

KOSTKVALITETEN I DE STØRSTE REDERIER ER RUTCHET HELT I BUND

To hovmestre fra henholdsvis Mærsk og Torm, med mange års sø-erfaring, fortæller om en kostkvalitet som bunder mod den laveste fællesnævner på verdenshavene.

Efterfølgende interviews af:
Ole Strandberg.

Råvare-Illustrationer er fra Mærsk.

De er kommenterede af en hovmester og en slagter.

MÆRSK

Redaktionen har valgt at lade den pågældende hovmester optræde anonymt.

Gennem tiderne har den leverede proviant i rederiet været af svingende kvalitet af forskellige årsager, men rederiet har altid tidligere sørget for at vi fik det nødvendige og af en rimelig kvalitet, - akkurat som vi får det hjemme.

I dag er kvaliteten gået helt i bund på grund af spareplaner. Jeg føler mig som en 2. rangs borger, som bare må tilberede og spise det som nu engang leveres til os, - og det er ikke småting af usunde ting og sager som sendes ud.

Det er mest økonomer og lignende som sidder i de beslutningstagende kontorstole i dag, og her er det kun økonomien som tæller. Gad vide om de leverer samme kvalitet til familien derhjemme? Meget af provianten



Skinke som nærmest ligner fars der er presset i en dåse og hænger sammen ved hjælp af husblas (amerikanerne kalder det "spam").

er direkte discount eller det der er værre. Dåsесkinke der ikke har set kød, marmelader der ikke har set frugt. Kød der næsten ikke kan koges mørt - uden det bliver til tørre trevler, og man kunne mistro det for at være ældre end mig selv. Oksemørbrader der er seje og kun vejer 346 gram, fisk der er blevet glaceret med 50% vand.....

Skibshandlerne kan ikke levere friske varer til de priser rederiet vil betale. Frugt og grønt skal der bestilles dobbelt op af, så der ikke er nogen garanti for det holder



Okseudskæring som er flået ud af tværreb/oksebryst. Fedthinderne tyder på kødet er harsk. Kunne passende bruges til hundefoder siger vores slagter.



turen ud. Meget må smides ud og den kalulerede besparelse forsvinder.

For få år siden blev vi sendt på sund-mad kursus og lærte en masse nyt, og der er efterfølgende leveret en bog om sund mad. Men provianten som bliver leveret til skibene giver ikke mulighed for at anvende opskrifterne, men kun til at lave det samme som for 20-30 år siden. Det er virkelig en skam med alle de spildte penge til kurser og opskrifter.

MÆRSK SVARER IGEN

Interview d. 18/11 med Palle B. Laursen, Vice President, Technical Vessel Operation (Maersk Line).



OleS

Oplyser at vi har valgt at lade den pågældende hovmester fra Mærsk optræde anonymt, simpelthen for at beskytte ham. Men han har stor erfaring og er "gammel



Ukøgt pølse. Tyder på pølser hvor tarmene ikke er rensed ordentligt.

i gårde". Han er bekendt med at kritik er fremført på flere interne møder i Mærsk, og når han skriver sit indlæg, er det fordi han må konstatere at der aldrig sker nogen forbedring. At kritikken preller af.

Vores formand, Ole Philipsen, har forud for dette interview oplyst, at han gennem det seneste år er orienteret om flere klager over kosten i Mærsk-skibene, end han har hørt om i de ti foregående år tilsammen, heriblandt også klager fra navigatører og mestre, som stiller spørgsmålstejn ved de lovmæssige minimumskrav til kostens kvalitet og variabilitet.

Palle B. Laursen

Understreger at der ikke på noget tidspunkt har været tænkt i at gå på kompromis med kostens kvalitet. Det er rigtigt at der har været bragt sager op, hvor der har været givet udtryk for utilfredshed. Men helt overvejende har kritikken ikke omhandlet kvaliteten af råvarerne, men om kompetenceniveauet hos de kokke som er ansat.

Konsekvensmæssig har Mærsk i 2011-bud-
gettet indkalkuleret efteruddannelse for de
kokke som får en dårlig evaluering, så der
bliver gjort noget ved kundskaberne.

Hvis vi skal gå tilbage til det med kvalite-
ten af råvarerne, så har vi i 2009 introdu-
ceret et system hvor vi køber proviant ind
på en måde, så de mest hensigtsmæssige
steder bliver lokaliserede. Der er opdate-
rede priser i systemet og i alle nøglehavne
er der som minimum to eller tre forskellige
leverandører. Ordre skal placeres samlet
hos en bestemt leverandør, og så kan man
sammenligne den samlede pris fra de for-
skellige leverandører i havnen, eller alter-
native havne, for de samme kvaliteter og
de samme mængder. Men det er besæt-
ningen som vælger leverandøren og de er
ikke tvunget til at vælge den billigste. Det er
deres beslutning.

