



*LNG-færger*

**FRA VÆRFT  
OG TILBAGE  
I DRIFT**

SIDE 18-19



FAGBLAD FOR  
CENTRALORGANISATIONEN SØFART  
OG METAL MARITIME

**OK23: FÆRGE  
DIS-LØNNINGER  
UDPENSLES**

SIDE 9

**MED EXPRESS 5  
FRA FILIPPINERNE  
TIL RØNNE HAVN**

SIDE 22-23

**SPÆNDE  
NYE MARITIME  
UDSTILLINGER**

SIDE 26-27

## LEDER

AF OLE PHILIPSEN  
FORMAND METAL MARITIME  
& CO-SØFART

# IKKE ET NORMALT ÅR MED OVERENSKOMSTFORNYELSER

**D**ER var meget blandede følelser op til begyndelsen af forhandlingerne om fornyelse af de store forlig for industrien og transportsektoren. Regeringens afskaffelse af St. Bededag, samt den i 2022 galoperende inflation, og derved udhuling af lønnen, medførte mange gisninger om en kommende storkonflikt.

Heldigvis viste den danske model sin styrke og der kom forlig for arbejdsmarkedet, som sikrede reallønnen. Resultaterne blev bekræftet af FH's 1,2 millioner medlemmer i en urafstemning, hvor 78,8% stemte ja til resultatet.

### FORNUFTIGE RESULTATER

Det betød, at den økonomiske ramme for forhandlingerne i søfarten var sat, og forhandlingerne kunne begynde. Først forhandlede vi de meniges hovedoverenskomster på plads og derefter, sammen med vores gode samarbejdspartner Maskinmestrenes Forening (MMF), officerernes. Generelt blev der opnået fornuftige resultater på lønningerne, mens der ikke er sket store ændringer i selve teksterne i overenskomsterne. Lige nu arbejdes der hårdt på at få overført resultaterne til de mange særoverenskomster.

Et emne, som de sidste par år har fyldt mere og mere i alle dialoger mellem de overenskomst bærende organisationer og rederierne, kom også ind i forhandlingerne, nemlig rekruttering og fastholdelse af danske søfarende. Mange års fejlslagen og kortsigtet tilgang fra de fleste store rederier

har betydet, at erhvervet i dag står uden mulighed for at kunne skaffe nok danske søfarende til de stillinger, som en stadig voksende dansk handelsflåde skal bruge.

### ET FÆLLES PROBLEM

Ikke mindst den igangværende store ekspansion inden for offshore vind, som vil mangedobles i de kommende to til fem år, betyder et stort øget behov for danske søfarende inden for alle områder og stillinger, menige som officerer.

Hvad angår officersgrupperne er det desuden et stort problem at fastholde disse i erhvervet mere end et par år efter endt uddannelse, da der er mange attraktive jobs i land.

Det er et stort fælles problem at tiltrække, uddanne og fastholde danske søfarende i en handelsflåde, som i disse år forandrer sig hurtigt.

Der har været en tæt dialog om disse problemer mellem MMF, CO-Søfart og rederierne igennem de sidste to til tre år, og parterne har aftalt at fortsætte med dette i den kommende overenskomstperiode, med ekstra fokus på fastholdelse af juniorofficererne.

### EN SUCCES

Heldigvis har dialogen om rekruttering mellem parterne allerede medført konkrete tiltag inden for det menige område.

Parterne indførte i 2022 et nyt tiltag til uddannelse af ubefarne skibsassistenter.

Disse kan nu indgå en aftale om at få et uddannelsesforløb med garanteret sejl tid i forskellige rederier.

De ubefarne kommer i løbet af uddannelsen både ud at sejle langfart i A.P. Møller-Mærsk, i passagerskibe/færger og i specialskibe. Håbet med dette tiltag er både at skaffe fremtidige skibsassistenter til erhvervet, samt at mange af disse på sigt vælger at læse videre til kystskippere, sætteskipper og skibsførere.

Indtil nu har mere end 40 ubefarne taget den nye vej for at blive skibsassistent. Det kan kun kaldes en succes, og vi ser frem til et fortsat godt og konstruktivt samarbejde.

### HOLDNINGSÆNDRING PÅKRÆVET

Der er i dag ubesatte stillinger inden for alle kategorier i erhvervet, og gennemsnitssalderen for dem som er der stiger. Det er et problem, der skal løses hurtigt, da der går fire til fem år fra en beslutning tages, til resultatet udmønter sig i flere skibskokke, skibsassistenter, navigatører eller maskinmestrer til erhvervet. Der skal samtidig nok også ske en holdningsændring i nogle rederier. De skal genlære ikke at betragte søfarende som en vareomkostning, hvor man alene vejer prisen op mod, hvad prisen er andre steder. I stedet skal de søfarende betragtes som et aktiv, der skal investeres i, og som til gengæld giver øget værdi til rederiet på den lange bane, ved deres faglige kunnen.

## 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**  
Martin van Dijk, 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. august eller efter aftale.

**Materiale**  
til Fagbladet CO-Søfart sendes til  
Martin van Dijk, mvd@daniskmetal.dk

**Næste nummer**  
udkommer fredag 15. september og er  
samtidig tilgængeligt på hjemmesiden  
www.co-sea.dk

**Forsidebillede**  
'MS BERGENSFJORD' på værft  
Foto: Martin van Dijk





*Royal Arctic Line:*

## FASTHOLDELSE ER EN UDFORDRING

Side

# 4

## VIS MIG DIN SØFARTSBOG

Side

# 28



### KONTORTID

Mandag-torsdag

9.00-16.00

Fredag

9.00-15.00

### TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

## INDHOLD

<b>LEDER</b> .....	<b>2</b>
<b>RAL: FASTHOLDELSE KAN VÆRE SVÆRT</b> .....	<b>4</b>
<b>SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING</b> .....	<b>6</b>
<b>OK23: SENIORORDNINGER I SPIL</b> .....	<b>8</b>
<b>OK23: FÆRGE DIS-LØNNINGER</b> .....	<b>9</b>
<b>TJENESTE UNDER FREMMED FLAG</b> .....	<b>10</b>
<b>LØNTJEK VISTE ALT VAR OK</b> .....	<b>10</b>
<b>COVID-19 BESÆTNINGSAFTALE</b>	
FORLIG INDGÅET .....	<b>11</b>
<b>KONGRES I HELSINKI</b> .....	<b>12</b>
<b>NYT OM TILLIDSVALGTE</b> .....	<b>13</b>
<b>FEJL I FRIDØGNSAFREGNING</b> .....	<b>14</b>
<b>OK23 STATUS I FÆRGEREDERIERNE</b> .....	<b>14</b>
<b>POSITIV DIALOG MED FLC</b> .....	<b>15</b>
<b>SKIBSBESØG PÅ 'MALIK ARCTICA'</b> .....	<b>17</b>
<b>FRA VÆRFT TILBAGE I DRIFT</b> .....	<b>18</b>
<b>INTERNATIONAL LÆGEBOG</b>	
MARKEDSFØRES GLOBALT .....	<b>20</b>
<b>EXPRESS 5</b>	
FRA FILIPPINERNE TIL RØNNE .....	<b>22</b>
<b>REKORDMANGE HENVENDELSER</b> .....	<b>25</b>
<b>MARITIME Udstillinger</b> .....	<b>26</b>
<b>VIS MIG DIN SØFARTSBOG</b> .....	<b>28</b>
<b>NYT OM NAVNE</b> .....	<b>31</b>
<b>MINDEANKERET SKAL RESTAURERES</b> ..	<b>32</b>



### Centralorganisationen Søfart

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

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

TEKST OG FOTO: MARTIN VAN DIJK

ROYAL ARCTIC LINE HAR EN AMBITION OM AT VÆRE MED TIL AT STYRKE UDDANNELSESNIVEAUET I GRØNLAND. REDERIET OPLEVER DOG TIL TIDER UDFORDRINGER MED FASTHOLDELSE OG MANGLENDE LYST TIL VIDEREUDDANNELSE.



## Royal Arctic Line

# FASTHOLDELSE OG VIDEREUDDANNELSE KAN VÆRE EN UDFORDRING

**S**om en uundværlig og central del af infrastrukturen i det grønlandske samfund og som det absolut største rederi i Grønland, har Royal Arctic Line (RAL), som en del af deres fokusområder særlig fokus på uddannelse af lærlinge, elever og aspiranter, for at understøtte den positive udvikling i Grønland. I den henseende har rederiet stor fokus på dets uddannelsesprogrammer, som tilbyder uddannelse til henholdsvis skibsassistent, skibsmekaniker, skibskok, maskinmester og navigatør/styrmand, samt en række landbaseret uddannelser.

”Vi ser det som en vigtig opgave, og så har vi selvfølgelig også et håb om, at vi ved at stille uddannelsespladser til rådighed på sigt får nogle trofaste medarbejdere, som gerne vil gøre livslang karriere hos os,”

siger Hans Peter Poulsen, bemandingschef for de søfarende hos Royal Arctic Line.

### IKKE PROBLEMFRI

I den optimale verden så RAL gerne, at en stor del af de unge mennesker, der begynder i uddannelsesstillingerne hos rederiet, valgte at gøre karriere og videreudanne sig fra skibsassistent eller skibsmekaniker til styrmand eller maskinmester. Det sker naturligvis, men det er ikke så ofte, som rederiet kunne ønske sig. Det er der forskellige forklaringer på, men to fundamentale udfordringer er, at jobmulighederne er mange i Grønland og at de søfarende af forskellige årsager indimellem søger job i land.

”Vi må erkende, at det til tider kan være

vanskeligt at få de unge mennesker videre i systemet. Vi gør ellers, hvad vi kan for at ”presse” på, når vi sammen med skibsledelsen vurderer, at der er én som har potential til at blive styrmand eller maskinmester. Får vi henvendelser fra søfarende, der gerne vil læse videre, tager vi imod dem med åbne arme og tilbyder dem også forskellig økonomisk hjælp under deres uddannelse samt at koordinere afløserture for dem i deres ferieperioder under uddannelse,” siger Hans Peter Poulsen og fortsætter:

” Vi har desuden et rigtig godt samarbejde med Grønlands Maritime Center. De er naturligvis afhængige af, at vores søfarende læser videre på skolen til styrmand, og vi er tilsvarende afhængige af deres færdiguddannede navigatører, der forhåbentligt søger hyre hos rederiet efter endt uddannelse.





Ville Schmidt og Morten Jakob Poulsen er to af de befarnе skibsassistenter, der læser videre på Grønlands Maritime Center. Her er de i den simulator, der spiller en stor rolle i deres uddannelse til sætteskipper.

Som skibskok om bord på 'SARFAQ ITTUK' oplever Erik Peter Kamrath også stor udskiftning blandt kollegaerne i kabyssen.



## VIGTIGT ENGAGEMENT

Sammen med skolen er det lykkedes for RAL, at få arrangeret afslutningskurser for skibsassistenter i Grønland. Tidligere skulle de ubefarne skibsassistenter til Danmark, og det kan være langt væk, hvis man har familie eller andre forpligtigelser i Grønland.

"Det er vigtigt, at vi engagerer os og interesserer os for de unge og hele tiden sikrer, at de trives i Rederiet. For hvis man pludselig vil noget andet end at sejle, er der altid arbejde at finde i land, selv uden uddannelse," siger Hans Peter Poulsen.

## UD PÅ HAVET

Grønlands Maritime Center tilbyder de maritime uddannelser i Grønland både inden for handelsflåden og fiskeriet. Inden for handelsflåden tilbydes der uddannelser til ubefarne skibsassistenter, befarnе skibsassistenter, skibsassistenter med svendebrev, kystskipper og sætteskipper. To af dem, der begyndte hos RAL som ubefarne og befarnе skibsassistenter, og som har prioriteret uddannelsen til sætteskipper, er Morten Jakob Poulsen og Ville Schmidt, der begge gerne vil ud at sejle med RAL igen, og som dermed følger den vej, som man hos RAL håber på, at der er flere, der vælger.

"Uddannelsen giver os flere muligheder,

men vi glæder os også til at komme ud på havet igen," lyder det fra de to.

