemte at trække håndtaget.

Billetteringen var overstået og Flemming Thomasen var i dækskontoret i selskab med chaufføren - og kaffen.

Da 'Mary' nærmede sig havnen i Hvalpsund blev farten reduceret og chaufføren så gennem den åbentstående dør til dækskontoret, at hans lastbil lige udenfor

begyndte at trille fremad - sat i gang af inertien i vogn-toget, idet færgen tog farten af.

”For f.... lastbilen kører,” råbte han og sprang ud ad døren, fortæller Flemming Thomasen, der sprang efter chaufføren ud på vogn-dækket.

Chaufføren forsøgte at komme ind i førerhuset, men opgav heldigvis. Som i slow-motion fortsatte lastbilen ud over broklappen og i havnen.

”Det var med nød og næppe, at chaufføren ikke kom i klemme mellem lastbil og opstander ved broklappen,” bemærker Flemming Thomasen og fortsætter:

”I situationen var jeg rolig nok - chaufføren, vidste jeg jo, var i god behold.”

TROEDE CHAUFFØREN VAR I BILEN

På broen var situationen ikke rolig. Flemming Thomasens makker ved manøvre-håndtagene så, at lastbilen begyndte at rulle fremad, og han troede, at chaufføren sad i bilen og måske var faldet i søvn.

Han greb til knappen til tyfonen og 'Mary'





Lastbilen blev om natten til den 27. oktober bjærget fra havnens bund i Hvalpsund.

FOTO: TORBEN HANSEN / NORDJYSKE

Overfartsleder Flemming Thomasen, Hvalpsund-Sundsøre overfarten på værft med 'Mary'.

FOTO: CO-SØFART



tudede i ét væk i et forsøg på at advare og vække chaufføren. Samtidig slog skipperen fuld kraft bak for at undgå at færgen påsejlede lastbilen.

"Det var en rigtig heldig manøvre, for al skruvandet skubbede faktisk lastbilen en 30 meter længere ind mod kajen, så den blev lettere at bjærge. Samtidig blev der plads til at færgen kunne komme ind i lejet," refererer Flemming Thomasen.

"Men jeg glemmer aldrig det blik han havde i øjnene, da han kom ned fra broen. Han var jo overbevist om, at chaufføren var i lastbilen. Puha. Så langt havde jeg ikke lige tænkt, da det hele skete," tilføjer han.

HAVNEN TÆTPAKKET AF MENNESKER

Flemming Thomasen gik herefter i gang med at informere myndighederne.

"Ja, jeg gik i gang med listen, som jeg har. Heldigvis kunne jeg jo meddele dem alle, at det kun handlede om materiel skade," fortæller Flemming Thomasen.

Der gik ikke mange minutter, inden havnen var tæt af mennesker. Pressefotografer, journalister og TV-hold med projektører.

"Jeg har aldrig set så mange pressefolk på havnen," bemærker Flemming Thomasen.

Fra Beredskabet i Skive kom 20 mand. Politiet kom. Vognmanden kom. Bjærgningskøretøjer og myndigheder. Det myldrede med mennesker, mens overfartslederen konstant var ophængt i telefon for

koordinering om afløserfærge og advisering af værft blandt meget andet.

Omsætningen i den lokale Brugs steg med 35 pct. - og færgens kaffemaskine kørte på højtryk.

Da dagen lakkede mod enden, tog færgespersonalet hjem, og Flemming Thomasen så frem til en rolig dag dagen efter, hvor han skulle sejle 'Mary' de fem timers sejlad til værftet i Thyborøn.

”Jeg sov ikke hele natten, for adrenalinen kørte jo bare,” bemærker han.

Afløserfærgen 'Sleipner' fra Fur-overfarten var i gang på Hvalpsundoverfarten fra morgenstunden og 'Mary' satte kurs mod Thyborøn.

Freden varede dog kun nogle timer. Søfartsstyrelsen nedlagde sejladsforbud på overfarten, indtil der lå en handleplan for, hvordan lignende uheld kunne undgås.

Dermed var overfarten igen indstillet og overfartslederen fik endnu en stressende dag med kommunikation frem og tilbage med Søfartsstyrelsen.

Sidst på eftermiddagen kunne 'Sleipner' genoptage sejladsen. Aftalen med Søfartsstyrelsen blev, at personalet skulle informere alle chauffører om, at håndbremsen

skulle være trukket. Skilte med samme information skulle sættes op på færgen.