Det er også værd at nævne at procedurer-
ne indeholder klagemuligheder over såvel
leverede kvaliteter som leverede mængder.
Men ud af 16.000 leverancer i Mærsk Line
siden februar 2009, er der kun indløbet 49
klager, som så har resulteret i credit notaer
til skibene.

Vi tager det selvfølgelig alvorligt når vi hø-
rer kritik, og vi arbejder på at gøre det bed-
re hele tiden. For eksempel skal skibene
fremover evaluere leverancerne i systemet
når de er modtaget, således at besætning-
en kan identificere hvor det er et godt sted
at købe ind.

Ole S

Før i tiden havde skibene mulighed for at
indkøbe for 3.000 danske kroner om måne-
den på egen hånd og udenom skibshand-
lerne. Det har jeg selv oplevet i flere rede-
rier, og kendt som en rigtig god ide. Er det
stadig muligt i Mærsk?

Palle B. Laursen

Jeg er ikke helt sikker på det har forholdt
sig sådan tidligere, men det er muligvis rig-

tigt. Sådan forholder det sig ikke lige nu,
hvor der skal købes ind gennem systemet,
men vi overvejer faktisk at indføre en slags
disponibelt beløb som ligner det du omtal-
ler. Beslutningen er endnu ikke truffet, men
vi har mødt ønsket fra de søfarende og vil
selvfølgelig prøve om vi kan efterkomme
det.

Ole S

Kostprisen pr. mand pr. dag? Påstanden i
vores historie er at den tidligere højt range-
rede kostkvalitet i danske skibe, nu er ved
at rutche ned til et internationalt lavniveau.
Man kan se historien om servietterne og
køkkenrullerne i Mærsk som en symptoma-
tisk historie. Efter 2008 er alt gået igennem
med tættekam, og uanset om regnemaski-
nen siger 25 kroner eller 25 millioner spa-
ret, så skal det implementeres.

Palle B. Laursen

Vores kostbudget for et par år siden var hø-
jere end det er i dag. Men vi sammenligner
os med de andre og ligger stadig over mid-
del. Det er rigtigt at vi har skimmet det hele,
og f.eks. prøvet at fjerne al kost som ikke
kunne retfærdiggøres. Men den primære
besparelse skal findes fra det nye system
som giver mulighed for mere effektive ind-
køb. Det har ikke på noget tidspunkt været
en intention at gå på kompromis med kva-
liteten.

Ole S

Vi har på et tidspunkt set en korrespon-
dance hvor en skibshandler, som svar på
kritik af fisk glaceret med 50% vand svarer,
at hvis Mærsk vil have bedre kvalitet kan
de sagtens få den, hvis de altså vil betale
hvad det koster!

Palle B. Laursen

Alle vores skibe har et budget, som er hø-
jere end det internationale gennemsnit og
som vi vurderer, er tilstrækkeligt til at købe
kost af god kvalitet for. Men det er klart, at
vi er nødt til at få det frem i dagslyset, så
vi kan få adresseret, hvis der er problemer

med skibshandlere, der ikke leverer den kvalitet de har lovet.

OleS

Altså det internationale gennemsnit. Panama-skibe, Liberia-skibe osv

Palle B. Laursen

Og franske skibe og tyske skibe



Rejer som mangler farve og ikke er rengjort for tarmstrengen.



Fedt med bacon. Klumpen til venstre er fra skåret fedt. Tvivlsomme tomater.



Oksemørbrad i miniformat. Fejludskåret.

TORM

Af: Ole Nielsen

Født 31-08-1947

Ud af skolen efter syvende klasse og derefter nogle småjobs.

Startede i 1962 i KGH som hovmestermath. Sejlede i forskellige rederier som koksmath og ungt kok indtil 1965.

I 1965 ud som kok på dispensation i rederiet Progress, som gik under øgenavnet "Masutten", på grund af et ry om at skibsdækkene blev malet med en blanding af dieselolie, tjære og lignende som blev kaldt "Masut".

Fem måneders kokkeskole i Ålborg i 1971.

Ud med Heering Line og var med "Heering Kirse" som forliste i Stillehavet 9. december 1971, hvor 5 omkom og 31 blev reddet efter tre døgn i redningsflåde og storm (forliset påvirker stadig i dårligt vejr).