## FRAFALD OMBORD

Ude på skibene kender man udmærket til udfordringerne med fastholdelse af arbejdskraft. Hvor det er lysten til videreuddannelse, der er den største udfordring på broen og i maskinen, er det i kabyssen og hos skibsassistenterne/stewardesserne udskiftning blandt kollegaerne. Noget 48-årige Ane Pedersen der har arbejdet hos RAL i flere år på både containerskibe og nu om bord på passagerskibet 'SARFAQ ITTUK' som teamleder, har oplevet. Som teamleder har hun ansvaret for de op til seks stewardesser, der arbejder om bord.

"Jeg er rigtig glad for at arbejde for RAL, og vi har et helt unikt fællesskab om bord. Her på 'SARFAQ' har jeg mange forskellige opgaver, som primært drejer sig om at sikre, at passagerne har det godt. Vi har travlt, og derfor kan det nogle gange være en udfordring, når en stewardesse pludselig ikke møder op, eller vælger at gå i land, fordi de hellere vil lave noget andet. Det er en udfordring, men jeg ved, at rederiet har fokus på problemet," siger Ane Pedersen.

At problemet med frafald ikke kun er begrænset til stewardesser, kan skibskok Erik Peter Kamrath bekræfte. Han har sejlet hos

RAL i to år, hvilket han er glad for, og som køkkenchef i kabyssen har han i højsæsonen brug for to ungdokke til at hjælpe sig.

"Jeg har haft en del forskellige kollegaer i kabyssen, og det kan være en udfordring at finde kvalificeret og trofast arbejdskraft, men vi får det til at fungere, og fællesskabet om bord er rigtig godt," siger han.

## FOKUS PÅ PROBLEMET

Udfordringerne med uddannelse og fastholdelse er naturligvis ikke fremmede for RAL. Rederiet har fokus på problemstillingerne og laver løbende forskellige tiltag, der fremadrettet skal være med til at fremme lysten til uddannelse hos endnu flere af rederiets søfarende og øge fastholdelsesprocenten.

"Vi arbejder blandt andet med anonyme medarbejdertrivselsundersøgelser, som hvert år sendes ud til skibene, hvor de søfarende kan påpege eventuelle udfordringer, og vi har meget fokus på arbejdsmiljøet om bord på de enkelte skibe. Vi vil selvfølgelig meget gerne uddanne og fastholde vores dygtige medarbejdere, så det er problemstillinger, vi har stort fokus på" siger Hans Peter Poulsen.

# I FAGLIG AFDELING

SIDEN TRANSPORTFORLIGET FALDT PÅ PLADS DEN 2. MARTS HAR VI HAFT TRAVLT MED OVERENSKOMSTFORHANDLINGER I FAGLIG AFDELING. VI ER KOMMET RIGTIG GODT I GANG OG HAR OPNÅET GODE RESULTATER. DER HAR DOG OGSÅ VÆRET TID TIL AT HÅNDBERE FAGLIGE SAGER OG MEDVIRKE I INTERNATIONALT FAGFORENINGSARBEJDE, DER IGEN FYLDER MERE OG MERE, EFTER AT COVID-19 PANDEMIEN IKKE LÆNGERE ER EN TRUSSEL FOR DET INTERNATIONALE SAMARBEJDE

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER

**S**OM det fremgik af seneste fagblad, var der denne gang større spænding om overenskomstresultatet, end der har været i flere årtier. Mange frygtede - nogle håbede - at forhandlingerne denne gang ville ende ud i en storkonflikt.

Så galt gik det dog ikke, hvilket primært skyldes, at man på gennembrudsforligene opnåede det bedste resultat for en overenskomstfornyelse i mands minde. Derfor var det med en rimelig positiv fornemmelse, at vi i starten af marts måned gik ind til forhandlingerne af vores egne overenskomster for menige i søfarten og offshore.

## OK23 ER KOMMET GODT FRA LAND

Siden Transportforliget landede i indbakkerne den 1. marts kl. 20.58, har vi haft fuldt fokus på hovedopgaven at forhandle vores mange hovedoverenskomster og særoverenskomster med det bedst mulige resultat.

I første omgang gjaldt det om at få hovedoverenskomsterne med Danske Rederier m.fl. på plads. Denne fase var som altid ganske hektisk, men faktisk i højere grad denne gang, da Transportforliget i år kom senere end normalt. Dette fik ikke Forligsinstitutionen til at udvide fristen for, hvornår man skulle melde tilbage om indgåede aftaler eller sammenbrud i

forhandlingerne. Så vi havde et par uger i marts, hvor alle faglige løb fra den ene forhandling til den anden.

## FOKUS PÅ LØN

I forhandlinger deltager vi altid med mindst to faglige medarbejdere og herudover deltog tillidsvalgte i de fleste af forhandlingerne.

**”Overordnet må man sige, at fokus for gennembrudsforligene, denne gang i endnu højere grad end tidligere, har handlet næsten udelukkende om penge. Det skyldes naturligvis primært den høje inflation og forventningerne på vores side om at få så meget som muligt af købekraften genoprettet.**

Således har også forhandlingerne af vores overenskomster først og fremmest handlet om at få overført den økonomiske

ramme fra Transportforliget til søfarten og offshore.

## FØLG MED PÅ HJEMMESIDEN

Under medlemsiden på vores hjemmeside (www.co-sea.dk) har vi løbende orienteret om resultaterne af forhandlingerne på de forskellige områder, og I kan naturligvis fortsat gå ind på siden og finde netop jeres overenskomst (hvis/når den er blevet forhandlet). I skrivende stund mangler vi fortsat en del særoverenskomster, men vi er i fuld gang med at forhandle med de forskellige rederier.

”Senest er også hovedoverenskomsterne for officerer forhandlet på plads, så også her vil vi i nærmeste fremtid påbegynde forhandlinger af særoverenskomster.

## GODT TILFREDSE

Alt i alt er vi indtil videre godt tilfredse med resultatet af anstrengelserne. Som bekendt endte urafstemningen med et klart ja, så vi fornemmer også, at de fleste medlemmer er tilfredse. Vi er dog ikke helt i hus endnu, så arbejdet med at få de resterende aftaler på plads vil sandsynligvis fortsætte hen over sommeren. Her vil hjemmesiden selvfølgelig stadig løbende blive opdateret, når der er nyt at berette med relevans for vores medlemmer.

## INTERNATIONALT ARBEJDE

Selvom vi altså har haft travlt med forhandlingerne, har vi også haft tid til at passe vores øvrige opgaver. Det vil I kunne se mere om her i bladet, hvor medarbejderne i faglig afdeling informerer om de mest relevante faglige sager fra den forgangne periode.

Herudover har det internationale fagforeningsarbejde også fyldt en del på det seneste, nu hvor perioden med Covid-19 pandemien for alvor er lagt bag os

Som næstformand deltog jeg i april i det

I faglig afdeling har overenskomstforhandlingerne naturligvis fyldt rigtig meget. På billedet er det faglig konsulent Per Gravgaard og formand Ole Philipsen, der sidder i forhandlinger om hovedoverenskomsterne for officerer i Danske Rederier afd D. Med til forhandlingerne var også faglig konsulent Caspar Mose, og fra Metal Maritime deltager der altid minimum to faglige medarbejdere, når der forhandles overenskomst, og gerne tre når det er muligt.



seneste møde for ITF's European Offshore Task Force i Aberdeen.

**” Her drøftede vi blandt andet sikkerhed for helikoptere og for dykkere i offshore-sektoren, vi aftalte at øge gruppens fokus på offshorevind fremover, og vi så frem imod det kommende møde i London i ITF's internationale Offshore Task Force.**

Denne gruppe, hvor Ole Philipsen er formand, dækker hele verden, og her vil der

ligeledes være fokus på offshorevind-området, som også ude i den store verden begynder at få stor betydning. Ligeledes er der i London møde i ITF's FPC Steering Group, hvor Ole Philipsen er eneste danske delegerede, mens undertegnede deltager som observatør.

#### KONGRES I NTF

Senere i maj var der kongres i NTF, som er det Nordiske Transportarbejder Forbund. Kongressen fandt sted i finske Helsinki og her deltog undertegnede og juridisk konsulent Emilie Munch Ohlsen for CO-Søfart. Sammen med 150 andre repræsentanter fra nordiske fagforeninger og 30 indbudte gæster diskuterede vi blandt andet grøn omstilling inden for transport, kvinders forhold i transportbranchen og internatio-

nalt samarbejde og solidaritet. Du kan læse mere om konferencen andet steds i fagbladet Det er dejligt, at verden igen er åbnet, så vi kan deltage i og få et godt udbytte af det internationale samarbejde.

#### GOD SOMMER

Når I får dette fagblad i hånden, så er sommeren godt i gang, og vi nærmer os den periode, hvor mange holder sommerferie. Derfor vil jeg afslutningsvis ønske alle en god sommer, og som nævnt tidligere ser vi her i faglig afdeling ind i en periode, hvor OK23 forhandlingerne fortsætter, da alle særoverenskomsterne skal forhandles med rederierne. Hvordan det går, kan der læses mere om i den næste udgave af fagbladet CO-Søfart.



## OK23: Ny arbejdsgruppe

# SKAL SE PÅ MULIGE SENIORORDNINGER

AF PER GRAVGAARD, FAGLIG KONSULENT

**EFTER** forslag fra Metal Maritime er der i overenskomsterne for de menige og officerer i hhv. afd. B (det gamle Danske Rederier - overenskomstområde 1) og afd. D opnået enighed om, at der nedsættes en arbejdsgruppe, som skal kigge på fleksible arbejdstidsforhold.

Hvis man i dag spørger ude i branchen, 'kan du give mig et eksempel på en seniorordning til søs?', så vil langt hovedparten svare - 'det er, når tre personer deler to personers stillinger'. Herefter går mange tom for ideer.

### ENIGHED OM GRUPPE

Det førnævnte eksempel er en god og velkendt ordning, som fungerer, når man har tre personer, som alle ønsker ordningen. Men, vi har gentagne gange set, at hvis den ene af de tre ønsker at udtræde af ordningen, så falder ordningen fra hinanden for

de to andre. I en tid, hvor vi gerne ser folk blive længere tid på arbejdsmarkedet med et mindre frafald undervejs, er vi derfor nødsaget til at tilpasse vores arbejdstidsforhold til nutidens krav og forventninger. I Metal Maritime har vi arbejdet lidt med mulighederne, hvilket var årsagen til, at vi foreslog temaet under forhandlingerne. Danske Rederier var enige med os i, at frafaldet er problematisk. De var derfor ligeledes indstillet på, at en arbejdsgruppe på tværs af organisationerne sætter sig sammen og kigger på rammerne.

### FLEKSIBLE RAMMER

Selvom vi i udgangspunktet kalder det for en seniorordning, er alle enige om, at vi ønsker at folde det ud til andre grupper, så det bliver fleksible rammer, uanset om du er ældre, midaldrende eller helt ung.

Hvor det for de ældre er et spørgsmål

om, at man ønsker at nedtrappe arbejdsmængden, er det for den unge måske vigtigt at prioritere hjemmelivet med den nystiftede familie. Andre kan måske have et ønske om at sejle "stærkere", og dermed have flere arbejdsdage end de 182,5 som langt de fleste skal præstere.

Det kan være, at man vil forberede sig på en stor begivenhed i privatlivet og ønsker at spare op. Det kan man gøre ved tage en ekstra tørn og efter en periode vende tilbage til den almindelige tørn.

Metal Maritime har flere forslag i skuffen og vil gå til møderne og få ideerne prøvet af. Målet er klart, at hvis branchen skal få folk til at blive længere tid i vores branche, så må vi kigge på mulighederne og skabe nogle attraktive rammer. Vi vil præsentere resultatet af arbejdsgruppens arbejde, når det foreligger.

## TANKERNE BAG ARBEJDSGRUPPEN

Der etableres, så vidt det er mulig, en branchefælles arbejdsgruppe, der skal komme med forslag og anbefalinger til, hvordan mere fleksible arbejdstidsforhold kan etableres i branchen. Det er fleksible arbejdsforhold for såvel seniorer som øvrige grupper, der måtte have ønske om at arbejde mere fleksibelt i en fase i livet. Arbejdsgruppen er ikke låst i forhold til at

kigge på kun en eller to muligheder, der kan løse problemet med at skabe mere fleksible arbejdsforhold for de søfarende. Der kan være én, to eller flere løsninger, der kan løse problemet. Mulighederne er mange, men det kan blandt andet være følgende løsningsforslag, der kan kigges på i arbejdsgruppen, når arbejdet indledes.

