

55°41'56.57"N 12°31'57.89"Ø

*MLC konventionen: Et stort socialt skridt fremad for global søfart* side 14

# HORISONT

#1, 2010

MARY ARCTICA  
AALBØR  
IMO 9311878

Fra aktive søfolk til passive gidsler

## SOS – fanget af pirater

Motionskonkurrencer er en vigtig del af HFVs virke

## MOTION ER FOR ALLE OM BORD



Horisont in English 28-49



## HORISON-talt

Søren Philip Sørensen  
ansvarshavende redaktør

# DEN SØFARENDE I CENTRUM

Vi er nu alle kommet godt i gang med 2010. Hvad kan vi så forvente, og hvilke udfordringer ligger der og venter på os. Ingen tvivl om, at den maritime sektor fortsat er mærket af den økonomiske krise selvom der bestemt også er lyspunkter at spore.

I Danmark er der overenskomstforhandlinger i år og det skal blive interessant at se hvordan erhvervets parter løser denne store opgave. Vi ønsker alle parter held og lykke med disse forhandlinger.

Det forventes også, at Danmark og EU som helhed i år ratificerer Maritime Labour Convention 2006 – i daglig tale MLC 2006. Denne konvention, udarbejdet igennem en årrække under ILO, byder på en skærpelse af de søfarendes vilkår generelt. Vi har en mere indgående artikel inde i bladet om denne vigtige konvention.

Dog skal det nævnes, at denne konvention forpligter de respektive lande til bl.a. at sikre de søfarende fornuftige muligheder for velfærd og adspredelse i land. Her glæder vi os til, at se hvad København eksempelvis kan byde på. I dag er der desværre ingen faciliteter i København for de søfarende.

I Handelsflådens Velfærdsråd følger vi nøje udviklingen og udfordringerne i den maritime sektor og arbejder løbende på, at tilpasse vores produkter. Som et synligt bevis på dette udkommer dette blad for første gang i en kombineret dansk/engelsk udgave. Det føler vi er et meget naturligt tiltag og vi er glade for, at endnu flere søfarende vil få lejlighed til at læse om vores virke og ydelser.

På nordisk plan intensiverer vi også samarbejdet både omkring nyhedsformidling og gensidig støtte og assistance primært i Rotterdam.

IMO (International Maritime Organization) har også valgt, at 2010 skal være "Den søfarendes år". Man ønsker at hylde den søfarende for den store indsats der bliver ydet i et meget vanskeligt og til tider farefuldt erhverv. Der vil blive afholdt forskellige arrangementer rundt om i verden for at markere dette. Det er selvfølgelig et positivt initiativ, især hvis det kan bringe mere viden om de søfarendes vilkår med sig. For os er hvert år den søfarendes år.

Her i Danmark har vi også set en del svenske rederier oprette kontor i Danmark og flage skibe ind under DIS. Vi har været i kontakt med de pågældende rederier med hensyn til service af deres søfarende. De er tydeligvis lidt usikre på vores rolle, så her ligger der også en opgave for os.

Men det fremgår med al tydelighed, at erhvervet bliver mere og mere globaliseret hvilket igen stiller krav til vores arbejde. Igen vil vi benytte lejligheden til at opfordre til samarbejde – bredt som nært og i skibe såvel som i land.

Vi er alle bedst tjent med at have den søfarende i centrum. Det er jer der er direkte på opgaverne og møder de store udfordringer til søs.

## INDHOLD



KONG NEPTUN OG FØLGE GIK OMBORD

### 06° Ækvatordåb på Mærsk Transporter

Supplyskibet Mærsk Transporter kunne tidligere på året ikke fortsætte sin færd sydover, før hedninge og novicer om bord havde været igennem en grundig udvendig såvel som indvendig renselse og fået nye navne.



MOTIONS Konkurrencerne ombord

### 08° En solstrålehistorie om motion og sund kost

De tre motionskonkurrencer om bord – under fælles betegnelsen "Do it" er en meget vigtig del af Handelsflådens Velfærdsråds virke. Ikke mindst set i lyset af de manglende muligheder for at afvikle arrangementer under land.

GÆSTFRIHED OG STORT PERSONLIGT ENGAGEMENT

### 13° HFV på besøg hos sømandskirken i Algeciras

ER DER PLADS TIL VELFÆRD I EN KAMPZONE?

### 20° Velfærd hos de danske styrker i Afghanistan

Folkene har brug for at kunne koble af, og få tankerne hen på noget andet end den død og ødelæggelse, der omgiver dem.

## FASTE SIDER

HORISON-TALT	02°
FOTOKONKURRENCE	03°
PREMIEREFILM	22°
BOGHORISONTERING	26°
TEXT IN ENGLISH	28°
MOTIONS Konkurrencer	50°
STØTTEPUNKTER I IND- OG UDLAND/SEAMEN'S	
SERVICE ASHORE	59°
KOLOFON	59°

FORSIDEFOTO: OSTIMD. HOEGNI PETERSEN, MARY ARCTICA VED SYDPOLEN





*Den svenske maskinasspirant Martin Getmar fra m/s Don Pasquale vandt med sit billede af sejlbåden mellem to broer 1. prisen et digitalt spejlrefleks-kamera fra Velfærdsrådets filmleverandør Walport Scandinavia.*

# *Foto- konkurrence for søfarende 2009*

*Skarphed og dybde går hånd i hånd i dette billede. Et gammelt skib under en mørk himmel, som understreger en forgangen tid og et bedrøveligt øjeblik. Billedet indbringer Gumundur Valdimarsson fra det islandske kystvagtsskib Tyr 5000 norske kroner fra Sjøfartsdirektoratet i Haugeund.*



## Dansk fotokonkurrence for søfarende 2009

Handelsflådens Velfærdsråd har siden 1958 afholdt en årlig fotokonkurrence for nuværende og tidligere søfarende. Og fra 1988 har de 15 bedste billeder fra denne konkurrence deltaget i en efterfølgende nordisk fotokonkurrence, sammen med indsendte bidrag til søsterorganisationerne i Norge, Sverige, Finland og Island.

56 fotografer havde i løbet af 2009 indsendt mere end 350 billeder til Handelsflådens Velfærdsråd.

Godt 100 af disse lå til parade i Maskinmestrenes Forenings lokaler på Sankt Annæ Plads, og efter at de to dommere, fotograf og fotolærer Jens Kostrup samt tidligere programredaktør i DR og fotojournalist Johs. Aakard var nået til enighed, kunne man præsentere de fem vinderbilleder.

### NORDISK FOTOKONKURRENCE 2009

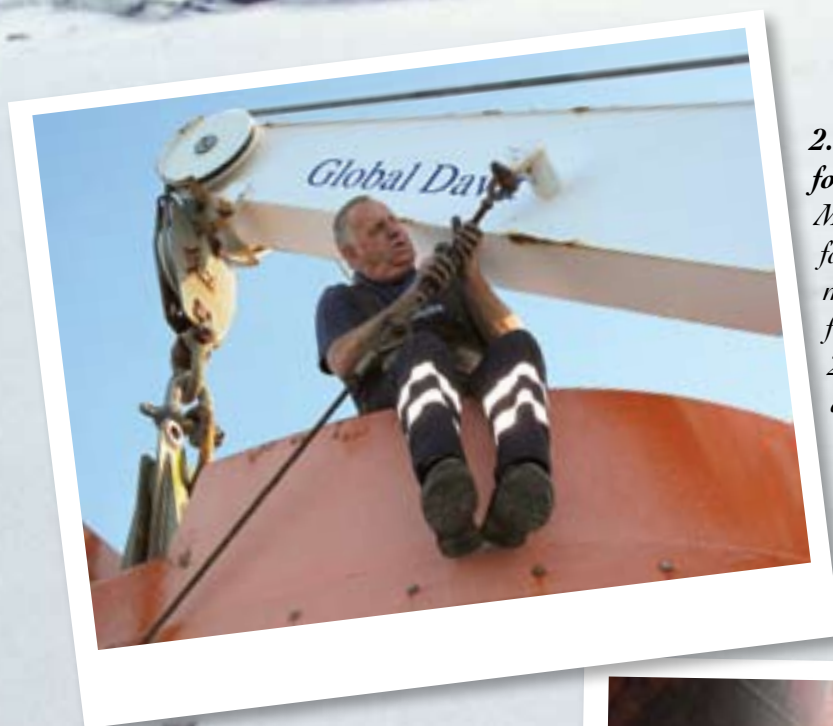
Udover de 5 danske vinderbilleder blev der udvalgt yderligere 10 billeder til den nordiske fotokonkurrence, der sammen med bidrag fra Sverige, Norge, Finland og Island dystede om 5 præmier fra nordiske sponsorer:

1. Et digitalt spejlrefleks-kamera fra Walport Scandinavia
2. 5000 nrk. fra Sjøfartsdirektoratet i Norge
3. 5000 skr. Svensk Sjøfartstidning
4. 350 euros fra Finnlines
5. 300 euros fra søfartsmagasinet Vikingur



### 1. præmien – fotoudstyr for 1.500 kr.

*Maskinmester Finn Salomon Nielsens maleriske øjeblik fra en fjern strand, er i al sin enkelthed en sikker vinder. Det fine samspil mellem de stærke farver og de grå omgivelser giver en god fornemmelse af noget eksotisk. Krydderier og palmevin.*