Hovmester Torm i 1972 og er stadig i Torm efter nogle mellemforløb i andre rederier og på land som restauratør.

Ole Nielsen er mangeårigt bestyrelsesmedlem i DSRF.

Kostsituationen i Torm i dag?

For et par år siden startede Torm bestræbelser på at spare på kosten, og som det vigtigste tiltag udliciterede de hele kosthistorien til skibshandlerfirmaet Wrist, og satte et dagligt kostbudget pr. mand pr. dag, som i dag er på 8 dollar og 25 cent. Prisen skal overholdes på ørebeløb og den er helt grundlæggende for lavt sat, hvor der tidligere blot var en vejledende kostpris. Nu er det sådan at Torm skal spare og Wrist skal tjene, og det går selvsagt ud over kosten til de søfarende.

Der bestilles hos Wrist og der udfærdiges regnskaber til Wrist. Fra skibet bestiller vi det vi mener der er behov for i forhold til de rejser vi har foran os, men det er langt fra sikkert det svarer til det vi får leveret, og det er min opfattelse at Wrist spekulerer i hvor deres egne leveringskontorer er placeret rundt om i verden. I dag har hovmestren ingen indflydelse på hvem der leverer stores, og Wrist udfærdiger også kostplaner for en måned af gangen som et tilbud.

Hvis vi ser lidt tilbage i tiden, så var den vejledende kostpris i Torm i 1985 på omkring 34 kroner, som i dag er vokset til godt og vel 40 kroner, og det svarer slet ikke til den internationale prisudvikling. Mange har skriftligt klaget over kosten i dag til rederiet, og faktisk er der også asiatiske kokke som klager.

Jeg kunne forestille mig at Torm ser på hvad kostpriserne er for handelsskibe internationalt set. Når jeg snakker med kokke og hovmestre fra udenlandske skibe, hører jeg ofte at de betragter det danske kostniveau som luksus, men vi er nok på vej hen mod en situation, hvor det er den laveste fællesnævner som er udgangspunktet.

Samarbejdet med Wrist

I dag bruger vi rigtig meget tid på korrespondancen med Wrist fordi de holder kontrol med budgetterne. Det hele kører meget stift.

Kostråd fra Søfartens Arbejdsmiljøråd?

Efter min mening er det unødvendigt arbejde fordi der findes rigtig mange kostbøger i forvejen. Den bog om sund mad som rådet har udgivet, er gennemsyret af det jeg kalder thai-opskrifter, og så kan man jo bare købe en bog med thai-opskrifter. De hovmestre eller kokke som interesserer sig for deres arbejde, de opsøger tingene selv, og dem som er gået i stå, de læser alligevel ikke noget nyt.

I dag sendes plakater ud om al mulig sund mad, problemet er bare at opskrifterne slet ikke passer til det der er råd til, eller det vi faktisk har ombord. Man vil gerne hjælpe med kosten til at holde folk sunde, men det må bare ikke koste noget.

Konkluderende

Kosten ombord er - endnu - ikke decideret dårlig, men der mangler creme og det lille plus ekstra som gør folk glade. Jeg synes vi holder en høj standard med det vi har at gøre godt med, og det er så den pæne måde at sige det på. Men som det var, kan man roligt sige det ikke længere er.

Havde jeg bestemt, så havde vi fyldt skibet op med godt oksekød hvor man kunne få det til den rigtige pris. Det må vi så ikke fordi der kun må provianteres til den forestående rejse.

Jeg kan heller ikke se meningen med at vi skal fylde nogle kontorfolk med en masse unødvendige oplysninger. Nogen siger det er for at stoppe snyderi, men hvis nogen snyder, så stop dem da.

TORM SVARER IGEN

Interview d. 17/11 med Pia Desirée Loft, Vice President CSR & Communication, og Helle Hvittfeld, Deputy Purchase Manager (*Pia Loft til højre herunder*).



OleS

Udgangspunktet for os er rigtig mange henvendelser til foreningen i det sidste års tid om kosten til søs, og ellers vil vi gerne høre jeres reaktion på det Ole Nielsen skri-

ver, særlig med hensyn til Sea Star (Wrist) og de teknikker denne udlicitering har betydet.