RAMT AF STÅLMANGEL

På værftet stod det klart, at 'Mary' ikke var sådan lige at lappe sammen. Der skulle skiftes stål på broklappen blandt andet. At rette den bøjede broklap ud skulle vise sig at være det mindste problem. For manglen på certificeret stål er omfattende.

Det, der i arbejdstid højst ville tage et par dage at reparere, har ved redaktionens slutning to uger senere ikke kunnet lade sig gøre på grund råvaremangel.

Og som om det hele ikke var nok for overfarten. En uge efter at 'Sleipner' blev sat ind som afløser, fangede skibets propeller en større omgang ruser på vej mod Sundsøre. Skibet mistede styringen og gik på grund. Skaderne efter grundstødningen kræver også stål, som ikke lader sig skaffe sådan lige.

"Det er ellers gået rigtig godt med overfarten i år. Stigende lastmængder, flere passagerer, flere pendlere," bemærker Flemming Thomasen og tilføjer:

"Vi er nødt til at betragte al omtale som reklame for tiden. For vi er da godt nok kommet i medierne - desværre på en træls baggrund."

TEKST OG FOTO: HANNE HANSEN

Formand for Dansk Metal, Claus Jensen, besøgte seminaret og fortalte om Dansk Metals politiske arbejde. Herunder om de mange forhandlinger med regeringen om Corona-hjælpepakke. Deltagerne fik således et indblik i "Arbejdet i det politiske maskinrum."



CO-Sea Seminar 2021

FAGLIGT SAMVÆR TILTRÆNGT

EFTER AFLYSNINGEN SIDSTE ÅR VAR CO-SEA SEMINARET I ÅR TILBAGE MED AKTUELLE PUNKTER PÅ PROGRAMMET FOR TILLIDSREPRÆSENTANTER OG BESTYRELSER.

Det skortede ikke på hverken emner eller engagement, da tillidsrepræsentanter, bestyrelse og sekretariat i Metal Maritime endelig igen kunne mødes til CO-Sea Seminar på Metalskolen i Jørlunde sidst i september.

Arrangementet blev i år desværre uden deltagelse af FOA Søfart repræsentanter, idet organisationen havde et arrangement kalendersat umiddelbart før.

I programmet i år var der taget højde for, at tillidsrepræsentanterne i de enkelte rederier havde behov for at drøfte rederi-relaterede emner som f.eks. overenskomst-situation og Corona-afledte problemstillinger. Det blev udnyttet til fulde.

Seminaret fik også besøg af formand for Dansk Metal, Claus Jensen, der løftede en del af sløret for det omfattende arbejde og

**Maritime
kurser i
verdensklasse**

Læs mere på [SIMAC.DK/TRAINING](https://simac.dk/training)





Heller ikke i år blev opstillingen til det obligatoriske gruppebillede nogen let opgave. Men alle gjorde deres bedste, og så klager vi ikke.

ikke mindst ansvar, som arbejdsmarkedets parter løfter. Deltagerne fik således et indblik i arbejdet i det politiske maskinrum - herunder trepartsforhandlingerne om Corona-hjælpepakkerne. Under Corona-pandemiens hærgen i Danmark i 2020 og 2021 har Dansk Metal deltaget i ikke mindre end 17 trepartsaftaler.

Claus Jensen fortalte også om den evindelige kamp for at skaffe praktik- og uddannelsespladser og om rollerne og balancen ved at være mod- og medspiller i forhold til regering og erhvervsliv.

For deltagerne, hvor en stor del i pas-sagerskibs- og færgefarten har mærket

Corona-afledte konsekvenser i arbejdslivet, føjede Claus Jensens oplæg en ekstra dimension på de løsninger, som mange oplevede i praksis.

Dansk Metals advokat, Christian Bentz, gæstede også seminaret med et detaljeret oplæg om procedure og sagsbehandling ved arbejdsskader.

DIS, SKAT OG BLÅ BOG

Af andre emner på seminaret kan nævnes DIS og SKAT, hvor Udligningskontorets arbejde og opgaver blev præsenteret ved kontorchef Simon Wognsen.

Endelig var "Den Blå Bog" (Søfarendes Sundhedsbevis) et større punkt på seminaret, hvor indholdet i den nye lægebekendtgørelse blev gennemgået. Sundhedsbeviset er afgørende for at kunne fastholde jobbet til søs, og det er problemfyldt farvand for den søfarende at stå uden Sundhedsbevis.