- Muligheder for ansættelse på deltid.
- Klippekort.
- Udlån til andre rederier.
- Vikaransættelser.
- Tilkald.



## FORKLARING PÅ FORKORTELSER

G = Grundhyre inkl. kostpenge og anciennitetstillæg

F = Færgetillæg

M = Mønstringstillæg inkl. færgetillæg

H = Hyre i alt pr. måned

PH = Pensionsgivende hyre

PR = Rederiets pensionspræmie

PS = Søfarendes pensionspræmie

Befaren skibsassistent -  
Holddrift pr. 1. marts 2023

Befaren skibsassistent -  
Holddrift pr. 1. juni 2023

2023	Under 1 år	2023	Under 1 år
G	18.761	G	18.487
F	4.651	F	4.651
H	23.412	H	23.138
PH	35.578	PH	35.578
PR	2.846	PR	3.558
PS	1.423	PS	712

Hyretillæg til DIS overenskomst mellem færgerederierne og Metal Maritime

# FORKLARING PÅ FÆRGE DIS-LØNNINGER

DAS OG DIS LØNSATSER FRA 1. MARTS 2023 OG 1. JUNI 2023 FOR SKIBSASSISTENTER OG SKIBSMEKANIKERE ER UDLAGT PÅ HJEMMESIDEN. EFTER DET TIL OS OPLYSTE VIL LØNNINGERNE FOR PERIODEN 1. MARTS 2023 VÆRE REGULERET MED DEN LØN, DER ER UDBETALT I MAJ 2023. I ILLUSTRATIONEN OVENFOR ER SATSER UDPENSLET FOR AT LETTE FORSTÅElsen

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

**P**Å hjemmesiden co-sea.dk kan man finde de nye lønбилag, der er glædende fra 1.3.2023 samt 1.6.2023 for henholdsvis skibsassistenter og skibsmekanikere.

De allerfleste skibsassistenter og skibsmekanikere er reguleret med tilbagevirkende kraft til 1. marts 2023 med den løn, der er udbetalt i slutningen af maj måned 2023. Fra 1. juni 2023 skal der ske yderligere regulering, idet arbejdsgiveren fra denne dato overtager to procent af medarbejdernes eget bidrag til PFA, så fordelingen fremover hedder ti procent arbejdsgiverbidrag og to procent medarbejderbidrag (tidligere otte procent og fire procent).

### FALD I GRUNDLØN

Den der nærstuderer lønбилaget for juni 2023 vil opdage, at DIS-grundlønnen (G), svendebrevstillæg 1 og 2 samt det løse mønstringstillæg til afløsere, falder i forhold til 1. marts 2023 satserne. Det skyldes dels den måde vi beregner DIS-lønnen på, hvor eget bidrag til PFA er en del af be-

regningerne, samt måden vi har opbygget lønбилag på.

Det ser mystisk ud, men er så ikke så mystisk endda. For hvis man kigger i kolonnen PS på lønбилaget, kan man se, at eget bidrag til PFA (skibsassistent under 1. års anciennitet) falder fra 1423 kr. til 712 kr. og rederiets bidrag (PR) stiger fra 2.846 kr. til 3.558 kr. Heri er faldet fra grundløn (G), svendebrevstillæg 1 og 2 samt det løse mønstringstillæg til afløsere modsvaret. Så det vigtige ved denne regulering er at kigge i venstre hjørne af lønsedlen (til udbetaling), her kan man se, at der faktisk er en yderligere lønfremgang også pr. 1.6.2023.

### IKKE REGNET FORKERT

Denne oplysning er for at forklare, at vi ikke har regnet forkert, men DIS-beregningernes kompleksitet gør, at tallene opfører sig lidt mystisk ved lønreguleringen pr. 1. juni 2023.

'STENA VINGA' sejler med svensk flag, og et medlem fra Bornholmslinjen skulle mønstre ombord. Foto: Stena Line



MOLSLINJEN (BORNHOLM)

## MEDLEM SKULLE GØRE TJENESTE UNDER SVENSK FLAG

**S**OM nævnt i et tidligere fagblad meddelte Molslinjen os at STENA VINGA, som sejler under svensk flag, var indchartret med eget Stena personale, da 'HAMMERSHUS' var på værft i april. 'HAMMERSHUS' besejler ruten Køge-Rønne. På forhånd var vi blevet meddelt, at der ikke ville være personale fra vores medlemsskreds ombord i denne periode. Det viste

sig så efterfølgende, at et enkelt medlem skulle gøre tjeneste på 'STENA VINGA'.

### KONTAKT OS

Når man gør tjeneste på et skib med fremmed flag, er det altid en god ide at kontakte os, som medlemmet heldigvis også gjorde i denne situation. Årsagen til dette er, at vi

kan rådgive om de forskellige udfordringer, der er forbundet med at gøre tjeneste på et skib under fremmed flag. Disse kan f.eks. være stillingtagen til, at dansk arbejdsskadeforsikring og danske Sømandslov ikke er gældende på udenlandsk flag. ■

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

## LØNTJEK VED OPSIGELSE VISTE AT ALT VAR OK

**G**ENNEM vores a-kasse fik vi et løntjek i forbindelse med en fratrædelse i rederiet DBB, idet medlemmet havde spørgsmål til opgørelsen af fridøgn. Det giver altid god mening at kontakte os i forbindelse med en fratrædelse, om den skyldes opsigelse fra rederiets eller egen side.

### FERIE TIL FERIEKONTO

På det fleste af Metal Maritimes overenskomster optjener og afvikler man ferie

løbende i forbindelse med hjemmeperioderne, hvor ferie afvikles i de første dage i hjemmeperioden. Som udgangspunkt betyder det, at man ofte ikke har ferie, der skal overføres til feriekonto, når man fratræder. Der kan dog være tilfælde, afhængigt af rederiets praksis og fratrædelsestidspunktet i forhold til ude- og hjemmeperioderne, der kan betyde, at man har enkelte feriedage, der skal overføres til feriekonto.

Det kan ske, at rederiet i disse tilfælde afregner forkert, men her havde rederiet

afregnet rigtigt, men der kan til tider være lidt uklarhed og behov for præcisering omkring opgørelse af fridøgn, og især ferie. Hvis du selv er i tvivl om optællingen af dine fridøgn og ferie, så tøv ikke med at kontakte os. Vi sidder klar ved telefonerne og er altid klar til at hjælpe vores medlemmer, hvis der er spørgsmål i forhold til ansættelses- og arbejdsforhold. ■

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

# IKKE HELT FÆRDIGE MED COVID-19 BESÆTNINGSSKIFTEAFTALEN

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

**E**N skibsfører, der var opsagt i Uni-Tankers, kontaktede os med spørgsmål til opsigelsen. I den forbindelse havde medlemmet også nogle spørgsmål omhandlende, hvordan rederiet havde ageret og kommunikeret i forhold til de forlængede udmønstringer under corona.

## PROBLEMATISK

Uni-Tankers havde under corona afvist medlemmets spørgsmål om ekstra betaling, idet rederiet henviste til den aftale om besætningsskifte, der var indgået mellem Danske Rederier, Maskinmestrenes forening og Metal Maritime. Det fandt vi lidt problematisk, fordi aftalen var gældende for personer, der var omfattet af en overenskomst, og dermed ikke skibsføreren, som var ansat på individuel kontrakt. Hvis rederiet samtidigt mente at være omfattet af aftalen, eller skulle leve op til den, skulle Uni-tankers have indbetalt til fordelingspuljen, eller for den enkelte have holdt styr på de dage, der blev opsparet i puljen. Dage som efterfølgende er blevet udbetalt til de berørte søfarende. Man kan ikke kun tage alt det fordelagtige i en aftale og så se bort fra prisen.

## KOMPENSATION

Vi kontaktede Uni-Tankers med krav om betaling for forlænget tjeneste i henhold til vedkommendes kontrakt.

**”** *Uni-Tankers stillede sig meget uforstående overfor, at vi og medlemmet henvendte os så sent, og mente sagen var forældet. Vi fastholdt dog vores krav. Vores argument var blandt andet, at man ikke kan henvende sig, før man bliver opmærksom på, at en arbejdsgiver man har et betroet forhold til, har talt usandt over for én.*

## FORLIG

Efter en længere udveksling af argumenter indgik vi et forlig, hvor medlemmet fik en smule reduceret kompensation for den forlængede tjeneste, da vi accepterede, at rederiet fik lidt rabat, da der trods alt var gået så lang tid, før vi henvendte os.

## ALTID EN GOD IDE

Det er altid en god ide at henvende sig til os i forbindelse med en opsigelse. I denne situation var opsigelsesgrundlaget sagligt. Skibsføreren havde fået det, han var berettiget til i henhold til lov om søfarendes ansættelsesforhold og kontrakten. Der viste sig så noget helt andet, vi kunne gøre for medlemmet.

## ALDRIG OPDAGET

En problematik der aldrig var blevet opdaget, hvis ikke medlemmet havde henvendt sig til os fra begyndelsen. Derudover er vi også gerne behjælpelige med, hvordan man kommer videre i et nyt job, hvis man har et ønske om hjælp til det.

MARTEC KAN NOGET

**Hvis du vil være**

MASKINMESTER • SKIBSFØRER  
SKIBSINGENIØR • SKIBSMASKINIST  
FISKE-, KYST- OG SÆTTESKIPPER



**martec**  
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

SE MERE PÅ MARTEC.DK



DET NORDISKE  
TRANSPORTARBEJDER FORBUND  
AFHOLDT KONGRES I HELSINKI.  
FAGLIG LEDER CHRISTIAN  
PETERSEN OG FAGLIG  
KONSULENT EMILIE MUNCH  
OHLSEN DELTOG. EMILIE  
MUNCH OHLSEN VAR MED FOR  
FØRSTE GANG, OG FORTÆLLER  
HER OM SIN OPLEVELSE



Der var cirka  
180 deltagere  
på konferencen  
i Helsinki

Emilie Munch  
og Christian  
Petersen (to og tre fra venstre)  
sammen med  
Bækkelund  
Dansk Metal  
til højre) og  
Nipper og  
Boholt fra  
Luffart

**S**AMMEN med 150 andre repræsentanter fra nordiske fagforeninger og 30 indbudte gæster deltog vi fra Dansk Metal, Metal Maritime og CO-Søfart på kongressen den 23. og 24. maj. Jeg var heldig, at få lov til at deltage for første gang. Mine forventninger var meget blandede i forhold til, hvordan en sådan kongres foregår, hvor formelt det ville være, hvilke repræsentanter man ville møde, og hvilke udfordringer vi hver især og tilfældes har i de forskellige lande.

#### INFLATIONEN FYLDER

Jeg rejste afsted tidligt mandag morgen den 22. maj med faglig leder Christian Petersen, da vi skulle deltage i et møde med

repræsentanter for nordiske fagforeninger for søfarende og fiskere i den finske fagforening for søfarende, SMU. På mødet blev der først rapporteret fra det Internationale Transportarbejder Forbund (ITF) og Det Europæiske Transportarbejder Forbund (ETF), herefter fra det Nordiske Transportarbejder Forbund (NTF).

**”** *For alle lande gælder det, at den høje inflation har indflydelse på løn- og overenskomstforhandlingerne.*

Det smitter af på forventningerne hertil, men der er også stort fokus på den grønne omstilling og offshore vind.

#### KONGRES I GANG

Næste dag om tirsdagen indledtes den officielle kongres. Vi var cirka 180 repræsentanter og gæster inden for de forskellige transportområder i de nordiske lande, og der var gjort meget ud af, at der var repræsentanter fra forskellige lande og transportområder ved hvert bord. Dette var rigtig spændende og lærerigt, da man kunne vidensdele på tværs af lande og transportområder og derved også lære andre at

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

**Kompetencer i  
hydraulik?  
Så kontakt os**

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

**SIMAC**  
TRAINING

ka  
ere  
ncen i

ch Ohlsen  
n Petersen  
ra højre)  
ed Keld  
fra  
al (yderst  
g Henrik  
Maria  
Metal



kende, som man måske ikke normalt ville have kontakt til.

#### AKTUELLE EMNER

Der blev arbejdet med, hvad der skal være fokus på i arbejdet frem til næste kongres om fem år i Norge.