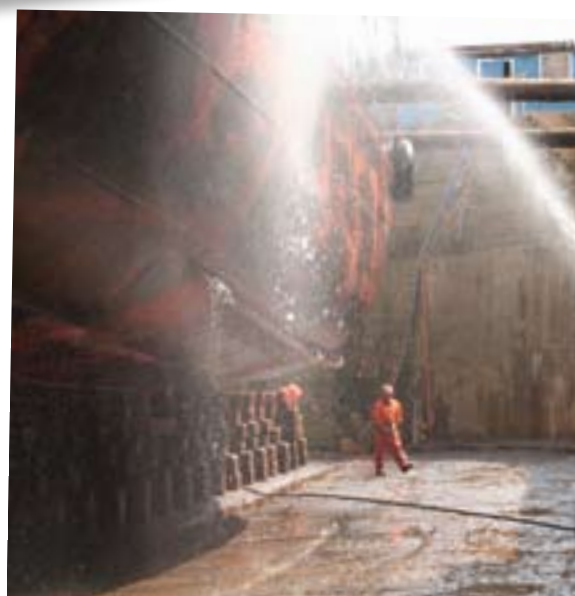
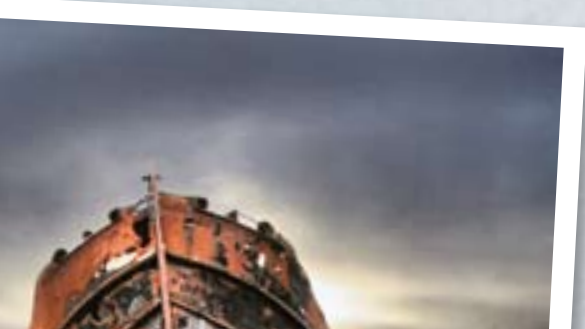


### 2. præmien – fotoudstyr for 1.000 kr.

*Mangeårig deltager i fotokonkurrencen og maskinbef Bo Thomsen fra Scandlines vinder 2. præmien for sit fine arbejdsbillede. Der er dyb koncentration for at få vantskruen til makke ret. En stor dreng i gang med sin finish.*

### 4. præmien – gavekort for 500 kr.

*Skibsfører Jan Richardt får 4. præmien for sit sprudlende spule-billede fra tørdokken. Og som så ofte før, f.eks. når man ser billeder af vejarbejde: Hvad mon manden til højre laver?*





**5. præmien – gavekort for 500 kr.**  
*Jan Richardt får tilfældigvis også 5. præmien, for sit Van Gogh-inspirerede støvlebillede. Der er vist en dame, der skal lære at binde snørrebånd.*



**3. præmien – fotobøger for 700 kr.**  
*Aspirant Laura Lyngge, der kender sit landskab, vinder 3. præmien for sit motiv, der netop er så fint komponeret, så det fortjener mangfoldiggørelse. Det kunne have været taget i dag, som for 100 år siden. Historiens vingesus!*



*Samtlige billeder indsendt til fotokonkurrencen 2009 kan ses på [www.hfv.dk](http://www.hfv.dk)*



#### FOTOKONKURRENCEN 2010

Ønsker du at deltage i Fotokonkurrencen 2010 for nuværende og tidligere søfærende, skal dine billeder være Handelsflådens Velfærdsråd i hænde **senest den 31. december**. Du kan maile dine digitale motiver til: [info@hfv.dk](mailto:info@hfv.dk) eller sende disse på en cd til:

**Handelsflådens Velfærdsråd**  
 Hejrevej 39, 2. sal  
 2400 København NV

#### INDSTILLING AF KAMERAET

For at kunne gengive de digitale billeder i en opløsning, der egner sig til tryksager og forstørrelser på print, anbefaler velfærdskontorets lokale fotolaboratorium følgende opløsning i forhold til det ønskede papirformat:

BILLEDSTØRRELSE	PIXELS:
10 x 15 cm	1208 x 1800
13 x 18 cm	1500 x 2235
18 x 24 cm	2100 x 3128
20 x 25 cm	2400 x 3000
20 x 30 cm	2400 x 3600
30 x 45 cm	3500 x 5250
40 x 60 cm	4700 x 7050
50 x 75 cm	5850 x 8775

#### BILLEDRETTIGHEDER

Hvis ikke andet er angivet, forbeholder Handelsflådens Velfærdsråd sig ret til at videregive de udvalgte konkurrencebilleder til formål, der fremmer dansk søfart. Til det betragter vi først og fremmest billeder til brug for HFV og deres søsterorganisationer i de nordiske lande, derudover til brug for maritime organisationer, institutioner og nyhedsmedier, der beskæftiger sig med søfart generelt. Men ønsker du ikke, at dine billeder bliver brugt til publicering af andre end Handelsflådens Velfærdsråd, er det bare at angive dette i forbindelse med indsendelse af billedmaterialet.

# ÆKVATORDÅB PÅ MÆRSK TRANSPORTER

Supplyskibet Mærsk Transporter kunne tidligere på året ikke fortsætte sin færd sydover, før hedninge og novicer om bord havde været igennem en grundig udvendig såvel som indvendig renselse og fået nye navne. Prompte blev der taget initiativ til at modtage Kong Neptun og hans følge, og det kom der følgende beretning ud af fra skibets fører

TEKST Lars Engdam, skibsfører

**D**åben blev vel afholdt klods op af den bøjje, der markerer Ækvator og Greenwich krydset. Så det var meget sjovt, og lidt specielt at det lige netop var der.

Vi var 4 der på forhånd var døbt, så det blev til konge, dronning, doktor og politi. Det var jo også fint nok, da vores position jo var bestemt på forhånd med bøjen lige agten for os.

At afholde dåben blev først besluttet lørdag morgen, så der var hektisk

aktivitet rundt omkring og i det skjulte, for ingen skulle jo ane at der var noget på færde. Jeg selv, kaptajnen, skulle være Kong Neptun og MCV skulle være dronning, Kokken blev doktor, og en af vores 2 førstestyrmande skulle være politi.

Søndag morgen var vi dog tæt på at blive afsløret, da en skibsassistent spurgte til ovens indehold i kabysen, da indholdet så mystisk ud. Han fik svaret, at det var et forsøg på at bage pebernødder,

der dog var slået fejl, og den godtog han ... heldigvis!

Søndag formiddag blev bøjen så spottet. Skibet blev stoppet og lagt på DP tæt ved bøjen, så der kunne tages billeder.

I mellemtiden var vi fire befarnе forsamlet på skibets hospital, hvor vi klædte os ud respektive kostumer.

Medens besætningen stod på hækrullen og betragtede bøjen, kom vi så på dækket under larm fra en megafon.

Der blev gjort store øjne, og grinet en del. Derefter blev de udbøbte skældt ud af Neptun for at forsøge at snige sig ubemærket over linjen, og flere af dem for at have gjort det flere gange. De blev nu alle beordret til C-dækket, så det nordlige smuds kunne vaskes af dem, og beordret til at udvise Kong Neptun og Dronning Amphitrite den respekt de havde krav på.

Alle hedningene blev så beordret på knæ, og én for én blev de kaldt frem. Først



Der er linet op til dåb hos de sølle landkrabber og ferskvandssøfolk på Mærsk Transporter, der kun har pjasket lidt nord for Ækvator, og indtil nu kun er at betragte som sølle, urene bolværksrotter.

Der har også været afholdt en vellykket Ækvatordåb på Mærsk Reacher fortæller Lasse Jensen fra skibet. Britterne har åbenbart en lidt anderledes tradition/procedure, men det blev et sjovt mix af begge. her er alle novicerne linet op inden dåbsritualet.

skulle de kysse dronningens fod, hvor der i anledningen af dagen, var lagt et stykke fisk som de skulle spise. Det var der ikke mange der kunne ! Om det var fisken, eller tæerne der gjorde det svært, melder historien intet om. Når dette var vel overstået, skulle dronningen selvfølgelig have et smækkys. Derefter tog doktoren og sheriffen over. Herfra fik man en pille (en mislykket pebernød) som var temmelig stærk. Så en indsprøjtning, i munden, af en udefinerbar væske, som efter ansigtsudtryk, mindst smagte lige så stærkt som pillen. Derefter indsmøring af kemikalier til den udvendige rensning, og så over på en lige linje og vente pænt på at skibets



brandpumpe blev startet op for et grundig spuling, der udgjorde det for selve dåben.

Derefter blev alle igen beordret til at knæle foran Dronningen og Kongen, og navnene på de døbte blev læst op, til sjov for mange. Neptun med følge drog slutelige tilbage til dybet.

30 minutter efter dåben mødtes alle igen til sandwich

lavet af kokken, og man fik en hyggelig snak om dagens alt overskyggende begivenhed. Til aftensmaden blev dåbsbeviserne så uddelt til alle.

Der var enighed om, at det var en god dag, og der var ingen, der havde opdaget at der ville blive afholdt dåb.

Efterfølgende kommentarer på Facebook strækker

sig også over alt fra "fedt" til "mærkeligt".

Fedt fra andre søfolk, og mærkeligt fra landkrupper derhjemme, som mener det er en tosset skik.