Seminaret sluttede på tredjedagen, hvor det var trætte deltagere, der tjekkede ud.

For de, der foretrækker langtidsplanlægning, kan det allerede nu afsløres, at næste års CO-Sea Seminar afvikles fra onsdag 21. september til fredag 23. september. Så sæt endelig kryds i kalenderen.



Følg os
på Facebook



SVENDBORG SØFARTSSKOLE

Overgade 6 • 5700 Svendborg

Tlf: +45 6221 0484 • info@svesoef.dk • www.svesoef.dk

STCW KURSER - SKARPE PRISER

Hos os kan du deltage i dine lovpligtige STCW kurser. Vi afholder kurser indenfor brandbekæmpelse, brandledelse, søsikkerhed og betjening af redningsbåde mm. Vi har også genopfriskningskurser for både officerer og menig, maritim personale til skarpe priser. Vores kursus-kalender opdateres med nye kursusdatoer jævnligt. Vi ses!

Ville ikke være hovmester:

VAR "HØKER" I 32 ÅR

JENS BRAMSEN MORTENSENS FØRSTE SØFARTSBOG ER UDSTEDT I DECEMBER 1948. 45 ÅR SENERE - I 1993 - GIK HAN I LAND.

SOM barn mistede Jens Bramsen Mortensen sin mor, og det blev hans faster, der med fast hånd styrede slagets gang i hjemmet i Svendborg. Det var små kår i efterkrigsårene og som 15-årig måtte han selv til at tjene til dagen og vejen. Selv nærede han ikke noget større ønske om at komme til søs, men når nu muligheden for en tjans som messedreng viste sig, så var der ikke råd til hverken at have storslåede planer eller egne ønsker. Første udmønstring var med Jens Bramsen Mortensens egne ord "et helvede". Han var søsyg fra første til sidste dag om bord på et skib, hvor der på ingen måder var rart at være. Ikke desto mindre tog han endnu en udmønstring som den laveste i hierarkiet og messedrengen fik smag for tilværelsen til søs. Med fasteren som fast ankerpunkt, blev kursen hen ad vejen rettet ind, og trods sin faste beslutning om ikke at ville være hovmester, så blev det alligevel til 32 år som "høker" i rederiet A.P. Møller.



1948

Portrætbilledet i den første søfartsbog, udstedt 27. december 1948, mangler. Da bogen på et tidspunkt er blevet brugt af børnene som legetøj og malebog, er billedet gået tabt. Men søfartsbogens 15-årige ejermand er ifølge bogens indtegninger blond, har blå øjne og er almindelig af bygning.

Af de to første sider i bogen fremgår også, at bogen har kostet 110 øre at erhverve. Jens Bramsen Mortensen formoder, at han havde pengene med i lommen hjemmefra, da han hentede søfartsbogen på mønstringskontoret i Svendborg i dagene mellem jul og nytår. To uger senere påmønstrede han køleskibet 'Jørgen Klaus' i Odense. Skibet var en ombygget, engelsk ministryger og lastekapaciteten lød på 450 ton.

Det var ikke lysten, der drev Jens Bramsen Mortensen til hverken erhvervelsen af søfartsbogen eller påmønstringen af 'Jørgen Klaus'. "Jeg ville gerne have været i lære i land, men det var ikke umiddelbart en mulighed. Arbejdsløsheden var stor," fortæller

han og tilføjer: "Så jeg var vel mere eller mindre tvunget afsted."

Det blev ikke nogen god oplevelse på 'Jørgen Klaus', der sejlede i nordeuropæisk fart. Tønen om bord var hård, forholdene ringe - og så var Jens Bramsen Mortensen søsyg døgnet rundt. "Jeg var så syg, så jeg ikke kunne være nogen steder," erindrer han. 25 dage senere afmønstrede han i Middelfart.

SOM I FILMEN MARTHA

En kammerat anbefalede ham at søge hyre hos Marius Nielsen, der var medejer af dampskibsselskabet Progress. Det lykkedes ham at få hyre som messedreng, og i august 1949 påmønstrede han dampskibet 'Marx' i Sydhavnen i København.

"Det var et helt fantastisk skib. Om bord var det fuldstændig som i filmen Martha," smiler Jens Bramsen Mortensen.