PiaL

De søfarende hos os udgør omkring 3.000 af 3.300 medarbejdere, og det ligger os meget på sinde hele tiden at have dialogen med de søfarende, fordi det er de søfarende som er afsted, ude og repræsentere forretningen. Men ligesom andre, har vi også i Torm måtte gå forretningen igennem og se på udgifterne, herunder også på, hvorvidt proviantbudgetterne lå på et fornuftigt niveau eller om der retteligen burde foretages justeringer.

For halvandet til to år siden foretog TORM så, blandt mange andre ting i den forbindelse, nogle sammenligninger, hvor vi satte Torm-niveauet op mod andre rederier. Vi konstaterede at TORM lå på et meget højt niveau, som TORM ikke kunne forsvare at fortsætte i den globale konkurrence, vi som rederi befinder os i. Efter en justering af proviantbudgettet ligger TORM på et både fornuftigt og forsvarligt niveau, men det er klart at det var en ændring der kan mærkes og kan give reaktioner. Sådan reagerer vi allesammen, når vi enten skal løbe hurtigere eller vi må undvære det som Ole Nielsen betegner som "cremen".

Da TORM efter en større udvælgelse blandt forskellige leverandører valgte Sea Star som leverandør, var det naturligvis fordi TORM her fik de bedste vilkår for vores sø-

farende. TORM kunne med en sådan aftale opnå store fordele ved at være sammen med andre rederier om at købe stort ind. Den stordriftsfordel ønskede TORM skulle komme vores søfarende til gode.

OleS

De 8 dollar og 25 cent om dagen hvoraf Sea Star så også skal hente deres fortjeneste.

HelleH

Ja, men de 8,25 USD er eksklusiv levering, som TORM betaler for separat. I mange havne kan der f.eks. ikke leveres langs kaj, og så må vi sende provianten ud til skibet. Sådan en levering kan koste fra 500\$ til 5.000\$. Denne udgift belaster ikke skibets budget.

PiaL

De søfarende må alt andet lige ventes at kunne registrere, når man vælger at ændre proviantbudgettet. Det er vigtigt for os, at det er det rigtige niveau, vi har fundet, og at det fungerer efter hensigten. For at sikre, at vi løbende får melding om evt. u hensigtsmæssigheder eller ting, der ikke fungerer efter hensigten, har vi fra vi startede oprettet en formel klageprocedure, samtidig med at man altid kan ringe og skrive til Torm Catering. Vi har på den måde mulighed for at finde ud af hvor der er udfordringer, der skal kigges nærmere på. Faktum er, at TORM rent faktisk ikke får nævneværdigt mange henvendelser af denne karakter gennem vores klageprocedure. Alle klager vurderes enkeltvis og besvares enten via e-mail eller per telefon. Provianten til de søfarende i TORM har meget høj prioritet.

HelleH

Hvis vi sammenligner med dengang hvor TORM selv sad med provianten, så er der de klassiske klager over at noget leveret ikke stemmer overens med det bestilte, men det er siden vi gik over til dette nye setup ikke mange klager over proviantens kvalitet, vi har fået.

OleS

Vil I røbe hvor meget der er sparet i kroner og ører pr. mand siden kosten blev udliciteret?

HelleH

Det tror jeg ikke TORM kan, for hvis man ser tilbage til de gode år i skibsfarten, så hæftede man sig ikke i samme grad ved budgetoverskridelser på provianten. Som illustration kan jeg oplyse at dengang vi købte OMI, havde OMI et kostbudget som var lavere end vores nuværende 8\$25c, og dengang blev budgettet for OMI hævet til TORMs daværende niveau. Det er så siden sat ned til det nuværende fælles niveau. OMI-skibene kom ind i flåden med et lavere kostbudget end TORM har i dag.

OleS

Er der forskel i budgetterne afhængig af om der f.eks. udelukkende er filippinsk eller indisk besætning ombord?

HelleH

Alle skibe i TORM får den samme behandling og har det samme kostbudget, uanset nationalitet.

PiaL

Jeg hæfter mig ved at Ole Nielsen ikke klager over et decideret dårligt niveau, men han efterlyser "crémen" som er forsvundet, og det er klart at det må give reaktioner. De søfarende lever ude på skibene, og det er forståeligt, når nogle af dem reagerer. TORM kommer fra noget som måske kan kaldes luksusniveau, til en situation hvor man skal tænke sig om når der handles, på samme måde som vi skal i vores privatøkonomi. Vi var forberedt på reaktioner, og vi vil gerne lytte, men samtidig må vi også sige at vi var nød til at foretage ændringer.

OleS

Hvem benchmarkes der mod?

PiaL

International standard.

OleS

Spørgsmålet om den omfattende dokumentation til Sea Star!