Måske fordi det er en uddøende tradition, som ikke får megen omtale derhjemme, men dog en begivenhed der rettelig bør afholdes, når man krydser Ækvator.

## Dagens avis på print

Handelsflådens Velfærdsråd norske støttepunkt i Suez-kanalen har nu også fået installeret en avismaskine, der gør det muligt at udprinte dagens avis fra det meste af verden.

Systemet rummer 6 forskellige danske aviser fra Politiken, Jyllandsposten, Nordjyske Stiftstidense, Børsen, og Ekstra Bladet.

Ved passage er det derfor en god ide at kontakte stationen i forvejen, for at bestille de aviser der matcher skibets nationale sammensætning. Det gøres bedst på mailadressen:

ngss.portsaid@sjofartsdir.no

På samme måde har Velfærdsrådet installeret avismaskine på den danske sømandskirke i Pelepas/Malaysia.



# En solstrålehistorie om motion og sund kost

De tre motionskonkurrencer om bord – under fælles betegnelsen "Do it" er en meget vigtig del af Handelsflådens Velfærdsråds virke. Ikke mindst set i lyset af de manglende muligheder for at afvikle arrangementer under land. Derfor er det også opmuntrende, når søfarende beretter om hvorledes man om bord med fordel kan gøre brug af Tramp- og RoRofarten eller løbekonkurrencen

TEKST kaptajn Kaj Jørgensen, Marie Mærsk

Jeg har i adskillige år døjet med overvægt og det er især efter min forfremmelse, at kiloene klistrede sig til mig. Som overstyrmand formåede jeg, at holde vægten lidt i ave takket været tankinspektioner og de mange ture op og ned i lastrummene. Men da arbejdet efter forfremmelsen antog en administrativ karakter, var det så som så med at holde noget som helst i ave. Vægten kravlede støt og roligt opad og nytårmorgen 2010 stod vægten på 140 kilo.

Det kunne jeg ikke leve med og tog derfor en beslutning om radikalt at ændre dette. Igennem årenes løb har jeg prøvet forskellige kure o.l. uden det havde den store effekt – snarere tværtimod. Så udover, at melde mig ind i det lokale fitness center tog jeg også kontakt til De Dansk Vægtkonsulenter. De var straks klar med rådgivning og assistance og mente, at jeg ville kunne tabe 50 kilo på blot 18 måneder.

Jeg var selvsagt skeptisk men fulgte deres rådgivning omkring kostomlægning m.m. Med stor opbakning fra min hustru, min personlige træner i fitness centret blev jeg meget afklaret omkring min situation. Det er vigtigt, at sætte sig nogle realistiske mål og så arbejder ud derfra.

Allerede efter den første uge havde jeg tabt 5 kilo gennem motion og kostomlægning



Motion handler ikke nødvendigvis om dyrt outfit, fitnesscentre, smarte mennesker og spejle.

og det gavtede selvtilliden kraftigt.

Da jeg påmønstrede Marie Mærsk fortsatte jeg ufortrødet

mit personlige projekt og har her haft en stor støtte i hovmester, Allan M. Hansen. Han har sørget for fedtfattig mad til min under hele udmønstringen selv om jeg da også indimellem har nydt lørdagsmiddagen og grill afterne.

Vigtigheden af en god og varieret kost samt rigeligt med motion kan jeg kun anbefale alle. Så derfor opfordrer jeg alle til at deltage i Handelsflådens Velfærdsråds motionskonkurrencer om bord.

Min indsats om bord har reduceret mit vægttab til i alt 26,3 kilo, og nu er jeg ikke længere i tvivl om, at jeg nok skal nok målet på de minus 50 kilo på 18 måneder.

Jeg vil gerne opfordre alle til, at fokusere både på kosten men sandelig også motionen og gribe de muligheder der er. Det kan betale sig!

SE STILLINGER PR. 1. JULI I MOTIONS-  
KONKURRENCERNE PÅ SIDE 50

## HANDELSFLÅDENS VELFÆRDSRÅDS MOTIONSKONKURRENCER

For at blive at blive trampfartscyklist, Ro-Ro'er eller deltage i løbekonkurrencen skal du under din udmønstring fuldføre en strækning på mindst 25 km. Når du så har gennemført 100 km, har du erhvervet en trampfarts-t-shirt, en roro-t-shirt eller en løbe-t-shirt.

For hver 25 km du har tilbagelagt, opnås en genvinst-andel. Blandt andelene vil der

ved årets slutning blive trukket lod om et antal præmier.

Første gang man indsender distancer til Handelsflådens Velfærdsråd, på mailadressen: [info@hfv.dk](mailto:info@hfv.dk) – opgives navn, skib, hjemadresse, og t-shirt størrelse.

Vi vil regelmæssigt udsende resultater i HFV-nyt, og løbende opdatere disse på [www.hfv.dk](http://www.hfv.dk)





Mange mangler tid og overskud til at dyrke motion. Derfor er ens motivation vigtig, hvis du skal strukturere motionen for kollegerne om bord på skibene

Moderat fysisk aktivitet dækker alle former for ustruktureret aktivitet/motion, hvor pulsen skal op.

# MOTION ER FOR ALLE OM BORD

Det er sundt at dyrke motion – det skal man ikke have taget den store skibsfører-eksamen for at vide. Det betyder nødvendigvis ikke, at jo mere motion man dyrker, jo sundere bliver man

TEKST Jacob Christensen, HFV

**D**er er rigtig godt gang i motion om bord til søs, det kan vi aflæse på alle de mange resultater vi får tilsendt. Flere og flere sender ivrigt deres nye resultater ind, hvorefter de bliver opdateret på nettet. Når de 100 km er opnået, får man tilsendt en T-shirt.

## GODE VANER OG DÅRLIGE VANER

For mange om bord er det blevet en vane, at man efter udskejning sætter sig op på cyklen, roer eller løber, hvilket må siges at være en god vane. Man behøver i virkeligheden ikke at påpege de dårlige, da man i bund og grund kender dem selv.

Der findes masser af informationer og undersøgelser omkring sundhed. En af dem er, KRAM – undersøgelsen, som står for **K**ost, **R**ygning, **A**lkohol og **M**otion, den beskriver de livsstilsfaktorer, der har størst betydning for at blive

ramt af alvorlig sygdom. Vi vil beskæftige os med det sidste bogstav i ordet nemlig M.

## HVAD ER GRUNDEN TIL AT MAN DYRKER MOTION

Nogen har motionen implementeret i deres hverdag, hvor andre nærmest skal hives op af sofaen for at komme i gang. Mange mangler tid og overskud til at dyrke motion. Derfor er ens motivation vigtig, hvis man skal strukturere motionen for kollegerne om bord på skibene.

Handelsflådens Velfærdsråd sætter præmier på højkant i motionskonkurrencen, bl.a. pulsøre, løbe- og cykeltøj, og sender løbende resultater ud på både hjemmesiden og med HFV-nyt, hvilket bl.a. kan medvirke til at motivere søfarende med at komme i gang med at dyrke motion. Både den individuelle konkurrence, der er om bord på det enkelte skib, og også skibene imellem, er ligeledes

med til styrke motivationen om bord.

Man kan og skal ikke tvinge folk til at dyrke motion, men meget peger i retning af, at motion er gavnligt for både fysikken og ens psyke. Det giver på én og samme tid bedre kondition og større overskud.

## MOTION ER GODT, MEGET MOTION ER MEGET BEDRE?

Kroppen er skabt til at bevæge sig. På sundhedsstyrelsens hjemmeside står der, at voksne skal bevæge sig mindst 30 min. af moderat intensitet helst alle ugens dage. Moderat fysisk aktivitet dækker alle former for ustruktureret aktivitet/motion, hvor pulsen skal op. Motion handler ikke nødvendigvis om dyrt outfit, fitnesscentre, smarte mennesker og spejle.

Det handler først og fremmest om at få gode vaner ind i hverdagen.

## HER ER ET PAR TIP:

- Tag altid trappen, hvis muligheden er der
- Stå op! Tal f.eks. i telefon stående/gående, stå op ved skrivebordet osv.
- Gå hen til din kollega med en besked frem for at sende en e-mail
- Læg fjernbetjeningen på hylden, så du er tvunget til at rejse dig

## MOTION ER FOR ALLE

Alle kan røre sig lidt mere i deres hverdag, f.eks. ved at melde sig til motionskonkurrencerne om bord. Tag trappen i stedet for elevatoren. Man behøver ikke at gå amok på en motionscykel eller løbe en maraton flere gange om året. Dyrker man meget motion, er det ikke ensbetydende med, at man er kureret for alle sygdomme, men det er med til at give et større overskud i hverdagen.

# Sommerens arrangementer

## MOTIONS CYKELLØB I ÅRHUS

Handelsflådens Velfærdsråd vil igen i år samle et felt af motionscyklistere til Marseliscykelløbet lørdag den 28. august. Vi vil derfor gerne invitere dig og evt. familie til at deltage i cykelløbet.

Starten går traditionen tro fra Tangkroen i den sydlige del af havnen, og ruten er placeret i det smukke terræn mellem Marselisborgskoven mod Odder og hjem igen via Saxild og Ajstrup Strand.