”Emner som grøn omstilling, flag of convenience, FOC (bekvemmelighedsflag på dansk), kvinders forhold i transportbranchen og internationalt samarbejde og solidaritet var på dagsordenen.

#### POSITIV OPLEVELSE

Ved fællesmiddagen om aftenen mødte man igen nye ansigter og repræsentanter,

og der var mange faglige samtaler på kryds og tværs. Onsdag eftermiddag sluttede kongressen, og det var tid til at pakke sammen og rejse hjem med alle de nye indtryk. Alt i alt var det en meget positiv oplevelse, som mere end indfriede mine forventninger. Udover fagligt at lære en masse nyt var deltagelsen i kongressen en unik mulighed for at møde andre fagforeninger fra de nordiske lande. Vi kunne udveksle erfaringer og få et indblik i hinandens udfordringer og danne netværk og samarbejde på tværs af landene og organisationerne. Ikke kun inden for søfarten men også de andre transportområder.

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,

## NYT OM TILLIDSVALGTE

Valget af en ny tillidsrepræsentant, talsmand eller suppleant sættes i gang, når en nuværende tillidsrepræsentant, talsmand eller suppleant fratræder, eller når der blandt medlemmerne er et ønske om at afholde valg.

#### Cadeler

Hos Cadeler er der valgt en tillidsrepræsentant blandt navigatørerne. Valget er faldet på Mat Bell, som begyndte som tillidsrepræsentant den 22. marts. Vi byder Mat velkommen og glæder os til samarbejdet.

#### Macro Offshore

På 'Crossway Eagle' er der valgt en ny suppleant. Valgt er Flemming Strøm Poder, som tager over for Esteban Caytano Budrovich Romo. Vi vil gerne takke Esteban Caytano Budrovich Romo for indsatsen og byde Flemming Strøm Poder velkommen.

MVD

## BEFAREN SKIBSASSISTENT

Tag det afsluttende modul til befaren skibsassistent. Udover det afsluttende værkstedsprojekt og øvrige fag, tilbyder vi også DUNA, FRB, motorpasser og ROC som en del af forløbet.



**SVENDBORG SØFARTSSKOLE**

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







Der viste sig at være fejl i fridøgsafregningen hos Fjord Line. Foto: Fjord Line

## GRAVERENDE FEJL I FRIDØGNSAFREGNING

**E**n skibsassistent i Fjord Line henvendte sig til afdelingen for et løntjek og med spørgsmål omkring forskellige elementer i overenskomsten. Vedkommende havde været ansat i lidt over et år, og vi går som regel ikke længere tilbage end seks måneder i forbindelse med et løntjek. Medmindre der er noget, der giver anledning til det, eller der er nogle konkrete spørgsmål fra medlemmet. I dette tilfælde viste der sig noget, som gjorde, at vi måtte bede om lønsedler helt tilbage fra, da vedkommende blev ansat. Heldigvis var det kun lidt over et år.

### FORKERT FAKTOR

Løntjekket viste, at rederiet havde brugt en forkert fridøgnsoptjeningsfaktor hele det første ansættelsessår. Fjord Line havde

ikke været opmærksom på betydningen af, hvad overgangen til samtidighedsferie 1. september 2020 betød i relation til fridøgn og frihedsafvikling. Fjord Line havde ganske enkelt ikke taget højde for ferieoptjening og -afvikling i det første ansættelsessår.

Da vi henvendte os til Fjord Line var rederiet umiddelbare imødekomende og indså hurtigt, at de havde begået en fejl. Det er aftalt, at rederiet efterregulerer skibsassistentens fridøgnregnskab med den rigtige optjeningsfaktor. Vi afventer nu, at få medlemmets lønseddel med reguleringen af fridøgn til tjek, før sagen kan lukkes helt.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

## STATUS PÅ OVERENSKOMSTER I FÆRGEREDERIERNE

Sommeren over, vil der på sædvanlig vis, blive arrangeret lokalforhandlinger med de enkelte rederier. Dette gælder for skibsassistenter/skibsmekanikere/ ubefarne skibsassistenter samt cateringbesætninger og gastronomlærlinge. Tillidsrepræsentanterne vil også deltage i disse forhandlinger. Planlægning af datoer foregår i øjeblikket.

### Venter på resultat

For så vidt angår teamledere ansat i Molslinjen Bornholm, samt reparatører og elektrikere ansat i Molslinjen Bornholm og Kattegat, vil disse blive forhandlet, når vi kender resultatet for øvrige officerer i ovennævnte arbejds-giverforening. Disse overenskomster havde udløbsdato 31/3-2023. Man kan løbende følge med på [co-sea.dk](http://co-sea.dk), som løbende opdateres, når der sker nyt i overenskomstforhandlingerne.

KOJ



# MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE

– Maritime uddannelser af højeste kvalitet

Kystskipper • Færgenavigatør • Skibsfører

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



Læs mere om vores uddannelser på [www.marnav.dk](http://www.marnav.dk)

Ellenet 10 · 5960 Marstal  
+45 6253 1075 · [marnav@marnav.dk](mailto:marnav@marnav.dk)



Metal Maritime har haft en positiv dialog med FLC.  
Foto: Femern A/S

# FORHANDLINGER MED FEMERN BÆLT

**S**IDEN sidste blad har Metal Maritime fremsendt et udspil til en aftale for det maritime arbejde på Femern-projektet til Femern Link Contractors (FLC). Efterfølgende har vi afholdt et uformelt møde, hvor vi drøftede udspillet og vores forskellige synspunkter. Som næste skridt skal begge parter afsøge mulighederne nærmere inden vi påbegynder de mere reelle forhandlinger om en overenskomst på området. Indtil videre har der været tale om en meget positiv og konstruktiv dialog. Projektet går snart ind i næste fase af byggeriet, hvor de enorme tunnelelementer løbende bugseres og nedsænkes fra kyst til kyst i Femern Bælt.

Det er FLC, som har ansvaret for dette arbejde, hvor søfarende naturligvis kommer til at spille en afgørende rolle.

## FAGRETIGE SAGER

Som nævnt har FLC primært ansvaret for at få selve tunnelelementerne på plads ude i Femern Bælt. Ansvaret for anlæggelsen af arbejdshavn mv. ligger hos for Femern Belt Contractors (FBC). Modsat det lovende samarbejde, som vi har fået med FLC, så går det lidt mere trægt med FBC, særligt når vi taler søfarende. Som beskrevet i tidligere udgaver af fagbladet mener FBC ikke at der er behov for nogen overenskomst for søfarende, da skibene, som udfører opgaver på deres vegne, er under fremmed flag. Vi er ikke enige i dette synspunkt og arbejder fortsat på at få området dækket af en overenskomst. Derudover har vi i

samarbejde med Forhandlingssekretariatet i Dansk Metal og 3F Transport (inkl. 3F Sømændene) anlagt flere fagretlige sager mod FBC.

## FAGLIG VOLDGIFT VUNDET

En af disse sager har vi netop vundet ved Faglig Voldgift med en meget klar kendelse. Sagen var anlagt af Dansk Metal og omhandlede overenskomsten mellem FBC og BAT-kartellet. BAT står for Bygge-, Anlægs- og Trækartellet og er et formelt samarbejde mellem blandt andre Dansk Metal, 3F, Dansk El-Forbund og Blik & Rør, som har indgået en overenskomst for arbejdet på Femern med FBC.

**”Sagen går på at FBC benægtede at de ansatte på skibe, som udførte entreprenørlignende arbejde, var omfattet af BAT-overenskomsten fordi søfarende ikke er en del af overenskomsten.**

Imidlertid fremgår det af overenskomsten at dækningsområdet gælder ”ALT arbejde udført af FBC ... ifm. havne og udgravning af tunnelforbindelsen ... mellem Danmark og Tyskland ved Femern Bælt byggeprojektet.”

Vi er enige om, at traditionelt søfarts-

arbejde i forbindelse med skibenes drift (udført af navigatører, maskinister, skibsassistenter, messefolk mv.) ikke er omfattet af overenskomsten. Men når der er tale om selve udgravningsarbejdet og andet entreprenørlignende arbejde og det samtidig foregår på dansk kontinentalsokkelområde, så er det vores klare standpunkt, at arbejdet er dækket af BAT-overenskomsten. Heldigvis var voldgiftsdommeren efter to dages vidneforklaring (blandt andet fra Ole Philipsen), procedure og votering enig, og han afgav en klar kendelse til vores fordel.

## FLERE SAGER

Efter denne sejr kan vi nu fortsætte med vores øvrige sager mod FBC, herunder en sag, hvor vi har krævet udlevering af dokumentation for løn- og ansættelsesvilkår, så vi kan sikre os, at de søfarende er lønnet efter dansk overenskomstniveau. FBC har nægtet at udlevere, selvom vi i henhold til BAT-overenskomsten har krav på dette. Der er allerede udvekslet klageskrift og svarskrift i denne sag, mens sagens videre forløb har afventet afslutningen på den anden sag. Herudover vil vi også vurdere vores næste skridt i forhold til kravet om en decideret overenskomst for søfarende på projektet.

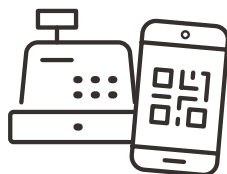
AF CHRISTIAN PETERSEN, FAGLIG LEDER

# Spar penge med dit PlusKort

Med PlusKort kan du opnå mærkbare rabatter på alt fra hverdagsindkøb til ekstraordinære oplevelser. Som medlem af CO-Søfarts medlemsorganisationer har du automatisk adgang til PlusKort.

Næsten 1 mio. medlemmer fra forskellige fagforeninger under Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH) har i dag adgang til PlusKort og de mange rabatter. Med så stort et fællesskab bag sig kan PlusKort opnå store fordele hos mange spændende samarbejdspartnere.

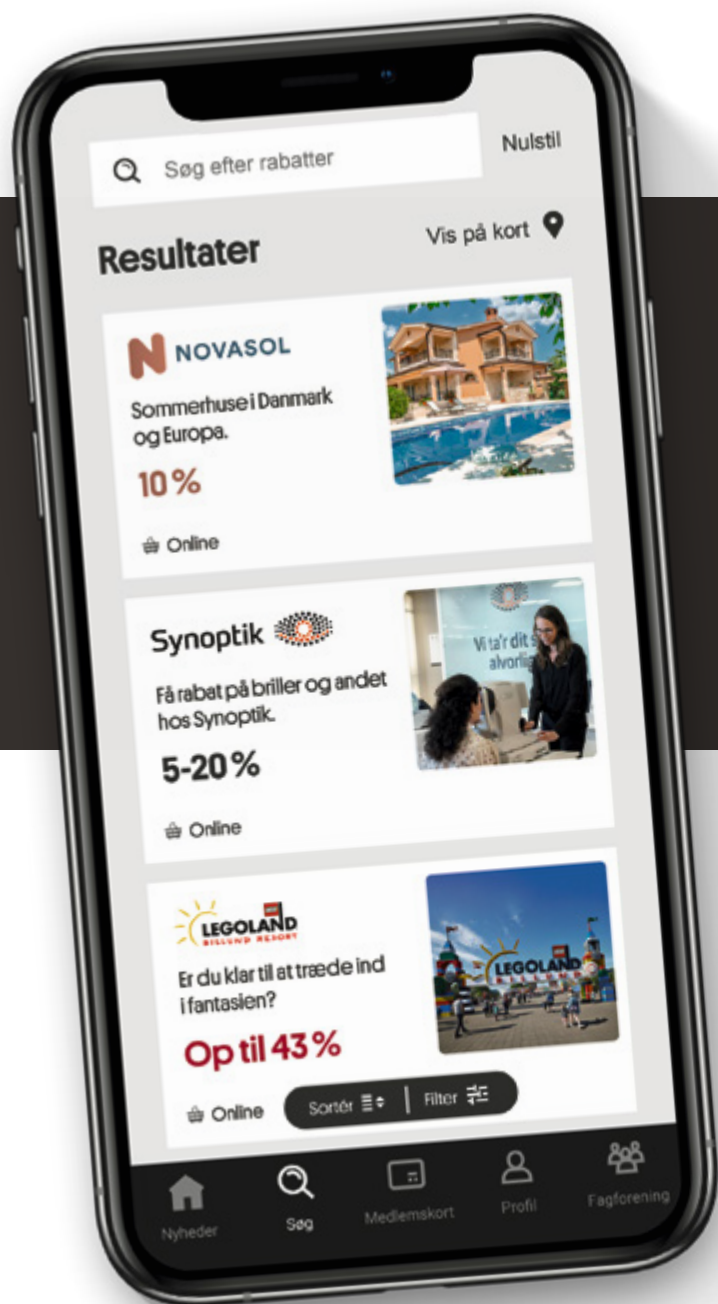
## Sådan opnår du rabatterne



Handler du i en butik, skal du blot vise dit PlusKort i appen (eller fysisk, hvis du har et fysisk kort) for at få fratrukket rabatten.