Skibet var absolut ikke noget teknisk vidunder. Det var bygget i 1925, rummede et dæk med fire lastrum. Topfarten i medvind var 9 knob med de 550 iHK leveret af maskinrummets Frichs dampmaskine. Og det var ikke kun i maskinrummet, der skulle skovles kul. Komfuret i kabyssen var også kul-



Kok Jens Bramsen Mortensen på 'Helene Mærsk' 1955.

fyret. Så foruden rengøring af kamre og servering i messerne, skulle messedrengen også svinge kulskovlen.

Besætningen var på en 18-20 mand. Officerernes kamre var luksuriøst indrettet med håndvaske. Dog var de uden afløb, og tømning af pøseene under vaskene hørte naturligvis med til messedrengens tjans.

"Messedrengen kom alle steder. På den måde var det et rigtig godt job, og jeg oplevede ikke på den måde, at man som nederst i hierarkiet blev jagtet," fortæller han.

"Man gav en hånd med, når der var brug for det. Jeg var også i maskinrummet og skovlede kul, når fyrbøderne havde fået for meget," tilføjer han med et smil.

Det blev til i alt godt 12 måneder om bord på 'Marx' - fordelt på to udmønstringer.

FASTERENS FORBINDELSER

I hjemmet i Svendborg forestod fasteren husholdningen samtidig med, at hun arbejdede som oldfrue på Hotel Christiansminde. På hotellet kom hun i kontakt med mange fra søfartserhvervet, og hun fik foranlediget, at Jens Bramsen Mortensen fik hyre i ØK.

Her var han i to omgange på 'Meonia' som koksmath, inden han sidst på året i 1951 kom i kokkelære på Hotel Christiansminde - en læreplads, som fasteren også fik i stand. Efter endt læretid arbejdede han på Den Engelske Kro i København og aftjente værnepligten i marinen. Fasterens forbindelser kom herefter igen i spil, og han fik hyre som kok i A.P. Møller.

Første udmønstring som kok i A.P. Møller var om bord på tankskibet 'Helene Mærsk' i 1955. Han påmønstrede i Rotterdam, hvorefter skibet afsejlede mod Syrien. Hans begejstring for kokkejobbet svingede. Nogle gange



Jens Bramsen Mortensen nyder i dag som 88-årig at deltage, når Maersk inviterer til seniorarrangement. Det er nu 28 år siden, han gik i land og på efterløn, men forbindelsen til erhvervet, kollegerne til søs og rederiet er fortsat en vigtig del af hans tilværelse. At størstedelen af hans liv skulle blive til søs, havde han under ingen omstændigheder regnet med efter sin første udmønstring på kun 25 dage, hvor han var søsyg hvert et minut om bord.

JENS BRAMSEN MORTENSEN

FØDT 1933

1949 - 1950

Messedreng, div. rederier

1950 - 1951

Koksmath, ØK

1951 - 1953

Kokkelære,
Hotel Christiansminde,
Svendborg

1953 - 1955

Kok,
Den Engelske Kro
i København samt af-
tjening af værnepligt i
marinen

1955 - 1960

Kok, A.P. Møller

1961 - 1993

Hovmester, A.P. Møller

1993

efterløn og derefter
pension

var det godt nok – andre gange var det "et helvede". Komfuret var med oliebrændere, og motormændene fra maskinen skulle holde det kørende.

Med ét stod han også med bage opgaven. Det havde han aldrig prøvet, men blev reddet af skibets tyske koksmath, der oprindeligt var udlært baker. Så besætningen fik brød og wienerbrød, som kun en baker kunne fabrikere det og Jens Bramsen Mortensen lærte et par bagetricks.

Det var de lange udmønstringers tid. 11 måneder på 'Helene Mærsk' blev afløst af 12 måneder på 'Anglo Mærsk' efterfulgt af endnu 11 måneder på 'Jane Mærsk'.

HOVMESTER - NEJ TAK

Fra tid til anden foreslog rederiet ham forfremmelse til hovmester, hvilket han afviste konsekvent. "Jeg ville ikke have med køjetøj og bestillinger at gøre. Jeg kendte intet til regnskab, da jeg aldrig havde lært det, og jeg gik ud fra, at jeg heller ikke kunne køre det," fortæller han. Til hans store forbavelse havde rederiet imidlertid bestemt, at han skulle påmønstre som hovmester, da han i maj 1961 kom om bord på 'McKinney Mærsk' i Rotterdam. "Heldigvis havde jeg min daværende

kone med ud, og hun var kontoruddannet. Så hun lavede regnskaberne," indrømmer han og erkender, at han da efterhånden fik tag på både handel og vandel. "Joh... jeg blev jo nok en rigtig hører," ler han.