Vi mødes inden start fra kl. 9.00 til morgenmad og uddeling af startnumre og cykel-shirts på den internationale sømandsklub på Århus Havn.

Herfra triller man samlet til Tangkroen, hvor første 28 km-felt sendes afsted kl. 11.

Der serveres morgenmad og startnumre på sømandsklubben, inden man begiver til startlinien ved Tangkroen.

Prisen er 100 kr. pr. deltager, som betales umiddelbart inden start. Efter at rytterne er kommet i mål serveres der sandwich og forfriskninger på sømandsklubben.

Tilmelding til Handelsflådens Velfærdsråd: info@hfv.dk

- **helst inden fredag den 20. august.**
- **med oplysning om navn, hjemadresse og tlf. nr.**
- **samt hvilken distance du eller I ønsker at køre.**



Du kan tilmelde dig følgende distancer:

- **kl. 11.00: 28 km**
- **kl. 11.45: 100 km**
- **kl. 12.30: 50 km**

## GOLF I ESBJERG

Esbjerg Havne-Service og Handelsflådens Velfærdsråd har herved fornøjelsen af at invitere til golfturnering onsdag den 18. august 2010 i Esbjerg.

Stævneafgiften andrager 400 kr. pr. spiller, uanset om man er medlem af Breinholtgård Golf Center. De nævnte priser inkluderer greenfee, morgenmad, lunch, præmier samt deltagersouvenir.

**Beløbet skal være indbetalt på konto nr. 6737-0001073825 i Sydbank senest 2. august 2010.**

Hovedpræmierne er doneret af DFDS og er 2 returbilletter fra Esbjerg til Harwich for 2 personer inkl. bil.

Der spilles på en 18 hullers bane og stableford. Alle er velkomne uanset handicap, men matchen afvikles til max.



Der spilles på en 18 hullers bane og stableford.

handicap 36,0. Turneringen er opdelt i en A-række med handicap 0-23,9 og en B-række med handicap 24,0-36,0 samt en gæsterække.

STED:

Breinholtgård Golf Center  
Kokspangvej 17-19  
6710 Esbjerg V

PROGRAM ONSDAG DEN 18. AUGUST

**08.00-08.45 morgenmad**

**08.30 mødetid**

**09.00 gunstart**

**14.30 lunch og præmieoverrækkelse**

TILMELDING TIL:

Handelsflådens Velfærdsråd  
Hejrevej 39  
2400 København NV

**Senest den 2. august pr. brev på e-mail: lisbet@hfv.dk eller på www.hfv.dk**

## DHL STAFET 2010

Handelsflådens Velfærdsråd inviterer søfarende i handelsflåden til årets store løbeoplevelse, nemlig DHL Stafetten. Der er tale om verdens største motionsløb.

I år løber vi mandag den 30. august kl. 18.00 i Fælledparken i København.

Der løbes 5 x 5 kilometer så hvert hold består af 5 løbere.

Deltagelsen er betalt og tilmelding skal sendes til Handelsflådens Velfærdsråd: [sps@hfv.dk](mailto:sps@hfv.dk) – **senest den 1. august.**

Vi glæder os til at se jer i Fælledparken.



# SPORTSTØJ TIL LØB OG CYKLING

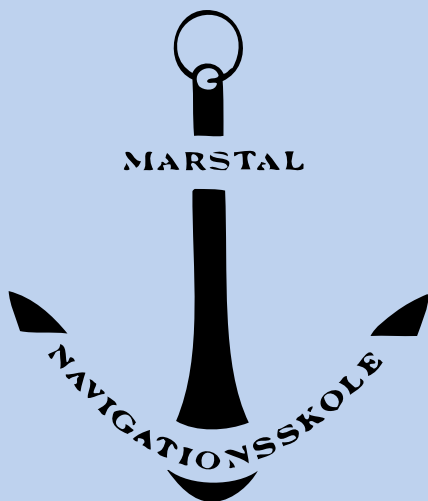
I forbindelse med sidste års Marse-lis løb foreslog maskinchef Peter Klaus Hansen, at vi skulle se på muligheden for at tilbyde de søfærende sportstøj. Gerne sportstøj der samtidig viste, at man kom fra Det Blå Danmark.

Vi har arbejdet videre med denne gode ide og kan nu lancere resultatet. Kvalitetstøj fra vores mangeårige leverandør Poul Holm Sport – og med støtte fra Danmarks Rederiforening – World Careers, Co-Sea, Søfartens Ledere og Maskinmestrenes Forening som alle, sammen med Handelsflådens Velfærdsråd, har fået sit logo påtrykt trøjer og bukser.

Tøjet kan bestilles hos Handelsflådens Velfærdsråd og priserne er særdeles attraktive.

Et løbesæt koster kr. 100,- og et cykelsæt kr. 250,-.

Vi håber mange vil få stor glæde af dette produkt.



## Marstal Navigationskole har styr på uddannelsen

**SKIBSFØRERE OG SKIPPERE  
HF-Søfart**

**Omfattende kursusaktivitet  
Rekvirér brochure**

**FREMTIDSSikrede UDDANNELSER!**

Ellenet 10, DK 5960 Marstal. Telefon 62 53 10 75  
marnav@marnav.dk www.marnav.dk



# MARITIM SKOLEFODBOLD PÅ TÅSINGE

4 fodboldhold fra Simac og Svendborg Søfartsskole deltog i Handelsflådens Velfærdsråds forårsturnering på banerne ved Tåsinge Hallen. En dobbelt-turnering, alle mod alle, gjorde at man forlod stadion med ømme ben efter mere end to timers fodbold til alle hold. Men så havde man også skilt færene fra bukkene, og ikke overraskende vandt sidste efterårs forsvarende mestre fra Simac BJ5 igen vindertrofæet efter at have besejret Simac Senior med 1-0 i finalen.



**Herluf Trolles Gade 5  
1052 København K.**

tlf. 70 30 08 38 - fax 70 30 08 39  
email: unisea@3f.dk



Ikke overraskende vandt sidste efterårs forsvarende mestre fra Simac BJ5 igen vindertrofæet



Sømandspræst  
Asger Mørck  
Iglesia Danese del Mar  
Algeciras  
Telefon 0034-6802 64337  
Mail [algeciras@dsuk.dk](mailto:algeciras@dsuk.dk)  
Åbningstider  
17.00 til 21.30

Bent Nordkvist fra Handelsflådens Velfærdsråd sammen med Asger Mørck gør klar til at trykke dagens danske og udenlandske dagblade på sømandskirkens avisprinter.

# HFV på besøg hos sømandskirken i Algeciras

TEKST Søren Philip Sørensen, HFV

For nylig besøgte Handelsflådens Velfærdsråd sømandspræst Asger Mørck i Algeciras. Der er jo et meget tæt samarbejde med sømandskirkerne i udlandet og disse besøg er derfor helt naturlige.

Asger har en meget bred baggrund, der uden tvivl er til stor gavn i hans virke som sømandspræst. Inden Asger blev uddannet som præst tilbage i 1992 havde han arbejdet i Søværnet, været landmand, buschauffør og studeret medicin. Blot for at nævne noget af det Asger har beskæftiget sig med.

Efter 3 år som sømandspræst i Antwerpen kom Asger til Algeciras for 8 år siden.

Igennem årene har Asger sammen med sin hustru Anette, der har fungeret som assistent udført en stor indsats for de søfarende, der anløber Algeciras.

I modsætning til de fleste andre sømandskirker er der ikke en reel kirke tilknyttet denne post i Algeciras. Asger bor tæt ved havnen og har en kombineret klub og lejlighed. De søfarende har mulighed for, at komme på nettet, spille, se fjernsyn og nyde socialt samvær under meget hyggelige og afslappede former. Noget der er meget værdsat.

Asger har også en af de af Handelsflådens Velfærdsråd sponserede avismaskiner stående og kan printe dagfriske

aviser på flere forskellige sprog til de søfarende. Det er tydeligt, at se og forstå hvorfor Asger er en populær person i Algeciras. Der er et stort engagement med hensyn til at besøge og servicere de søfarende, og den store tillid mellem Asger og de søfarende var til at få øje på da vi også havde lejlighed til at besøge Olga Mærsk.

Netop denne fortrolighed er så vigtig i forhold til skibsbesøg.

På foranledning af Asger har Handelsflådens Velfærdsråd valgt at sponsere oprettelse af Wi-Fi hotspot på terminalen i Algeciras. Det er endnu ikke endeligt på plads, men vil uden tvivl være en

stor gevinst for de søfarende. Her er Asger en stor drivkraft.

Algeciras er en vigtig havn i Middelhavet og i forhold til Afrika. Konkurrencen i dette område er også meget hård, hvilket vi også blev orienteret indgående om da vi besøgte Mærsk Terminalen. Den megen aktivitet betyder selvsagt også et stort behov for service til de søfarende.

Vi håber, at Asger Mørck vil være synlig i Algeciras i lang tid endnu samt at det gode samarbejde må fortsætte. Målet er og bliver så optimal en service til de søfarende som overhovedet mulig.

En stor tak til Asger for hans gæstfrihed og store personlige engagement.