Ved online køb skal du gå via pluskort.dk eller appen for at få adgang til de mange rabatkoder og unikke links.



## Rabatter lige ved hånden med PlusKort appen

Når du er logget ind i appen, har du adgang til en masse kontante rabatter og fordele i mere end 1.300 butikker og webshops landet over.



Scan QR-koden og få dit PlusKort og alle rabatterne på mobilen med det samme.



# PlusKort.

Medlemmer af alle medlemsorganisationer i CO-Søfart kan gøre brug af PlusKort og de mange rabatter.



# GIVTIGT SKIBSBESØG PÅ 'MALIK ARCTICA'

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

**P**Å 'MALIK ARCTICAS' rejse sydfra med kurs mod Grønland havde skibet havnekald i Frederikshavn og Aarhus. Vi fik mulighed for at besøge skib og besætning, mens skibet var i Frederikshavn. Det faldt så heldigt ud, at vores tillidsrepræsentant for skibsassistenter i Royal Arctic Line var mønstret. Det var en god anledning til at mødes ansigt til ansigt igen.

## SNAK MED BESÆTNINGEN

I duty messen, ved udgang til dækket og foran dækskontoret, sad der både skibsassistenter, officerer og stewardesse. Vi havde en uformel samtale, hvor jeg blandt andet gennemgik hovedlinjerne i forhandlingsresultaterne på hovedoverenskomster for skibsassistenter, skibsmekanikere, menigt cateringpersonale, hovmestre og navigatører. Vi talte også om forventningerne til det videre forløb med forhandlinger af særoverenskomster i de enkelte rederier.

Efter tre-kaffen var jeg forbi kabyssen og

talte med hovmester og stewardesse om deres hverdag, overenskomstforhold og medlemsfordele, herunder faglig sparring og i hvilke situationer, det også kan være godt at forhøre sig med os i faglig afdeling.

## GOD GAVN

Jeg har altid god gavn af skibsbesøg og har altid noget gavnligt med hjem til kontoret.

**”** *I min optik giver det også medlemmer og andre mulighed for at stille os direkte spørgsmål og på medlemmernes vegne at komme med deres direkte indspark.*

Forslag og ideer til overenskomster tager vi også imod, men vi gør på det område brug

af vores tillidsvalgte, som typisk er dem, der har kontakt med kollegaer og sikrer, at ønsker er udtryk for mere generelle ønsker blandt medlemmerne i det pågældende rederi og ikke alene udtryk for en enkelt persons ønsker.

Vi har brug for din hjælp til at vide, hvornår mulighederne for skibsbesøg byder sig. Vores rejsesekretær Barno Jensen kommer meget rundt i de rederier, hvor vi har kontakt og nogenlunde styr på sejlplanerne.

## BRUG FOR HJÆLP

Vi udvider meget gerne rejse og besøgsprogrammet, men vi har også brug for din hjælp. Kontakt os, hvis du ser, der er mulighed for, at vi kommer på besøg på netop dit skib eller et andet af rederiets skibe. Det kan være under dok og værftsophold eller havneophold i Danmark. Vores besøg skal helst ikke forstyrre unødigt eller genere skibets drift. ■



# SEMINAR 2023

6. - 8. december

## FOR BESTYRELSER, TR, AMR OG SUPPLEANTER FRA:

Metal Maritime, Metal Vest, FOA Søfart

Dansk El-Forbund Maritim afdeling

Serviceforbundet Faglig Puls

Centralforeningen for Stampersonel

AFHOLDES PÅ METALSKOLEN I JØRLUNDE - PROGRAM PRÆSENTERES PÅ WWW.CO-SEA.DK 1. NOV.



'MS BERGENSFJORD' på værftet i Fosen. I skrivende stund er færgen stadig på værftet, men efter planen er den tilbage i drift den 17. juni, mens 'MS STAVANGERFJORD' var tilbage i drift 26. maj. Efter turen på værft er de to færger nu bedre rustet til eventuelle fremtidige voldsomme ændringer i prisen på LNG, som færgerne som udgangspunkt stadig skal sejle på.

TEKST OG FOTO: MARTIN VAN DIJK



METAL MARITIME HAR VÆRET PÅ BESØG PÅ VÆRFTET I FOSEN VED TRONDHEIM I NORGE, HVOR FJORD LINES TO LNG-FÆRGER 'MS STAVANGERFJORD' OG 'MS BERGENSFJORD' ER UNDER OMBYGNING. HER FIK VI EN SNAK MED OLE SVENDSEN, COO I FJORD LINE, OMKRING HELE OMBYGNINGSPROCESSEN, OG HVAD DET HAR KRÆVET AT UDSKIFTE HOVEDMOTOR PÅ DE TO FÆRGER, SOM EFTER OMBYGNINGEN NU OGSÅ KAN SEJLE PÅ MARINE GAS OIL (MGO).

## LNG-færger

# FRA VÆRFT TILBAGE I DRIFT

FJORD LINES TO LNG-FÆRGER KOM PÅ VÆRFT I BEGYNDELSEN AF 2023, OG DET HAR VÆRET EN VELLYKKET OMBYGNINGSPROCES. 'MS STAVANGERFJORD' ER I SKRIVENDE STUND TILBAGE I DRIFT, OG 'MS BERGENSFJORD' INDSÆTTES EFTER PLANEN IGEN MIDT I JUNI.

**TILBAGE** i oktober 2022 meldte Fjord Line ud, at rederiet havde besluttet at tage de to LNG-færger 'MS STAVANGERFJORD' og 'MS BERGENSFJORD' ud af drift for motor konvertering. Krigen i Ukraine havde sendt LNG priserne på himmelflugt, og det var ikke længere rentabelt for rederiet at sejle på LNG på ruterne mellem Hirtshals - Stavanger - Bergen og Hirtshals - Langesund. 'MS STAVANGERFJORD' blev taget ud af drift og sejlet på værft i Fosen ved Trondheim i begyndelsen af januar, mens 'MS BERGENSFJORD' fulgte efter i begyndelsen af februar.

### OMBYGNING SIKRER FLEKSIBILITET

Her skulle de oprindeligt innovative og grønne skibe fra henholdsvis 2013 og 2014 under ombygning, så de fremadrettet, foruden LNG, også kan sejle på MGO (Marine

Gas Oil). Rederiet udarbejdede op til, at de to færger skulle på værft, en tidslinje for projektet, som havde en målsætning om, at 'MS STAVANGERFJORD' skulle være tilbage i drift slut maj, og 'MS BERGENSFJORD' cirka tre uger senere - så begge færger var i drift til højsæsonen. En tidslinje, der i skrivende stund, ser ud til at holde, da 'MS STAVANGERFJORD' kom i drift igen den 26. maj og tidslinjen for 'MS BERGENSFJORD' holder stadig, så den forventes i drift den 17. juni.

"Før vi søsatte projektet, satte vi os to hovedmål. Vi skulle undgå ulykker, og skibene skulle afleveres til tiden. Det ser heldigvis ud til at lykkes, selvom det er et kæmpe projekt," siger Ole Svendsen, COO i Fjord Line, og slår samtidige fast, at planen med ombygningen var at sikre mere fleksibilitet i en usikker tid.

"Det er meget vigtigt for os at gøre det klart, at hverken 'MS STAVANGERFJORD' eller



Ole Svendsen er COO i Fjord Line og har en helt central rolle i ombygningen af de to færger. Her er han fotograferet foran stævnen på 'MS BERGENSFJORD' som efter planen er tilbage i drift 17.juni



'MS BERGENSFJORD' nu sejler på dieselmotorer. Det er stadig LNG-færger, som sejler på LNG, ombygningen har blot give os mulighed for at skifte til lav svovl marine diesel, hvis LNG-priserne igen gør det urentabelt," siger han.

#### FÆRGERNE HAR VÆRET SKÅRET OP

De to færger har begge været på værft i fire måneder, da det er en stor operation at udskifte hovedmotorer. Bare det at gøre den gamle motor klar til at blive afmonteret var en større procedure, og faktisk også en smule mere besværligt end forventet.

"Vi havde planlagt det således, at der skulle være et minimum af gas tilbage i motorerne, når færgerne ankom til værftet, da gassen ikke kan opbevares, og derfor blot skulle brændes af. Da det var gjort, skulle hele gassystemet tømmes for restgas, og det overraskede en smule, hvor meget det egentlig krævede, før systemet var gasfrit. Men vi kunne selvfølgelig ikke begynde at skære færgen op med skærebrændere, før vi var 100 procent sikre på, at der intet gas var tilbage," siger Ole Svendsen.

Det har været nødvendigt at skære et enormt hul i færgerne for at løfte de gamle motorer op og sænke de nye. For at løfte og sænke motorerne, som skulle transporteres til hoveddækket på niveau tre, måtte der skæres hul hele vejen op til dæk fem, hvor løftegrejet stod. De gamle motorer blev placeret på bjælker på dæk tre, hvorfra de

blev trukket ud til siden til agterrampen og ind i dokken og stå, før de blev løftet væk med kran. De nye motorer skulle så den modsatte vej.

**”Vi måtte blandt andet etablere midlertidige rør-systemer til varme og varmt vand, da de eksisterende blev skåret ned for at sikre nok frirum til at hæve og sænke motorerne,”**

fortæller Ole Svendsen, om det store arbejde med at få de gamle motorer ud og de nye ind på de to færger.

#### INGEN KONSEKVENNS FOR SEJLTIDEN

Efter installationen af den nye motorer i det nye motorfundament på de to færger, skulle der laves opkoblinger mod gearene, koblinger og akslinger, ligesom kontrol og styringssystemer skulle opgraderes. Derefter skulle de forskellige systemer kobles sammen, lige fra kølevandssystemet, gassystemer og nitrogensystemer til etablering af nye brændstoftanke.

"Det har krævet stor koordinering mellem de forskellige aktører, og der er lavet store mængder af stål og rørarbejde," siger Ole Svendsen.

Med nye motorer installeret på henholdsvis 'MS STAVANGERFJORD' og 'MS BERGENSFJORD' er hver færge blevet cirka 90 tons tungere i bunden af skibet, men det får ikke konsekvenser for sejltiden.

"Fart og motorydelse bliver det sammen på trods af de lidt kraftigere motor. Nu er MCR på størrelse med den tidligere maksimale ydelse, så vi kan sejle med lidt mere power, hvis det bliver nødvendigt, men det burde det ikke blive," siger Ole Svendsen, og det skyldes blandt andet, at de to færger fremadrettet skal sejle til og fra Kristiansand i stedet for Langesund.

Efter den vellykkede tur på værft og ombygningen af de to ellers nye færger, er 'MS STAVANGERFJORD' i skrivende stund i fuld gang med at sejle med besætning og passagerer mens 'MS BERGENSFJORD' den 14. Juni skal ud på prøvesejlads, og hvis den forløber som forventet er den tilbage i drift igen den 17. Juni

"Det er jo ingen hemmelighed, at det var en ombygning, vi var tvunget til, men vi er glade for, at ombygningen er forløbet godt. Det er jo aldrig sjovt at skulle tage to færger ud af drift i så mange måneder, og det har da været bekosteligt, men vi er glade for den fleksibilitet ombygningen har sikret os, og at vi har kunne bibeholde vores dygtige besætninger undervejs i ombygningsprocessen," siger Ole Svendsen.

## Ny aftale

# SIKRER STØRRE UDBREDELSE AF INTERNATIONAL LÆGEBOG

AF MARTIN VAN DIJK

**S**EA HEALTH & WELFARE har indgået en aftale med International Chamber of Shipping om udgivelse af en ny international lægebog: 'International Medical Guide for Seafarers and Fishers'.

International Chamber of Shipping, der er en international interesseorganisation for nationale rederiforeninger, har forpligtet sig til at markedsføre den internationale lægebog på verdensplan.