HelleH/PiaL

Det er Sea Star, der ejer lageret ombord, så Sea Star ved, hvad der er hvis de skal bevare overblikket. Men al dokumentation er selvfølgelig ekstra arbejde for skibet.

OleS

Samtidig med at afdelingen er blevet skåret ned med en 2nd cook.

HelleH

Ja, det er rigtigt.

OleS

Er det muligt at implementere en slags rådhedsbeløb for skibet, som kunne tages ud af Sea Star-budgettet, og bruges når belejligt af skibet selv?

HelleH

Det er en interessant tanke, som vi kan prøve at arbejde videre med.

PiaL

Jeg har ikke hørt om et sådan forslag før, men vi overvejer hele tiden hvordan vi kan gøre tingene bedre og det er da en ide som man kunne lade indgå i den løbende evaluering. Men om det er nødvendigt henholdsvis ønskeligt, det ved jeg ikke. Det skal være sådan at vores 3000 søfarende stadig synes det er sjovt at sejle, og hvis der er utilfredshed så må vi se på det, om det generelt giver anledning til bekymring, justering, eller et eller andet. Det nuværende system har trods alt ikke kørt så længe og som nævnt, er det begrænset, hvor mange klager der er kommet om ringere kvalitet af provianten.

Se også historien side **32-33** om Mærsk og lagkagerne, som ramte medierne d. 25. november, efter en historie på Søfartens Lederes hjemmeside d. 24/11.



Fiskefileter glaceret i vand. 1,8 kilo med vand, 1 kilo uden vand.



Skindet fra fiskefileterne vejer 1,5 kilo



Stødt melis!?!

**Ole Philipen, formand for
CO-Søfart og DSRF, ex hovmester
fra DFDS, skoleskibet "Danmark"
og Mærsk.
Interview 22/11**

OleS

Har du kommentarer til at Mærsk registrerer kokke-kvalifikationer som problemet, og ikke spørgsmål om selve proviantens kvalitet?

OleP

Ja, det er noget forbløffende, særlig taget i betragtning at grundlaget for vores historie er henvendelser fra officerer, som typisk har mange års erfaring og som kender proviantkvaliteten hos Mærsk langt tilbage i historien.

Men at søgelyset rettes mod kokkene - som jo i praksis er et stort antal udenlandske kokke som er ansat i de seneste år, bekræfter vores tidligere kritik, som bl.a. blev rettet mod APM og Søfartsstyrelsen om kokke-kvalifikationer som ikke holdt vand, hvilket Søfartsstyrelsen også endte med at give os ret i.

OleS

Er der noget at sige til at de store rederier, også taget det svindende antal danskere ombord i betragtning, søger mod det de kalder over-middel internationale standarder på kostbudgetterne?

OleP

I virkeligheden tror jeg skoene trykker af helt andre grunde. Når det gælder Mærsk havde man indtil 2005 en god central sty-

ring af kostpenge, vareforbrug og kvalitet via proviantafdelingen på Esplanaden. Stort set alt proviant i form af tørproviant og kød der kunne sendes som frysegods, blev indkøbt hos forskellige skibshandlere i Danmark, som rederiet så kunne spille ud mod hinanden. Det gav god kvalitet og billige kostpenge, med hovmesteren som direkte ansvarlig overfor inspektøren efter hver udmønstring.

Omkring 2005/2006 nedlagde Mærsk proviantafdelingen og kontrollen med skibenes forbrug forsvandt. Der sneg sig en laissez-faire holdning ind i organisationen. Det gik jo forrygende godt det hele. Da krisen så ramte i 2008 sprang man over i den modsatte grøft, hånd i hånd med strømlinede computerstyrede varekataloger og bestillingsprogrammer. Men ved efterhånden at afskaffe de danske hovmestre, afskaffede man samtidig den officer som var ansvarlig for god kostøkonomi og rigtig anvendelse af råvarerne.

Jeg har set billederne fra Mærsk, og hørt hvad officererne oplever i Mærsk i dag. Det er muligt man ligger over det gennemsnitlige benchmark i verdensflåden, men det er fandme ikke verdens største rederi værdigt.

Når det gælder Torm, er det hele lidt af en déjà vu-oplevelse til de unge dage hvor hovmestrene var restauratører, og kunne stikke overskuddet fra forretningen i lommen - og uanset rederiet har udliceret kosten for et fast beløb, så fjerner det altså ikke rederiets eget ansvar efter sømandsloven, for at overholde bestemmelserne om sund, nærende og varieret kost.