# Et stort socialt skridt fremad for global søfart

Konventionen vil forbedre dansk søfarts og danske søfarendes konkurrenceevne, fordi de "billige bliver dyrere", mener sekretariatschef Michael Wengel-Nielsen, der er en af de danske bagmænd bag konventionen

TEKST Peter Larsen, HFV

**M**LC – Maritime Labour Convention 2006, er et stort socialt skridt frem for global søfart, men for dansk skibsfart får konventionen ikke den store, direkte betydning her og nu. Det kan den få fremadrettet, da konventionen vil gøre "de billige søfarende og rederier dyrere", og dermed vil konventionen styrke danske rederiers og danske søfarendes konkurrenceevne.

Og hvorfor bliver de billige dyrere?

– Fordi MLC konventionen løfter det sociale niveau for alle søfarende fra nationer, som ratificerer konventionen, og det vil de fleste – formentlig alle – nationer gøre ad åre, vurderer sekretariatschef

Michael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen for mindre skibe.

Og hvad ved Michael Wengel-Nielsen så om det?

Han ved faktisk temmelig meget. Han er måske blandt dem herhjemme, der ved mest om konventionen, tankerne bag den, forhandlingerne om den og det endelige resultat. Som Danmarks Rederiforenings repræsentant i ILO – International Labour Organisation – har han været med i forarbejdet til konventionen siden 2001, hvor de første spredte tanker om at skabe fælles globale rettigheder for søfarende blev luftet.

– MLC er den fjerde maritime grundpille. Vi har SOLAS, der regulerer søsikkerhed.



**Michael Wengel-Nielsen, Danmarks Rederiforenings repræsentant i ILO har haft stor indflydelse på udformningen af den nye MLC-konvention.**

periodens længde, ret til fri hjemrejse, lægehjælp, velfærd og arbejdsmiljø, og at der skal udbetales hyre mindst en gang om måneden.

Desuden at de søfarende skal være omfattet af en række sociale ordninger, som kan omfatte f.eks. arbejdsskadesforsikring, sygepleje, sygehyre, arbejdsløshedsforsikring, barselsorlov, alderspension etc.. Alt sammen ordninger som vi finder naturlige, men som vil være nyskabelser i mange lande uden for EU.

– Det betyder, at stater, som ratificerer konventionen, har pligt til at sikre, at reglerne bliver overholdt på det enkelte skib, før de lokale søfartsmyndigheder kan udstede et MLC certifikat til skibet. Og med certifikatet har den enkelte reder pligt til at overholde konventionen.

– Certifikatet skal fornys hvert 5. år med et midtvejssyn



efter 2,5 år, forklarer Michael Wengel-Nielsen.

Det bør understreges, at konventionen ikke blander sig i f.eks. lønniveau eller længden af frihedsperioder udover lovpligtig ferie. Det er op til de organisationer, der repræsenterer de søfarende, at forhandle, men konventionen sikrer et minimum af sociale forhold, som man skal leve op til – nemlig de bestemmelser, man i fællesskab har vedtaget i ILO.

#### LIGE KONKURRENCEVILKÅR

Det er nærliggende at forestille sig, at der er nationer, som ikke vil ratificere konventionen, og at der er redere, som er ligeglade med at blive MLC certificeret.

– Det er ikke utænkeligt, erkender Michael Wengel-Nielsen.

– Jeg tror imidlertid, de skibe vil påkalde sig særlig opmærksomhed fra havnestatskontrollen. Havnemyndighederne i et land, der har ratificeret konventionen, forpligter sig nemlig til også at håndhæve konventionen overfor skibe fra lande, der ikke har ratificeret konventionen.

– Det vil blive for besværligt for ikke-certificerede fartøjer at manøvrere i international fart. Jeg tror derfor, det kun er et spørgsmål om tid, før MLC slår igennem globalt og dermed er med til at sikre mere lige konkurrencevilkår.

#### ENIGHED OG CSR

– I den forbindelse er det også vigtigt at fremhæve,

## MLC, 2006

Maritime Labour Convention, 2006, er en sammenskrivning af 42 eksisterende konventioner og 29 henstillinger. Der er altså ikke noget nyt i konventionen i forhold til konventioner og henstillinger, men 8 af konventionerne er aldrig trådt i kraft. Der er store forskelle i, hvor mange konventioner de enkelte lande har ratificeret. Af de 42 konventioner har Danmark således kun ratificeret de 15.

Med MLC, 2006 er der skabt én konvention, der kan indarbejdes i de nationale

lovgivninger og dermed skabe et fælles grundlag for de sociale forhold i international skibsfart.

Konventionen er delt op i fem hovedafsnit, der handler om:

- Ansættelsesbetingelser.
- Ansættelsesvilkår.
- Indretning, beboelse, kost og velfærd.
- Arbejdssikkerhed, sundhed og social beskyttelse.
- Gennemførelse, overholdelse og håndhævelse af konventionen.

at konventionen er vedtaget i enighed i ILO. De enkelte lande og organisationerne i dem ønsker altså at være med til at gennemføre disse minimumsstandarder.

– Fra kundeside er der samtidig en stigende interesse for CSR – Corporate Social Responsibility. Det kan være med til at skubbe udviklingen i den rigtige retning mod større social ansvarlighed over for besætningerne, og igen give dansk skibsfart en fordel, vurderer han.

– MLC er jo CSR for skibsfarten!

#### ALLE OM BORD ER SØFARENDE

Konventionen fastslår, at alle, der arbejder om bord på et skib, er søfarende og dermed omfattet af konventionen.

Rederen har således et ansvar for, at de sociale regler også omfatter de søfarende, som er ansat af en underleverandør som f.eks. en restauratør, så længe de er

om bord, mens skibet sejler; men det betyder ikke, at de skal omfattes af rederiets overenskomster.

MLC accepterer underleverandørernes overenskomster med hensyn til løn og frihed men i øvrigt skal den sociale og ansættelsesretlige sikring følge konventionens krav – det har rederen det endelige ansvar for.

#### DANSKE SØFARENDE

Som anført tidligere får konventionen ikke den helt store betydning for danske søfarende her og nu. Et par forbedringer vil der dog komme.

Danske søfarende får ret til 16 ugers løn under sygdom samt sikres behandling for sygdom for rederiets regning ligeledes inden for 16 uger.

– Vi har i dansk skibsfart et højt niveau med hensyn til de sociale forhold, men vi har i organisationerne en fælles interesse i at hæve bundlinjen i andre lande i stedet

for at gøre danske søfolk dyrere. Det vil blot gøre dansk skibsfart mindre konkurrencedygtig, påpeger Michael Wengel-Nielsen.

Med til historien hører, at konventionen først træder i kraft, når mindst 30 lande, som tilsammen repræsenterer 33 % af verdens samlede tonnage, har ratificeret konventionen.

Det mål bliver nået inden længe. Alle EU-lande forventes at gøre det inden udgangen af 2011 – eller rettere – skal gøre det inden udgangen af 2011. MLC er nemlig allerede indarbejdet i et EU-direktiv, som har "bagkant" på det tidspunkt.

Det danske folketing er netop nu ved at indarbejde konventionen i dansk lovgivning og forventes at ratificere konventionen inden sommerferien i år.

Konventionen omfatter alle skibe over 500 BT i international fart.

# - dit faglige netværk



Maskinmestrenes  
Forening

Management and Technology

Sankt Annæ Plads 16  
1250 København K

Telefon 3336 4920  
mf@mmf.dk · www.mmf.dk

# STRANDEDE SKIBE

Fra tid til anden oplever man desværre, at skibe og derved også søfarende strander i danske havne. Der kan være flere grunde til dette men ofte skyldes det økonomiske eller sikkerhedsmæssige problemer. Når et skib tilbageholdes, er det selvfølgelig en ubehagelig oplevelse for besætningen, der ikke altid ved hvornår de kan forlade skibet, eller hvornår skibet bliver frigivet

TEKST Søren Philip Sørensen, HFV

Tidligere i år oplevede Handelsflådens Velfærdsråd igen et af disse kedelige tilfælde nemlig da coasteren "Cormorant" blev tilbageholdt i Frederiksværk med en besætning på tre. Skibets ejer og kaptajn forlod skibet allerede i december måned og efterlod besætningen, der bl.a. ikke havde modtaget løn i flere måneder og i øvrigt havde meget urimelige vilkår ombord.

Da Handelsflådens Velfærdsråd fik viden om denne situation tog man straks affære. Besætningen – to ghanesere og en ukrainer – blev besøgt to gange om ugen. Vi assisterede med proviant, varme, nyheder, bøger og film samt ikke mindst besøget i sig selv, der havde stor betydning.

Sideløbende arbejdede ITF's danske inspektør på, at løse problemet omkring den manglende løn.

## INDSAMLING PÅ DANSTEEL

Eftersom Danmark har ratificeret ILO konvention no. 163 tilbage i 1993 har vi samtidig en forpligtigelse overfor søfarende der besøger danske havne. Denne opgave deler vi i praksis med havnemyndighe-



Handelsflådens Velfærdsråd kommer med forsyninger til besætningen på den strandede coaster Cormorant i Frederiksværk.

enkelstående, er vores fokus helt klart på besætningens ve og vel. De forhold de boede under på skibet var under al

men der var tale om personer der ufrivilligt var efterladt i en meget uheldig situation.