### MODTAGER ROYALTY

Aftalen med International Chamber of Shipping indebærer desuden, at SEA HE-

ALTH & WELFARE modtager en royalty fra salget af den internationale lægebog.

"Vi er glade for aftalen, der sikrer en endnu større udbredelse af lægebogen i kraft af den globale rækkevidde, som ICS har. Jo flere skibe, der anskaffer lægebogen, des større chance har den søfarende for at få hurtig og korrekt behandling om bord i tilfælde af ulykke eller sygdom, siger Rene Andersen, der er direktør hos SEA HEALTH & WELFARE.

Den danske Lægebog for Søfarende, der udkom i 2015 på foranledning af Søfartsstyrelsen, som ønskede en ny udgave af den tidligere danske lægebog fra 1996, har

dannet grundstammen i den nye internationale lægebog.

### INGEN KONKURRENT

Den Internationale lægebog er ikke en konkurrent til den danske Lægebog for Søfarende, som SEA HEALTH & WELFARE producerer og sælger til dansk-flagede og danskejede skibe via hjemmesiden shw.dk/webshop.

Den danske Lægebog for Søfarende er autoriseret af Søfartsstyrelsen og det er et

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →



## Vi har tjekket din pension for dig

På Mit PFA har vi gjort dine personlige anbefalinger klar til dig. De er markeret med rød, gul og grøn, så de er lette at prioritere og handle på.

Find dine anbefalinger på [mitpfa.dk](https://mitpfa.dk)

**PFA**  
Mere til dig

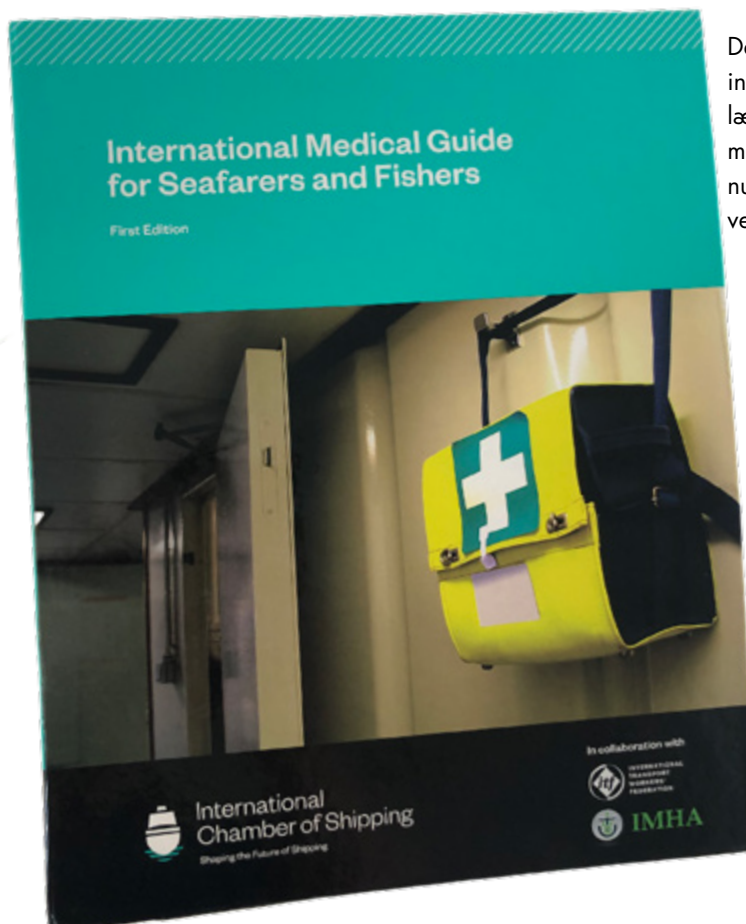


lovkrav, at dansk-flagede skibe har en af de udgivne danske lægebøger for søfarende om bord.

”Hos SEA HEALTH AND WELFARE er vi derfor meget tilfredse med, at den danske Lægebog for Søfarende har været en betydelig inspiration til den internationale lægebog,” siger René Andersen.

## DEN INTERNATIONALE LÆGEBOG

Er tilgængelig på nettet nu, hvor den kan købes for 225 britiske pund.



Den internationale lægebog markedsføres nu på verdensplan.

Vidste du...

... at husforsikringen hos TJM Forsikring er Bedst i Test?



Scan QR-koden, eller læs mere på [tjm-forsikring.dk/husforsikring](https://tjm-forsikring.dk/husforsikring)

 Sammenhold betaler sig

AF MARTIN VAN DIJK

DEN 16. APRIL ANKOM BORNHOLMSLINJENS NYE HURTIGFÆRGE EXPRESS 5 TIL RØNNE HAVN EFTER EN TUR PÅ 10259 SØMIL FRA FILIPPINERNE. MED OMBORD VAR BLANDT ANDET GASTRONOM HELENE RUNGE HENRIKSEN, DER HAVDE ANSVARET FOR MAD OG PROVIANTERING.



# MED EXPRESS 5 FRA FILIPPINERNE TIL RØNNE HAVN

**D**ET var til stor bevågenhed Bornholmslinjens nye hurtigfærge 'EXPRESS 5' den 16. april ankom til Rønne havn. Færgen, som i skrivende stund er verdens største hurtigfærge målt på antal passagerer og biler, havde været undervejs i 26 dage fra værftet i Filippinerne og havde på ruten fra Filippinerne til Sri Lanka, over Suez-kanalen til Malta og derfra nord om Skagen til Rønne havn tilbagelagt 10259 sømil.

## 11 BESÆTNINGSMEDLEMMER

Med på turen fra Filippinerne til Bornholm var 11 besætningsmedlemmer fra Bornholmslinjen, der sejlede på den gældende overenskomst med Metal Maritime plus et særligt udarbejdet deepsea tillæg. Blandt de 11 besætningsmedlemmer var gastro-

nom Helene Runge Henriksen, som havde søgt om at komme med på turen, og var blandt de heldige, som fik lov til at komme med.

"Jeg var ikke i tvivl om, at jeg ville søge om at komme med, da vi hørte om muligheden. Sidste gang, da vi i 2011 skulle hente Leonora Christina hjem fra værft, var jeg ikke kok, men det er jeg nu, så jeg tænkte, der var en mulighed for, at jeg kunne komme med," siger Helene Runge Henriksen.

## HVAD ER DET?

Derfor var Helene Runge Henriksen med blandt besætningen, der satte kurs mod Filippinerne for at hente den nye færge hjem. Forud for afgangen havde hun haft en stor opgave med at planlægge provianteringen i henholdsvis Filippinerne, Sri Lanka og Mal-

ta. Det eneste der var medbragt hjemmefra, var rugbrød og spegepølse.

"Det var for mig den største faglige udfordring ved turen. Jeg skulle hjemmefra sidde med engelske lister og prøve at finde ud, hvad de forskellige udskæringer var, og om det så var det samme i henholdsvis Filippinerne og Sri Lanka, det var ikke helt let, og der var da også overraskelser undervejs," siger Helene Runge Henriksen. En af dem var blandt andet, at hun troede, hun havde bestilt oksefilet, men det skulle vise sig, at det ikke helt var oksefilet, som vi kender det fra Danmark.

"Det lignede egentlig mest tunge, da jeg pakkede det ud, men det var det ikke. Det var oksekød, men præcis hvorfra og hvilke udskæring ved jeg ikke. Det smagte dog fint, og jeg endte med at bruge det til en grydesteg," siger hun. Hun måtte desuden også konstatere, at hun havde fået bestilt noget krydderi, hun ikke vidste hvad var. Det viste sig at være fermenteret fisk, hvilket ikke lige indgik i den planlagte menu.

"Det måtte jeg smide ud, men ellers var det faktisk meget begrænset, hvor meget mad, jeg måtte smide ud," siger hun.

## VILLE SOVE PÅ TOILETET

Selve turen hjem fra Filippinerne tog 26 dage og forløb som håbet. Vejret viste sig

'EXPRESS 5' er nu en fast bestanddel af ruten mellem Rønne og Ystad. Jomfrurejsen med passagerer var den 29. april

'EXPRESS 5' på værftet i Filippinerne før turen hjem mod Rønne, som begyndte den 22. marts.



fra sin gode side, men det var dog nødvendigt at søge læ et enkelt døgn i bugten ved Vigo i Spanien, for at undgå hård sø i Biscayabugten. Stemningen og arbejdsmiljøet om bord var også i top på trods af de lidt sjove omstændigheder besætningen måtte indrette sig på, da der selvfølgelig ingen kahytter var om bord.

**”***Vi havde alle en madras, en dyne og en pude, der var blevet sendt til os i Filippinerne, og så kunne vi egentlig sove, hvor vi havde lyst om bord. Jeg havde en ide om, at jeg ville indrette mig på handicaptoiletet for at have et område, der var mit, men der sov repræsentanterne fra værftet. I stedet indrettede jeg mig i stilleområdet agter, og det fungerede rigtig godt,”* siger Helene Runge Henriksen.

#### TID PÅ BROEN

I modsætning til de andre besætningsmedlemmer om bord arbejdede hun ikke delelagt. Hun skulle sørge for, at der var mad til morgen, middag og aften, og det gav hende også en del fritid om bord. Meget af den tid blev brugt på broen, da der også skulle tages hensyn til dem, der var en del af delelagtterne og derfor skulle sove på lidt skæve tidspunkter. På broen hjalp hun blandt andet med at holde udvig og hygge snakkede med kaptajnen og styrmanden.

#### ET GODT STED AT ARBEJDE

Der var generelt en rigtig god stemning om bord på 'EXPRESS 5' på den lange sejlads hjem.

”Vi havde det rigtig godt internt alle sammen undervejs. Det kan selvfølgelig ikke undgås, at der opstår lidt gnidninger, men dem fik vi hurtigt løst undervejs. Jeg er også sikker på, at 'EXPRESS 5' fremadrettet bliver et godt sted at arbejde. Rammerne er i hvert fald til stede, da messen er noget bedre end tidligere, og de forskellige afdelinger hænger bedre sammen, hvilket giver mulighed for, at man kan se mere til sine kollegaer, når man er på arbejde,” siger Helene Runge Henriksen.

## 'EXPRESS 5'

- Byggeprocessen begyndte den 8. juli 2020 og strakte sig over en periode på mere end to år.
- 'EXPRESS 5' er, målt på passagerer og biler, verdens største hurtigfærge med plads til 1610 passagerer og 451 biler.
- 'EXPRESS 5' bliver drevet af en ny motorkonstruktion fra Wärtsilä på fire motorer, der hver er på 16 cylindere og som er verdens mest effektive 4-taktsmotorer.
- Motorerne er af dual fuel-typen, og både motorer og skib er forberedt til alternativt brændstof.
- 'EXPRESS 5' er udstyret med to t-foils og aktiv trim tap-system, samt med to meget kraftige bovtrusere.
- 'EXPRESS 5' er udstyret med eftermisk kamera, som i mørket giver besætningen mulighed for at stille knivskarpt på objekter fem kilometer ude foran hurtigfærgen.



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](mailto:maritime@danskmetal.dk)



Lægerne hos RMD har haft ekstra travlt ved telefonen i 2022, hvor der kom rekordmange henvendelser.

## KNAP 3000 HENVENDELSER I 2022

RADIO MEDICAL DANMARK TILBYDER LÆGELIG HJÆLP OG RÅDGIVNING TIL SØFARENDE PÅ DANSK FLAGEDE SKIBE, OG 2022 BLEV ET REKORDÅR, HVAD ANGÅR ANTALLET AF HENVENDELSER. HELT PRÆCIST 2886 UNIKKE CASES BLEV OPRETTET I RADIO MEDICAL DANMARKS SYSTEM I 2022.

**R**ADIO Medical Danmark (RMD) udgiver årligt en rapport med et tilbageblik på året, der er gået. Rapporten fra 2022 afslører, at RMD har haft et rekordtravlt år. Aldrig tidligere har der været så mange henvendelser fra søfolk på dansk flagede skibe.

Helt præcist har RMD på kontoret på Esbjerg Sygehus haft 2886 unikke cases i løbet af 2022, hvilket er en stigning på 15 procent i forhold til 2021, og hele 10 procent mere end i det tidligere rekordår, 2020. Mere end 2/3 del af casene udgøres af patienter fra tre specifikke lande.