1972



Søfartsbogen blev fornyet i 1972. Tankskibene i A.P. Møller fortsatte som mål for udmønstringerne. Skibene var gennem 60'erne blevet større og større. Og supertankerne i K-serien satte i 70'erne nye standarder for apteringen. Kamrene var store og begrebet fælles bad var fortid.

De skiftende krigstilstande i Persergolfen kastede dog skygger over tilværel-

sen med utryghed. Og et raketangreb på 'Kate Mærsk' bragte verdenshistorien alt, alt for tæt på.

"Vi forsøgte jo på bedste vis at klare os igennem det," fortæller han. Heldigvis var udmønstringsperioderne blevet halveret fra hele til halve år.

1988



Den sidste søfartsbog fik han udstedt i 1988. Tankskibet 'Hulda Mærsk' afsluttede i 1993 Jens Bramsen Mortensens i alt 60 udmønstringer fra han startede til søs i 1949. Og til trods for, at han absolut ikke ville være hovmester, blev størstedelen af tiden til søs som netop "hører".

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

ARRANGEMENT



**KLUB 8
REGION
HOVEDSTADEN**

JULEHYGGE PÅ BAKKEN

**Lørdag 4. december
kl. 13.00 - ?**

Også i år holdes sammenkomsten på "Bakken" hvor vi samles til julehygge, socialt og fagligt samvær på et af traktørstederne.

Vi håber, at sejlede/aktive medlemmer kan afse tid til at deltage.



Vi mødes på Klampenborg S-togs Station kl. 13 og følges der fra.

Med venlig hilsen

Formand Helmut Sørensen-Salz
tlf. 21 44 94 34

ARRANGEMENT



**REGION
SYDDANMARK**

MARITIMT MØDE OG HYGGE

Torsdag 13. januar kl. 15.00 - ?

Vi afholder møde i Metal Sydfyns lokaler Brogade 9, 5700 Svendborg, torsdag 13. januar for aktive medlemmer i Region Syddanmark.

Mødet starter kl 15.00 med en lille forfriskning, snak og historier fra gamle dage.

Herefter vil der blive arbejdet på at komme ombord på den gamle isbryder, 'Thorbjørn', der ligger i Svendborg havn. Efter endt besøg, går vi på Marthastuen og spiser og har hyggeligt samvær resten af dagen..

Kørsel fra Fredericia

Der vil blive kørsel fra Fredericia banegård kl 13.30 fra parkeringspladsen ved spor 10. Tidspunktet for hjemturen retur til Fredericia aftaler vi på dagen.

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

Tilmelding nødvendig

Tilmelding til metal Sydfyn på telefon 6221 1099

Senest 2. Januar 2022

Oplys ved tilmeldingen, om du ønsker transport fra Fredericia.

Med venlig hilsen Henrik Purtoft

Der skal selvfølgelig lyde en kæmpe stor tak til Per Maj for alle de forrige arrangementer.



FOTO: SØREN STIDSHOLT NIELSEN

LAURITZEN-VETERANER ÅBNER FOR LANDKRABBER

MED EN VEDTÆGTSÆNDRING
HOS LAURITZEN VETERANERNE
KAN KONTORPERSONALE
FRA REDERIET J. LAURITZEN
- SAMT ALLE ANDRE - NU
BLIVE MEDLEM. HIDTIL
HAR VEDTÆGTERNE KUN
TILLADT SØFOLK AT TEGNE
MEDLEMSKAB.

Ganske vist har Lauritzen Veteranerne aldrig haft flere medlemmer end nu. Foreningen har over 100 aktive medlemmer, der alle har en forhistorie som søfarende i rederiet J. Lauritzen.

Men på generalforsamlingen, der blev afholdt i september, var forsamlingen enig i bestyrelsens betragtning i forhold til foreningens tilstand og fremtid. Ingen af medlemmerne bliver yngre med årene og foreningens formål, som er "at tilrettelægge aktiviteter, som er med til at værne om Rederiet J. Lauritzens historie og om den gode Lauritzen-ånd" kan lige så godt støttes af kontoransatte og andre "landkrabber".