Heldigvis blev der fundet en løsning ikke mindst med Velfærdskontorets medvirken, og de tre søfarende kunne forlade Danmark i februar måned. På det tidspunkt var der taget arrest i skibet, hvorfor de langt om længe kunne forlade deres ufrivillige fængsel. I skrivende stund er skibet endnu ikke solgt, og de har derfor endnu ikke modtaget deres udestående hyre.

Undervejs var der dog også positive oplevelser. Flere borgere i Frederiksværk besøgte de søfarende med dagligdags fornødenheder, og på DanSteel blev der iværksat en støtteindsamling til de tre søfarende. Det var en flot gestus og har givet de søfarende nogle tiltrængte midler.

Vi håber selvsagt, at det varer længe før vi igen kommer i en tilsvarende situation. Samtidig kan vi så glæde os over, at det ikke er en situation danske redere sætter deres medarbejdere i.

Vi assisterede med proviant, varme, nyheder, bøger og film samt ikke mindst besøget i sig selv, der havde stor betydning. Sideløbende arbejdede ITF's danske inspektør på, at løse problemet omkring den manglende løn

derne og de enkelte havneservicer. I langt de fleste tilfælde er det helt problemfrit og kun en god opgave.

I sagen omkring "Cormorant", som desværre ikke er

kritik og deres situation uacceptabel. Desværre måtte vi også erkende, at det officielle Danmark ikke helt var gearret til at løse denne opgave. Absolut en vanskelig opgave,



# ALLE GIDSLER ER PÅ HAVET IGEN

De var 11 russere, en ester og en georgier om bord på CEC Future, der i Adenbugten var på vej fra Antwerpen til Batam i Indonesien 7. november 2008 med en ladning stålplader. Midt på eftermiddagen blev skibet opbragt af somaliske pirater, der ikke lagde begrænsninger på deres skydelyst. På bare tre kvarter var besætningen forvandlet fra aktive søfolk til passive gidsler og samtidig blevet midtpunkt i et spil om millioner, som siden blev belyst i tv-dokumentaren "SOS – fanget af pirater". For besætningen blev det 71 døgn i uvished og usikkerhed om fremtiden. Uden mulighed for at følge med i de bestræbelser, rederiet, Clipper Group, gjorde for at få løsladt dem og frigivet skibet. De var tavse vidner til en tiltagende tilsvining af skibet af en flok khat-tyggende pirater, som med mellemrum gerådede ud i interne slagsmål, så blodet flød. Det siger sig selv, at det er en voldsom belastning både fysisk og ikke mindst psykisk at befinde sig om bord på et skib, hvor en flok bevæbnede narkomaner sætter dagsordenen

TEKST Peter Larsen, HFV

## BEREDSKABSPLAN

Allerede tidligt i forløbet begyndte rederiet at forberede sig på løsladelsen og etablere et beredskab til at tage sig af besætningen, når den blev løsladt, fortæller Niels Mathiesen, der er general manager for policy og standard setting i Clipper Group.

– Det handlede om intensiv psykologisk bistand straks efter løsladelsen og forskellige aktiviteter for gruppen sammen med familierne. Alle blev sendt hjem to måneder med fuld løn, hvorefter der var en ny runde med psykologen, der vurderede, om de var klar til at gå i gang igen. Det var de, og i dag er alle på havet igen, fortæller Niels Mathiesen, som glæder sig over, at beredskabet virkede.

## ÅBENHED

Clipper Group har valgt at være meget åben om kapringen og stillede velvilligt op til interviews under forhandlingsforløbet og briefede pressen jævnlige.

Det var en bevidst strategi, som er ført videre efter kapringens afslutning.

Medarbejdere i rederiet stiller gerne op til foredrag, officersseminarer og diskussioner om uvæsenet, da en af vejene



til at forebygge nye kapringer efter rederiets mening er at dele erfaringer og lære af hinanden.

## FOKUS PÅ BESÆTNINGEN

– Vi var på ukendt grund i november 2008, da vi blev udsat for en kapring. Vi havde godt nok udarbejdet nogle retningslinjer, men de slog ikke til.

– Siden har vi udarbejdet faste procedurer, både for hvordan vi skal forholde os ved en kapring men også, hvordan vi bedst og mest sikkert kommer rundt om Afrikas Horn, da vi har skibe i det farvand 1 til 2 gange om ugen. På officersseminarer og møder med besætninger forsøger vi at skabe en fælles bevidsthed om, at det er en fælles procedure, som skal overholdes af hensyn til besætningen.

– Rederiets fokus er uden forbehold besætningen. Skib og last kan erstattes, men det kan besætningen ikke, understreger Niels Mathiesen.

## BMP

Han påpeger i øvrigt, at Clippers procedure for passage ved Afrikas Horn stort set er den samme, som senere



Der ventede et større oprydningsarbejde efter kapringen.

er udarbejdet af en række internationale skibsfartsorganisationer – herunder Danmarks Rederiforening – og kendt som Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia (forkortet BMP).

– Vi følger naturligvis retningslinjerne i BMP, men det er der stadig en fjerdedel af skibene, som ikke gør. Det er uforståeligt, og vi har opfordret til, at de pågældende rederier bliver offentliggjort med navne, men det vil de involverede myndigheder ikke være med til, fortæller Niels Mathiesen.

Han understreger, at der så vidt han ved, ikke er danske rederier mellem dem, der ikke følger BMP.

#### RISIKOPROFIL

– BMP indebærer bl.a., at vi før hver passage udarbejder en risikoprofil. Vurderes risikoen at være høj, afventer vi andre fartøjer for at sejle i konvoj. Vi har i visse tilfælde

ventet helt op til 3-4 dage. Det koster naturligvis, men det er en pris, vi er indstillet på at betale af hensyn til besætningen.

Enkelte gange har rederiets skibe haft russiske soldater om bord, idet russerne som eneste nation stiller soldater til rådighed for at beskytte fartøjer og besætninger, der deltager i russiske konvojer.

#### VI ER IKKE SOLDATER

Rederiet har sagt nej til private vagtselskaber.

– Vi har haft møder med vagtselskaber men fravalgt den løsning, fordi vores besætning skal ikke være soldater, forklarer Niels Mathiesen.

– Med private vagtværn om bord er det kaptajnen, der skal træffe beslutning om magtanvendelse. Der kan

desuden hurtigt opstå juridiske problemer, som vi ikke kan forudse.

– Når vi har soldater om bord, står de under militær kommando. Det er ikke besætningens ansvar, hvornår eller hvordan magten skal udøves. Derfor siger vi ja til soldater men nej til private vagtværn, uddyber han.

#### MELDT TIL POLITIET

Clipper Group har anmeldt de

somaliske pirater til statsanklageren for særlig international kriminalitet, vel vidende at piraterne næppe nogensinde bliver stillet til regnskab for forbrydelsen ved en dansk domstol.

Niels Mathiesen: – Vi er blevet opmærksomme på det såkaldte virkningsprincip i lovgivningen. Kort fortalt går det ud på, at når den, der udsættes for forbrydelsen – i det tilfælde den der afpreses – er i Danmark, kan den,

Det flød med kath-planter, som der kom friske forsyninger af hver dag.



der er årsag til forbrydelsen – piraterne i dette tilfælde – strafforfølges efter dansk lovgivning, selv om de ikke befandt sig i Danmark på tidspunktet for forbrydelsen.

Om påstanden holder vil blive op til en dansk domstol at afgøre. Det forudsætter dog, at de somaliske pirater findes og bliver udleveret til Danmark. Alene det udgør et stort problem, selv om flere af dem er identificeret.

– Men vi er nødt til at bruge de muligheder, som retsstaten giver os. Vi vil med alle midler forsøge at presse på for at skabe interesse for at løse problemet, som jo bunder i et politisk ustabil styre i Somalia, begrunder Niels Mathiesen også politianmeldelsen med.

#### LØSEPENGE

Siden CEC Future blev kapret er problemet med pirateri

vokset i både antal og grovhed, og i foråret slog USA til lyd for, at der blev sat en stopper for udbetaling af løsepenge til piraterne.

Forslaget blev fra dansk side hurtigt skudt ned, fordi – som Niels Mathiesen udtrykker det – løsepenge er vores eneste mulighed for at få besætningen frigivet.

– Gør amerikanerne det ulovligt at udbetale løsepenge

## FLERE OG FLERE KAPRINGER

Antallet af kapringer og angreb på skibe ved Afrikas Horn og i Adenbugten stiger år for år. Således har udviklingen været de seneste fem år – dog med en tendens til et faldende antal i de første måneder af 2010, hvilket tilskrives den skærpede overvågning.

2005: .....	35 kapringer
2006: .....	10 kapringer
2007: .....	31 kapringer
2008: .....	42 + 111 angreb
2009: .....	47 + 217 angreb

Vi må i skibsfarten være åbne og udveksle erfaringer, så vi forsøger at være foran piraterne og dermed forebygge kapringer

Det er heller næppe befordrende for en udlevering, at den politiske interesse for at få somaliere til Danmark for at retsforfølge dem kan ligge på et formentlig meget lille sted.

og nægte rederier, som udbetaler alligevel, adgang til amerikanske havne, vil vi finde andre veje til at udbetale pengene på, så de ikke kommer direkte fra rederierne, forudser han.