Flest henvendelser drejede sig om filippinske søfarende - nemlig 27 procent, herefter følger danske søfarende med 25 procent og afslutningsvis indiske søfarende med 16 procent, hvilket stemmer godt overens med, at langt størstedelen af besætningsmedlemmerne, der er dækket af RMD's service, kommer fra netop disse tre lande.

### TO TYPER SKILLER SIG UD

Af de mange henvendelser fra de søfarende i 2022 er der især to typer af skader og lidelser, der skiller sig ud. Knap 1100 henvendelser omhandlede muskel- og skeletsystemet eller hudlidelser. Af disse typer af lidelser drejede flest sig om muskel- og skeletsystemet, som udgør 20 procent af de samlede henvendelser, mens hudlidelser udgør 17,6 procent. Herefter følger sygdomme/skader i fordøjelsessystemet (10,8 procent), synssystemet (9,1 procent) og tænder og tandkød (8,3 procent). Denne fordeling er helt som forventet og som i 2021.

**” Hvis der kigges på de mere alvorlige tilfælde, som har krævet enten ilandsætning eller evakuering, så har der været 140 cases i løbet af 2022. I 81 tilfælde har det været nødvendigt med en ilandsætning, hvor den søfarende sygeafmønstre før planlagt afmønstring til videre behandling ved næste mulige havneanløb.**

Der har været 59 tilfælde af de mere akutte evakueringer, hvor der er tale om akut ilandsætning med assistance fra helikopter eller andet fartøj.

### SKIBSTYPER HAR BETYDNING

Langt de fleste henvendelser til RMD i løbet af 2022 er kommet fra handelsflåden, som stod for 1752 unikke cases, hvilket svarer til 60,7 procent af samtlige henvendelser. Næstflest henvendelser kom der fra supply skibe med 602 cases, svarende til 20,9 procent, mens 359 cases involverede færge/passagerskibe svarende til 12,4 procent, mens fiskerskibene med 88 cases svarende til 3 procent var involveret i færrest cases. Til gengæld har henvendelserne fra fiskerskibene oftere været af alvorligere karakter, hvor det har resulteret i ilandsætning. I mere end hver tiende henvendelse fra et fiskerskib har det medført ilandsætning, mens det har været tilfældet i 3,8 procent af henvendelserne fra supply skibene, 3,6 procent af henvendelserne fra færge/passagerskibe og i to procent af henvendelserne fra handelsskibene.

Når det kommer til de alvorligste tilfælde, hvor det har været nødvendigt med en evakuering, topper færge/passagerskibene med 6,7 procent af tilfældene, mens fiskerskibene følger efter med 4,5 procent. En evakuering har kun været nødvendigt i 1,2 procent af henvendelserne fra supply skibe og i en procent af tilfældene fra handelsskibene.

Den store aktivitet og de mange henvendelser får RMD til afsluttende at konkludere følgende.

”Aktiviteterne afspejler vigtigheden af, at sygdomsbehandlerne om bord på skibene er godt uddannede, og kan fungere som lægens hænder, øjne og ører”.

TIL OKTOBER SLÅR M/S MUSEET FOR SØFART DØRENE OP TIL EN HELT NY UDSTILLING MED FLERE HUNDREDE SKIBSMODELLER. MUSEUMSINSPEKTØR THORBJØRN THAARUP FORTÆLLER I DE KOMMENDE FAGBLADE HISTORIEN OM NOGLE HELT SÆRLIGE MODELLER.

# SMÅ MODELSKIBE MED STORE HISTORIER



**S**KIBSMODELLER. Søfartsmuseerne har et væld af dem, og på rederikon-torerne står de mellem øreklapstole og vandautomater. Små skonnerter, fregatter og slagskibe fylder også hobbyrum og værkstedsældre, nænsomt udstyret af pertentlige hænder. En del af dem sejler i flasker på små verdenshave. Forbi bittesmå fyrtårne.

På M/S Museet for Søfart arbejder vi for tiden med en ny udstilling, der åbner til efteråret, og som præsenterer en lang række skibsmodeller, der ikke har været udstillet i mange år – hvis nogensinde. I løbet af i år har jeg fået lov til at fortælle om nogle af modellerne her i fagbladet. Vi begynder med en benmodel fra Napoleonskrigene for godt 200 år siden.

## EN USAND HISTORIE

Den klassiske historie om benmodellerne er, at det var de ulykkelige søfolk på fængselskibene, der byggede dem med de materialer, som de under kummerlige forhold havde til rådighed – dvs. især resterne af suppeben og deres eget lange, uklippede hår. Og det er da også stemningsfuldt at forestille sig, hvordan en enkelt nederlagstyngt, uvasket og sulten sømand har forvandlet sine uendelige dage ved lysindfaldet fra de åbne kanonporte i

et fugtigt skib til et mesterværk i poleret ben og nænsomt spundet ultratyndt reb.

Desværre, eller heldigvis, er historien lidt anderledes i virkeligheden.

## LAVET I FÆLLESSKAB

Sandheden er, at de flotte benmodeller i modsætning til de fleste andre skibsmodeller ikke er lavet af en enkelt person, og det er tvivlsomt, om der er overhovedet er bygget modeller i noget væsentligt omfang under de ringe forhold, som man ellers hører så meget om, for mange af krigsfangerne var indkvarteret i arresthuse og bondegårde, og en del af officererne boede endda privat i en slags husarrest under ganske bekvemme forhold.

” *Det var især de steder, hvor der befandt sig en større gruppe krigsfanger med flere forskellige fagligheder, at modelhåndværket blomstrede.*

Den franske mobiliseringspolitik var under Napoleon ganske hårdhændet, og

det var ikke kun egentlig skibshåndværkere såsom snekere, tømrere og rebslagere, der blev presset i tjeneste – heller ikke gravører, urmagere og malere kunne undslå sig. Så der var nok af eksperter at tage af, når modellernes forskellige dele skulle fabrikeres.

## PRISONMODELLER

Prisonmodellerne blev hurtigt populære i de områder, der omgav arresterne, og der udviklede sig en levende handel mellem krigsfangerne og de lokale borgere. På nogle lokaliteter blev fangevogterne bestukket til at fungere som mellemmand, mens der andre steder var åbne torvedage, hvor fangerne falbød skibsmodeller og andet kunsthåndværk til interesserede købere. Da de fleste af kunderne var englændere, var mange af skibsmodeller opkaldt efter berømte britiske skibe som 'VICTORY' og 'MARS' uden at de nødvendigvis havde stor lighed med de virkelige skibe.

Man må antage, at en del prisonmodeller er gået tabt gennem årene, da de er ganske skrøbelige, men faktisk vil jeg tro, at en pæn stor procentdel af de modeller, der i sin tid blev produceret, stadig findes. For hvem vil dog smide et så fascinerende

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →





Prisonmodellen 'LA DIANE' udstilles på M/S Museet for Søfart.

# ORIER

stykke kunsthåndværk med så dramatisk en historie ud? Og hvilket søfartsmuseum vil sige nej, hvis de blev tilbudt et eksemplar? Ikke nogen, jeg kender i hvert fald.

## EN ENKELT MODEL

På M/S Museet for Søfart har vi en enkelt prisonmodel. Den hedder 'LA DIANE' og har skrog af træ og bordplanker af ben, der er naglet fast med små søm. Galionsfiguren forestiller jagtens gudinde Diana, som skibet også har sit navn efter, og agter ses en stor Trikolore i rød, hvid og blå.

'LA DIANE' blev testamenteret til museet af direktør Harald Halkier og givet til museet i 1934. Men derudover kender vi intet til dens historie. I museets protokol står der, at modellen er produceret af franske krigsfanger, men den antagelse skyldes nok først og fremmest skibets navn og flagføring. Det har næppe været et stort marked for skibsmodeller med franske navne og flag i England, og det forekommer usandsynligt, at krigsfangerne har kunnet formidle et salg til franske kunder. Måske er skibets navn pludselig ændret fra et engelsk til et fransk efter krigen? Vi ved det ikke, men det gør jo ikke modellen mindre spændende.



Eleverne på Navigationsskolen på Færgevej i 1912.

## Ny udstilling

# OM NAVIGATIONSSKOLERNE I SVENDBORG

**LOKALER** hos Danmarks Museum for Lystsejlad på Frederikssø (den gamle værftssø) viser Svendborg Museum frem til 22. oktober udstillingen "På rette vej". Udstillingen fortæller historien om navigationsskolerne i Svendborg.

**”** *For første gang får vi lejlighed til at vise nogle unikke genstande frem. Det inkluderer fx sengebrædder fra Kogtved Søfartsskole. Sengebrædderne er fuldstændigt overtegnede med elevernes tanker om deres ophold på skolen, og hvordan man lander en aftale med en af de berømte dansepiger, siger Nils Jørgensen afdelingsleder på Svendborg Museum.*

## FRA 1852 TIL 2023

Lige siden søfartens begyndelse har det været en nødvendighed at finde vej til søs.

Det startede med kendskab til kysten. Så kom stjernerne og solen. Skibene blev større og større. De fik flere master og kunne flytte mere gods. De sejlede længere væk. Jo længere rejserne blev, jo vigtigere blev det at finde den rette vej, og at finde hjem. Kravene steg også til navigatøren. Uddannelsen fik fastlagte rammer i 1852, hvor Svendborg fik sin første navigationsskole. Lige siden er der blevet uddannet styrmænd og kaptajner i Svendborg. I 1952 flyttede skolen til Graaesvej, hvor "Europas mest moderne" navigationsskole stod klar. De lange gange blev brugt til at træne morsekoder, og man kunne få undervisning i radar- og radioteknologi. På væggene hang signalfag og skibsmodeller.

## DEN NYE SKOLE

I 2023 åbner det nye Svendborg International Maritime Academy (SIMAC) på Svendborg Havn. Eleverne skal ikke længere navigere efter sol og stjerner, så der er ikke brug for fri horisont og tårne med udsigt. Det nye SIMAC forventer et tæt samarbejde med de fynske robotvirksomheder. De autonome skibe er på vej, og den udvikling skal ikke overraske fremtidens søfolk.

AF MARTIN VAN DIJK



AF MARTIN VAN DIJK

# STORE OPLEVELSER KATASTROFER OG ISBJØRNE

HOLGER KOFOEDS KARRIERE TIL SØS UDVIKLEDE SIG AF TILFÆLDIGHEDERNES VEJE. FRA HAN SOM 16-ÅRIGE MØNSTREDE SOM SKIBSDRENG UDEN NOGEN KLAR KARRIEREPLAN, TIL HAN NU KAN SE TILBAGE PÅ EN KARRIERE PÅ MERE END 45 ÅR TIL SØS, LANGT DE FLESTE SOM HOVMESTER.

**H**OLGER Kofoed havde egentlig lovet sin mor, at han aldrig nogensinde ville indgå i arktisk sejlads. For da han i 1961 som 16-årige mønstrede første gang, var skibskatastrofen med 'M/S HANS HEDTOFT' stadig helt frisk i erindringen. Skibet ramte i 1959 et isbjerg med fatale følger, da skibet sank og 95 mennesker omkom. Holger Kofoed kan den dag i dag stadig huske, hvordan han stod i køkkenet og hørte nyheden om forliset, og lovede sin mor, at han aldrig ville sejle arktisk sejlads. Det skulle dog vise sig at være et løfte, som han ikke kunne holde, for netop sejlads til og omkring Grønland blev af tilfældighedernes veje det, som kom til at fylde klart mest i Holger Kofoeds lange karriere til søs.



## 1961



Som 16-årige bornholmerdreng stod Holger Kofoed og skulle finde på noget at lave, og derfor fik han sin første hyre som messedreng på færgen 'M/S ØSTERSØEN' mellem Allinge og Simrishamn i Sverige. Det var ikke med en ide om, at han skulle gøre karriere til søs, og det var egentlig tænkt som et kortvarigt sommerarbejde. Han fik dog efterfølgende hyre som skyller på 'M/S BORNHOLM' på ruten Rønne - København. Igen ikke noget som for alvor vakte den store interesse for livet til søs, men det skulle til gengæld komme senere samme år. Her chartrede M/S Bornholm ud for OP rejsebureau, der sejlede passagerer sydpå. Ruten gik fra København til Rotterdam videre

til Le Havre, de Kanariske Øer, Madeira og til Casablanca, og om bord var Holger Kofoed, der stadig havde hyre som skyller.