Foreningen måtte erkende, at et par

"landkrabber" allerede havde sneget sig ind i foreningen, og disse "illegale" medlemmer ville med vedtægtsændringen blive legaliseret.

Generalforsamlingen bakkede fuldt op om forslaget, og dermed er alle, der kan gå ind for foreningens formål velkomne i foreningen. Forsamlingen gav også genvalg til formanden gennem de seneste fire år Aa. V. Schulz.

Årsmødet 2022 afholdes på Oslo-båden. I Oslo besøges de maritime museer på Bygdøy.

Medlemskab koster 150 kr. pr. år, og kasserer Hans Sønderborg er modtagelig for indmeldelser via e-mail til hanssonderborg1@gmail.com

AF HANNE HANSEN

SENIORKLUBBEN

**Seniorklubben er for alle
efterlønnere og pensionister fra
Metal Maritime.**

Kontingent: 240 kr. pr. år.

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

**Forårsfrokost
Efterårs ålegilde**

For yderligere information kontakt formanden.

Formand Leif R. Andersen,
Telefon 28 69 79 13
Mail L.rabech@live.dk



VI MINDES

Frank Scharling Pedersen

Født 3. juni 1957 - er afgang ved døden 30. august 2021

Erik Thomsen

Født 30. juni 1938 - er afgang ved døden 4. oktober 2021

Henning Haibrock Olsen

Født 5. august 1952 - er afgang ved døden 22. oktober 2021

Børge Olsen

Født 17. januar 1940 - er afgang ved døden 25. oktober 2021



Fyrskib nr. 17 "Gedser Rev" i havnen i Helsingør. Skibet er bygget i 1895 i Odense.

Foto: Siw Aldershvile Nielsen

VIL DU VÆRE MED?

Lauget af frivillige, der arbejder med restaurering og vedligehold af skibet består pt. af ca. 30. Og der er plads til flere. Interesserede kan kontakte laugets formand, Jens Broch på telefon 20 82 33 03.

AF HANNE HANSEN

FRIVILLIGE HOLDER LIV I FYRSKIB

EN HÆR AF 30 FRIVILLIGE, ARBEJDER I HELSINGØR PÅ RESTAURERING OG VEDLIGEHOLD AF FYRSKIBET 'GEDSER REV'. EN STOR DONATION PÅ 9,5 MIO. KR. VIL BL.A. GØRE DET MULIGT AT FÅ SKIBET I DOK FOR REPARATION AF ET TRUENDE SVAMPEANGREB.

ARMENE var helt oppe, fortæller formand for lauget, Jens Broch, om tilstanden blandt de frivillige, da besked om milliondonationen fra A.P. Møller Fonden indløb.

"Svampeskaden er alvorlig. Gøres der ikke noget, vil der indenfor et års tid være

hul, og skibet vil synke," fortæller Jens Broch.

Det sætter unægteligt vigtigheden af donationen fra A.P. Møller Fonden i relief.

Lauget, der officielt hedder Fyrskib nr. 17 "Gedser Rev"s Laug, blev etableret for tre år siden i forbindelse med at skibet blev flyttet fra Nyhavn til Helsingør.

Selv kommer Jens Broch, der har en fortid som el-installatør og er uddannet skibselektriker, fra Nærum, men en notits i avisen om indkaldelse af interesserede til et stiftende møde i Helsingør vakte hans nysgerrighed.

De for tiden 30 aktive i lauget består af skibstømrere, elektrikere, motorfolk, skibssingenører og tidligere søfarende. Der arbejdes om bord og ved skibet på mandage, mens Hal 16 på det fhv. værft er ramme om aktiviteterne på tirsdage.

Senest er redningsbåden bragt tilbage til ære og værdighed - og sødygtighed ikke at forglemme. Og forleden blev fyrskibets

snart 100 år gamle, 3-cylindrede Vølund hovedmaskine efter ti års stilstand bragt til live. For fulde omdrejninger.

"Det er et utroligt spændende arbejde," fortæller Jens Broch og tilføjer:

“Dertil kommer hele det sociale fællesskab, som vi har alle involverede imellem. Alle har en forbindelse eller historier fra det maritime. Det sociale er af meget stor værdi.

Sejre og fremskridt fejres med kaffe og kage på foreningens regning. Madpakker må deltagerne imidlertid selv medbringe, når de samles til arbejdsdag.