– Vi vil i hvert fald ikke være med til at gøre besætningen til gidsel, understreger han.

Han tror i øvrigt ikke, at det vil sætte en stopper for pirateriet.

– Det kan kun løses ad politisk vej, vurderer han.

– Indtil da må vi i skibsfarten være åbne og udveksle erfaringer, så vi forsøger at være foran piraterne og dermed forebygge kapringer, mener han.



CEC Future ankret op i Salah efter frigivelsen.

# VELFÆRD HOS DE DANSKE STYRKER I AFGHANISTAN

## ER DER PLADS TIL VELFÆRD I EN KAMPZONE?

TEKST Frank Bjørn Christensen, tidligere sømandspræst i Rotterdam

Det kunne være et nærliggende spørgsmål, men faktisk er det afgørende spørgsmål et andet, nemlig: Kan vi undvære velfærd – og svaret er "Nej!" For folkene har brug for at kunne koble af, og få tankerne hen på noget andet end den død og ødelæggelse, der omgiver dem. Eller bare få lagt lidt afstand til de afsavn, der følger med, når man opholder sig i så fremmedartede omgivelser i lang tid, bogstaveligt talt langt fra hjemmet og uden øl.

Nu kan velfærd defineres på mange måder, og der er en stående diskussion om for eksempel sport og fysisk træning er velfærd. Hvad der er velfærd for den ene er ikke nødvendigvis velfærd for den

anden. Men med det øgede fokus på krop og fysisk udfoldelse vil velfærd for mange være muligheden for at kunne dyrke sport og muskeltræning og vedligeholde en form, der er opbygget igennem lang tid.

Billedet af velfærd er meget forskelligt alt efter hvor, man befinder sig i Afghanistan. Generelt er det sådan, at hvis man befinder sig et af de store steder som Kabul, Kandahar, Camp Bastion eller Camp Price, så er der meget velfærd og gode muligheder for at dyrke lidt af hvert af sport. Kommer man lidt længere ud som PB Budwan (der tidligere hed Armaddillo), så er det mere begrænset for til sidst at være temmelig sporadisk i de mere eller mindre permanente patrol-

jebaser. Men uanset hvor langt du kommer ud, er der en telefonforbindelse, og de danske soldater skal ikke have været ret lang tid et sted, før der bliver sat jernrør op, så man kan lave pull ups, og der bliver arrangeret improviserede vægte, så styrketræningen kan holdes ved lige. Tunge ting kan man næsten altid finde at slæbe på.

Til sammenligning er der for eksempel her i Camp Bastion et veludstyret motionstelt med aircondition. Her er spinning-cykler, romaskiner, løbebånd, crosstræner og hele rækken af håndvægte og maskiner til træning af alle muskelgrupper. Udendørs er der så indrettet en crossfit bane, hvor man kan få afløb for alle indestængte aggressioner i hvert fald i vinterhalvåret. Ellers skal man være gode venner med de fyrre til halvtreds graders varme, det er i sommerhalvåret. Der bliver også arrangeret løb, som for eksempel Hesco Half Marathon. Fordelen i Camp Bastion er størrelsen, så man ikke behøver at løbe på en 800 m rundstrækning, men ulempen er, at man helst skal meget tidligt op, hvis man skal undgå støvet i ørknen.

Den traditionelle "Dancon March" skal også nævnes. På hvert hold bliver der arrangeret en 25 km march, der bliver afholdt på forskellige datoer og i forskellige lejre, så flest muligt får lejlighed for at deltage.

En blanding af socialt arrangement og sports arrangement er "Viking Games", opkaldt efter den lille danske lejr i den store Camp Bastion.

Hver afdeling stiller med et hold, der både individuelt og som hold dyster mod hinanden i holddisciplinerne hockey, volley og "slå søm i", og enkeltdisciplinerne "stærk mand", bordfodbold, bordtennis, ringridning på cykel og dart. Dagen sluttet af med BBQ arrangement og fælles-sang. Oprindeligt var datoen fastsat til 5. maj, men da der i løbet af natten kom 11 sårede danskere ind på felthospitalet, blev "Viking Games" udsat til en senere lejlighed. Et eksempel på force majeure i en lidt anderledes hverdag.

I Camp Bastion er der også blevet plads til et velfærdstelt. Ud over bordtennis er det her, man kan se film, udfolde sine musiske talenter og spille computerspil mod og med andre. Det er også her i området, at containerne med velfærdsin-ternet og telefoner er opstillet. Kontakten med hjemmet og omverdenen er et vigtigt led i velfærden, der dog afbrydes i det øjeblik, der er sårede eller døde. Det gøres for at sikre at de pårørende bliver underrettet først, og at det sker direkte og ikke igennem pressen. Endnu et eksempel på de lidt specielle forhold, vi lever under.

Så fine forhold har de af gode grunde ikke ude i forreste linie. Internet forbindelsen ryger først, men ingen soldater er afskåret fra at ringe hjem. Post er også af stor betydning. En brevhuslen skrevet i hånden og på rigtigt papir eller en børnetegning er uvurderlig for ikke at tale om en pakke med små gaver



### Skagen Skipperskole

Har du viljen - kender vi vejen

**Skolen tilbyder uddannelse til:**

- Kystskipper
- Sætteskipper
- Maritim Forberedelse

**Skolen tilbyder maritime kurser:**

- Erhvervsduelighedsbevis
- ROC, LRC og GOC
- Radar og ARPA

[www.maritimviden.dk](http://www.maritimviden.dk)

e-mail: [skawskip@skawskip.dk](mailto:skawskip@skawskip.dk)

Bankvej 1, 9990 Skagen

Tlf. nr. +45 98 44 33 44

hjemmefra såsom ens yndlingslik eller læsestof.

I Camp Bastion nyder vi også godt af "Kuffen", altså soldaterhjemmet drevet af KFUM's Soldatermission. Her mødes alle i løbet af dagen til nybrygget kaffe og hjemmebagt kage, lige som der er muligheder for at spille alle former for brætspil og kortspil. Kuffen danner rammen om forskellige sociale arrangementer og er ligeledes meget populær blandt vore udenlandske samarbejdspartnere, der holder af kaffe, kage og dansk hygge i "the danish coffeeshop". Der er netop blevet oprettet endnu en "KUF" i Camp Price.

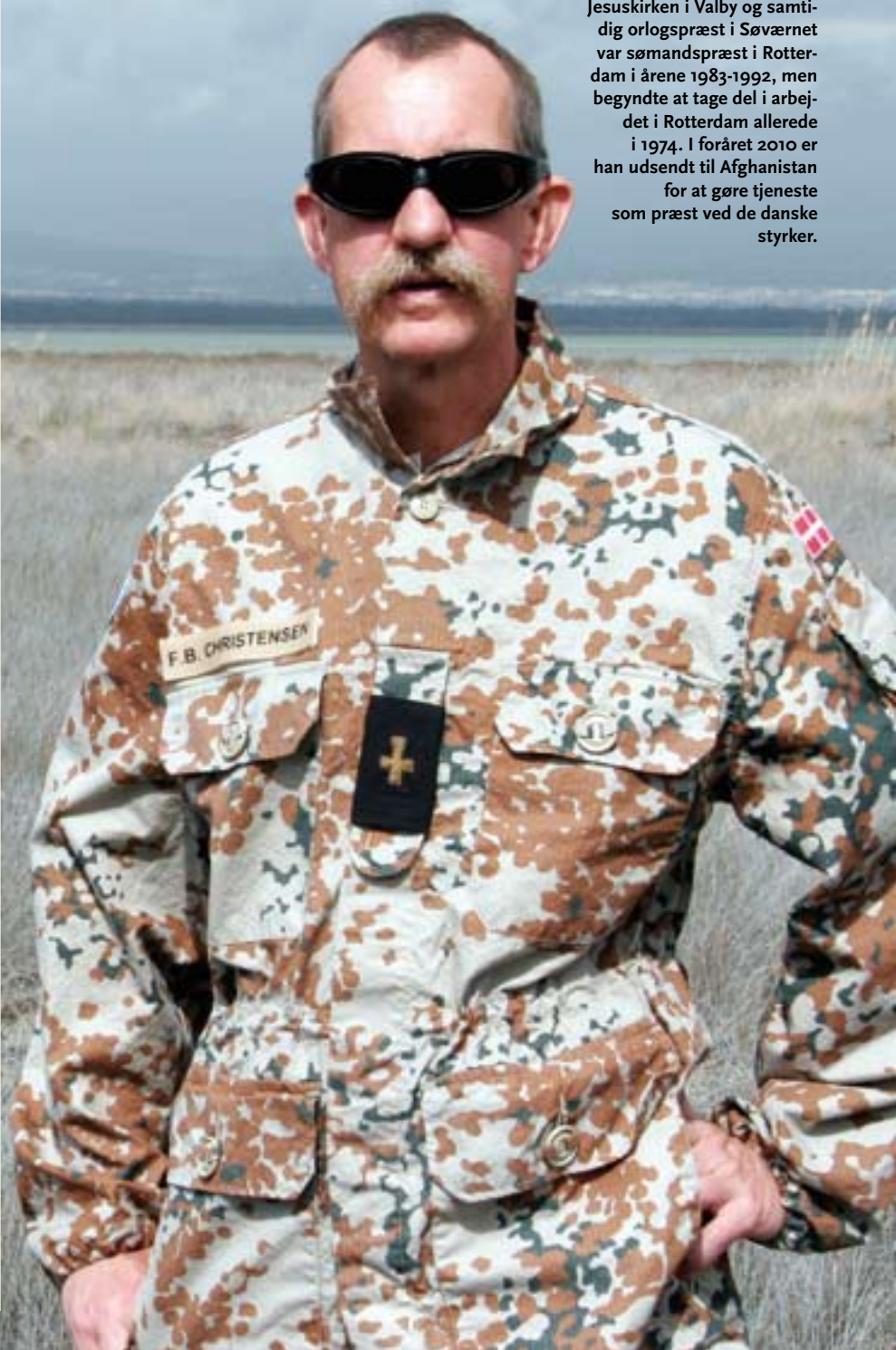
Sikkerhedssituationen i området tillader desværre ingen sight-seeing, selvom udtrykket "krigsturisme" er blevet brugt om de ture, politikere, pressefolk og andre celebre personer foretager til området. Men forhåbentlig bliver der så meget fred på et tidspunkt her nede, så det bliver muligt at tage ud og se de mange smukke og interessante steder, der er her i landet.