"Det var en sjov og spændende tid, hvor vi fik mulighed for at opleve de forskellige byer, hvor vi lagde til. Jeg var ung den gang, så det var festligt og en stor oplevelse at opleve natlivet de forskellige steder," siger Holger Kofoed med et smil.

### MEG ØK TIL NEW ZEALAND

Efter tiden som messedreng og skyller blev Holger Kofoed tilfældigt tilbudt stillingen som koksmath hos Bornholm af 1866 A/S (det nuværende Bornholmmlinjen) på ruten Rønne-Ystad, hvilket han takkede ja til. Han var dog ikke færdig med de store oplevelser, og i efteråret 1962 drog han til København for at søge job hos ØK. Da han bankede på døren, fik han at vide, at de havde utroligt mange ansøgninger.

"Jeg fik dog alligevel kort efter et brev om, at jeg havde fået hyre som koksmath på 'M/S PATAGONIA'," husker Holger Kofoed.

Derfor blev kursen den 15. december 1962 sat mod New Zealand med stop i blandt andet Rotterdam,

Dunkirk, Lissabon og videre igennem Suez-kanalen.

### LYSTEN BLEV VAKT

En udmønstring på seks måneder, der hos den unge Holger Kofoed for alvor vakte lysten til et liv til søs, og gav en erfaring der blev afgørende for resten af hans karriere til søs.

"Ud over en masse oplevelser i New Zealand og blandt andet ækvator-dåb og et møde med verdens på daværende tidspunkt største tankskib, så lærte jeg også en masse om madlavning," siger Holger Kofoed.

Efter han afmønstrede 'M/S PATAGONIA' i juni 1963, var han frem til november 1966 ansat som koksmath og efterfølgende unggok på 'KONGEDYBET' på ruten mellem Rønne-København. I 1966 blev han nemlig tilbudt en hyre som kok, på trods af at han kun havde erfaring som unggok. Derfor mønstrede han hos KGL. Grønlandske handel på 'M/S UMANAK' - en udmønstring på en måned.

### KATASTROFEN INDTRAF

Det var en kæmpe oplevelse for Holger Kofoed, der blev betaget af Grønland og sejladsen i de arktiske farvande. Derfor takkede han

efterfølgende ja til hyre som kok på 'NANOK S', selvom han havde kone og små børn derhjemme. Her var han frem til 1970 afbrudt af en periode på land, hvor han uddannede sig til kok. I 1970 indtraf katastrofen. Her var 'NANOK S' på værft i Helsingør, og Holger Kofoed og hans kone var i byen med unggokken og en anden kollega. Da de om natten kommer tilbage til skibet, var det i brand.

"Det var en tragedie, hvor fire mennesker døde. Det viste sig efterfølgende, at branden var startet lige ved siden af min kahyt," fortæller Holger Kofoed.

Holger Kofoed kommer tilbage på 'NANOK S' i oktober 1970 indtil han i juli 1971 bliver tilbudt hyre som hovmester på 'ERIKA DAN', den dag han fyldte 26 år.

"Det var tilfældigt, at jeg nu skulle være hovmester, præcis som det var, da jeg blev koksmath, unggok og kok, hvor jeg jo også arbejdede under dispensation i begyndelsen på grund af manglende papir, men det var en mulighed, jeg ikke kunne sige nej til," siger Holger Kofoed. Der de næste 37 år sejlede som hovmester eller anden hovmester på forskellige skibe hos





Holger Kofoed nyder i dag pensionisttilværelsen i Rønne på Bornholm, hvor han blandt andet får tiden til at gå med at være aktiv og frivillig i atletikklubben Viking. Han savner ikke livet til søs, men er glad og tilfreds med den karriere, han har haft, og tidspunktet, han valgte at gå i land. For planen var egentlig at fortsætte til han blev 65 år, men han så jævnaldrene kollegaer få diverse skavanker, og så valgte han at lade sig pensionere i 2008.

## HOLGER KOFOED

FØDT 1945

### 1961

Messedreng, Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 A/S (DB 1866 A/S).

### 1961 - 1962

Messedreng og skyller, DB1866 A/S.

### 1962

Mønstrer første gang som koksmath, 'M/F ISE-FJORD'.

### 1962-1963

Koksmath, ØK

### 1963-1966

Koksmath og unggok, DB1866 A/S

### 1966-1969

Kok, KGL. Grønlandsk Handel (KGH)

### 1969

Uddannelse til kok

### 1969 - 1970

Kok, KGH

### 1970-1993

Hovmester, KGH

### 1993-2008

Hovmester, Royal Arctic Line

KGL. Grønlandsk Handel, som undervejs skiftede navn til Royal Arctic Line.

### GRØNLAND I BLODET

Holger Kofoed havde med andre ord fået Grønland i blodet og måtte bryde sit løfte til sin mor. I perioden fra 1972-1986 er det især udmønstringer med passagerskibet 'M/S KUNUNQUAK', der fylder i søfartsbogen. 'M/S KUNUNQUAK' sejlede med op til 230 passagerer plus besætning på den grønlandske vestkyst i sommerperioden.

"Jeg var meget glad for at være på 'M/S KUNUNQUAK'. Det var naturoplevelser ud over det sædvanlige, der var mange mennesker med, og der skete mange uforudsete ting. Vi mødte blandt andet på et tidspunkt en isflage med en forladt russisk vejrstation på og en anden gang en isflage med slædehunde på, som efterfølgende blev reddet," fortæller Holger Kofoed, der i løbet af vinterperioden til tider havde tørbør på rederiets DAN-skibe fra Grønland til Aalborg.

### SLUT MED PASSAGEREFART

Fra 1986 og frem er det slut med passagerfart på den grønlandske vestkyst, og i stedet blev det i en år-

række til Atlantoverfarter, hvor han stadig fungerede som hovmester. Her fik han blandt andet ændret radikalt, på den måde affaldet blev deponeret på. Hvor det tidligere blev dumpet i havet, fik han indført, at det i stedet blev afleveret i containere, når de kom i havn.

I 1993 skiftede rederiet navn til Royal Arctic Line, og i 1995 fik rederiet flere store containerskibe, som blev Holger Kofoeds arbejdsplads de næste 10 år, hvor han ligeledes sejlede som hovmester. Sejladsen foregik primært mellem Nuuk og Aalborg, men til tider med afstikkere til andre større havne.

## 2008



### MØDET MED ISBJØRNE

Han gik i land i 2008, og det er også her, den sidste søfartsbog er udstedt. Fra 2005 til 2008 nåede han at sejle yderligere tre år på den grønlandske østkyst med 'M/S ARINA ARCTICA', hvor de forsynede alle stationerne på kysten. Her fik han i afslutningen af sin karriere også nogle oplevelser ud over det sædvanlige.

"Vi skulle op til Daneborg med forsyninger til Siriuspatruljen, men vi sejlede i storis det meste af vejen. Vi endte med at sidde fast i isen og lå der i fem dage, og isbjørnene løb rundt på isen ved siden af skibet, det var godt nok en anderledes og spændende oplevelse," siger Holger Kofoed, som aldrig har fortrudt sin maritime karriere, eller tidspunktet han valgte at gå i land på.

"Det var tilfældigt, at jeg endte med en karriere til søs, og det var også præget af tilfældigheder, at jeg endte som hovmester, men jeg har aldrig fortrudt. Jeg har haft så mange store oplevelser, og det sker jævnligt, at jeg sidder og ser noget i fjernsynet og tænker, nå ja dér har jeg da været," siger Holger Kofoed.

### 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](mailto:cosea@co-sea.dk)



## UDFLUGT 2024



**23. MAJ 2024**



### SÆT KRYDS I KALENDEREN

#### Torsdag 23.maj 2024

Der er stadig længe til, men allerede nu skal du sætte kryds i kalenderen 23. maj 2024, hvis du gerne vil med på den traditionelle og hyggelige udflugt for medlemmer af Metal Maritime. Turen i år kommer til at gå til Fyn, og der vil, som der plejer, være arrangeret en aktivitet. Aktivitet og præcis destination er endnu ikke på plads, men hold øje med de næste udgaver af fagbladet for mere information. Der vil ligeledes være spisning samt selvfølgelig den traditionelle pakkeleg.

#### Kørsel

Vi vil sørge for, at der bliver opsamling i busser forskellige steder i landet, men det endelige program er endnu ikke helt på plads, men offentliggøres i et af de kommende fagblade.

#### Først til mølle

Der vil være et begrænset antal pladser, og pladserne fordeles efter 'først til mølle princippet'. Tilmeldingen åbner når programmet er endeligt på plads.



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



## UDFLUGT TIL BAKKEN

**Lørdag 8. juli kl 13.00 - ?**

Så er det atter tid til vores årlige sommerudflugt. Vi mødes på Klampenborg S-tog station kl. 13.00, hvorefter vi spadserer gennem skoven "Dyrehaven" til "BAKKEN", hvor vi finder et traktørsted. Her indtager vi en frokost. Der er ikke krav om tilmelding, kun godt humør og lyst til at snakke - gerne lidt fagligt.

Mvh. Helmut Sørensen-Salz, formand,  
tlf. 21 44 94 34



**KLUB 8  
REGION  
HOVEDSTADEN**

## SENIORKLUBBEN

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

Kontingent: 300 kr. pr. år. fra 2024

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

**Holger Frederiksen**

Født 20. april 1933 - er afgået ved døden 14. april 2023

**Niels Sørensen**

Født 24. juli 1946 - er afgået ved døden 15. april 2023

**Pia Andy Johanne Larsen**

Født 29. september 1956 - er afgået ved døden 24. april 2023

**Poul Erik Hansen**

Født 12. august 1943 - er afgået ved døden 30. april 2023

**Søren Jensen**

Født 9. juli 1944 - er afgået ved døden 5. maj 2023

**Bent Erik Welleberg Lorentzen**

Født 25. maj 1938 - er afgået ved døden 9. maj 2023

## NYT OM NAVNE

*Fødselsdage og jubilæer - send besked til redaktionen*

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 medlemsorganisationer: 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. september - 30. november.

**Sidste frist for indlevering** til "Nyt om navne" er fredag 18. august.  
Send beskeden til: [cosea@co-sea.dk](mailto:cosea@co-sea.dk)



Traditionen tro blev de faldende sømænd under anden verdenskrig også mindet i år ved en mindehøjtidelighed ved mindeankeret i Nyhavn. Her lagde blandt andet Metal Maritime og 3F Sømændene en krans, og de to medlemsorganisationer har hver besluttet at donere 100.000 kroner til en restaurering af det historiske mindeanker i hjertet af København.

FOTO: BARNO JENSEN

## MINDEANKERET SKAL RESTAURERES

DET TRADITIONSRIGE MINDEANKER I NYHAVN BÆRER EFTERHÅNDEN PRÆG AF, AT DET HAR LIGGET DER MERE END 70 ÅR. DERFOR HAR METAL MARITIME OG 3F SØMÆNDENE VALGT AT BETALE FOR EN RESTAURERING, SÅ MINDESMÆRKET KAN TAGE SIG GODT UD DE NÆSTE MANGE ÅR.

**S**IDEN 1951 har mindeankeret i Nyhavn haft en hel central rolle ved den traditionelle kransedlæggelse den 5. maj. Her mindes de 2300 danske søfolk, der betalte den dyrebareste pris for krigen - med deres liv. Den danske skibsfart led store tab under anden verdenskrig, hvor op mod 6300 danske søfarende især fragtede gods for England. Her var de særligt udsat for tyske miner og torpedoer, og det var bestemt ikke en ufarlig sejlads, hvilket de 2300 tabte menneskeliv også vidner om. Derfor nedlægges der hvert år den 5. maj krans ved ankeret til minde om de modige søfarende. En tradition der egentlig begyndte tilbage i 1945, men ankeret blev først opført i 1951, hvor det kom i stedet for

det kors, der ellers tidligere havde fungeret som mindesmærke.

### TID TIL RESTAURERING

72 år har ankeret altså været centrum for opmærksomhed og mindehøjtideligheder. Derfor trænger det efterhånden også til at blive restaureret, og Metal Maritime har sammen med 3F Sømændene valgt at donere 100.000 kroner hver til projektet, så de 2300 faldende sømænd også kan mindes med ære og respekt i de næste mange år fremover.