Velfærd koster, men det er penge, der er givet godt ud, hvis de kan gøre hverdagen bare lidt sjovere og mere interessant. 100 kr. pr. mand pr. måned er der sat af, så det er ikke velfærden, der vælter forsvarsbudgettet. Disse midler administreres af et velfærdsudvalg, der er sammensat repræsentativt af de forskellige grupper af mandskab, befalingsmænd og officerer, og der skal være enighed i udvalget om, hvad pengene skal bruges til.

Feltunderholdning er en af de ting, der ikke skal betales af de ovenfor omtalte midler. Et par gange på hvert hold, der er ude seks måneder, arrangeres der en lille tourné med et kendt dansk band, som spiller i de forskellige lejre, hvor der er mulighed for det. Det plejer at være en stor succes og et kærkommen afbræk i hverdagen.

Vi kalder Danmark for et velfærdssamfund, og derfor er det naturligt, at vi tager den del af velfærden, der er relevant og praktisk mulig med, når vi rejser ud. Og ikke mindst har det noget at gøre med vores trang til at hygge os og indrette os uanset hvor, vi befinder os. Så derfor er der også velfærd hos danskerne i Afghanistan.

Frank Bjørn Christensen, nuværende præst ved Jesuskirken i Valby og samtidig orlogspræst i Søværnet var sømandspræst i Rotterdam i årene 1983-1992, men begyndte at tage del i arbejdet i Rotterdam allerede i 1974. I foråret 2010 er han udsendt til Afghanistan for at gøre tjeneste som præst ved de danske styrker.



## Mindeord

TEKST Søren Philip Sørensen, direktør

En af ildsjælene og pionererne i velfærdsarbejdet er gået bort.

Egil Vestergaard, der i en periode på mere end 10 år var Velfærdsrådets sekretær, senere dets leder og formand, afgik ved døden den 20. maj. Indtil da havde Egil været pensioneret fra sin stilling som kontorchef i Søfartsstyrelsen.

Egil gjorde en stor indsats med løbende at tilpasse organisationen og fortsat holde fokus på service til de søfarende. Dette skete tilmed på et tidspunkt, hvor de økonomiske rammer var meget vanskelige, hvilket kun understreger hans store engagement og evne til, at få tingene til at fungere.

Vi skylder Egil Vestergaard meget. Æret være hans minde.



I sportsdramaet **THE BLIND SIDE** er teenageren Michael Oher vokset op i et fattigt kvarter, hvor han lever som hjemløs på gaden, får varmen på møntvasken og prøver at klare dagen og vejen. Michael spiller amerikansk fodbold og sover i skolens gymnastiksal. En aften opdager Leigh Anne Tuohy ham. Leigh insisterer på, at han kommer med hende hjem, sådan at han kan overnatte en enkelt nat. Hvad der starter som almindelig venlighed, bliver pludselig til meget mere end det. Michael bliver en del af Tuohy-familien, der giver ham en fast base. Leigh hjælper Michael med at indfri sit potentiale, og den store teenager indser, at han ikke kun har et talent for sport, men at han også har evnen til at forene Tuohy-familien.

I **CLASH OF THE TITANS** sætter den ultimative stræben efter magt mænd op imod konger og konger op imod guder. Men en krig mellem guderne kan ødelægge hele verden. Perseus er født af en gud, men opfostret som en mand. Han ser sig ude af stand til at redde sin familie fra den hævngerige underverden-gud, Hades. Perseus melder sig efterfølgende frivilligt til en farlig mission for at besejre Hades, før denne erobrer magten fra Zeus og dermed slipper helvedet løs på jorden. Draco leder et hold dristige krigere, og sammen med dem drager Perseus ud på en farefuld færd dybt ind i forbudte verdener.

I **COP OUT** får Los Angeles-strømeren Jimmy stjålet et sjældent og yderst værdifuldt baseballkort fra 1952. Det bliver han godt gnaven over, for kortet skulle have finansieret hans datters snarlige bryllup. Samtidig er Jimmys faste makker, Paul, ved at gå ud af sit gode skind, fordi han er overbevist om, at hans kone er ham utro. Parrets jagt på det forsvundne samlekort kommer ikke til at gå stille af ...

**KICK ASS** er historien om Dave Lizewski, en ualmindelig uimponerende enspænder, indtil han træder i karakter, og tager loven i sin egen hånd, og som ægte superhelt begynder at bekæmpe kriminalitet. Der er kun eet problem, han besidder absolut ingen superkræfter, men Dave får kontakt med Big Daddy og han 12-årige datter, og tingene begynder at tage fart!

I den satiriske **THE JONESES** flytter det perfekte par ind i et overklassekvarter sammen med deres to lige så perfekte teenagebørn. De har et pænere hjem og flottere ting end alle de andre i kvarteret. Det eneste problem er, at de i virkeligheden slet ikke er en rigtig familie. Joneses-"familien" er nemlig medarbejdere i en hemmelig marketingvirksomhed, og de ved præcis, hvordan de overbeviser alle andre om at ville have det, de har.

**YOU WILL MEET A TALL DARK STRANGER** handler om frygten for at blive gammel, og hvordan de, der har illusionerne i behold – og måske lyver for sig selv – også har det bedst. Ægteparret Sally og Roy er ved at vokse fra hinanden. Hun arbejder for en succesfuld gallerist og vil gerne snart have et barn. Han forsøger at færdiggøre sin fjerde bog i håbet om, at den bliver lige så god som hans første og er bestemt ikke interesseret i børn. Sallys forældre bliver skilt, da hendes far pludselig bliver ramt af sin alder og finder sig en betydeligt yngre kvinde, en tidligere call-girl, mens Sallys mor søger trøst i et såkaldt psykisk medium, som fylder hende med vrøvl. Ingen af disse utilfredsstillede, ulykkelige mennesker kan finde ud af livet og kærligheden, og det er underholdende at følge deres mere og mere desperate forsøg på at få bare en af delene til at fungere.

Filmen **MOTHER AND CHILD** fortæller tre sideløbende historier om tre kvinder. Karen, en 50-årig kvinde, der blev gravid som 14-årig og valgte at bortadoptere sin datter, og har lidt af skyldfølelse siden. Datteren Elizabeth, der er vokset op som adoptivbarn, har udviklet sig til en smart, ambitiøs advokat, mens hendes privatliv fungerer mindre godt. Endvidere følger vi Lucy, der forsøger at overbevise sin mand om, at de skal adoptere et barn.

I **THE A-TEAM** er John "Hannibal" Smith tilbage på en farlig mission. Med sig har han sit farverige hold af tidligere specialstyrker, der har været fængslet for en forbrydelse, de ikke har begået. Alle i 'The A-Team' må de tage hver deres unikke talenter – og særheder – i brug i kampen for at få rensat deres navne og blakkede ry og samtidig finde den sande skurk.

I actionkomedien **KNIGHT & DAY** er Tom Cruise og Cameron Diaz på en til tider livsfarlig flugt i en verden fuld af bedrag og skiftende alliancer, hvor ingen – ikke engang dem selv – er hvem de udgiver sig for.

**CONTESTANT 13** er en intens thriller, hvor spændingen stiger fra minut til minut. Sebastien er en ung indvandrer, der desperat leder efter en chance for at få et godt liv. Den chance får han, da han ved et tilfælde kommer med i et nyt spil. Sammen med 12 andre deltagere dystes han om en stor pengepræmie. Men chancen kan vise sig at blive hans livs sidste. For spillets indsats er endnu større end præmien: kun én overlever.



TILMELDING TIL FILMORDNINGEN SKER TIL HANDELSFLÅDENS VELFÆRDSRÅD – MED OPLYSNING OM ANTAL BESÆTNINGSMEDLEMMER EX. ELEVER, REPARATØRER, GÆSTER M.M. SAMT OPLYSNING OM MAN ØNSKER 6 ELLER 9 FILM OM MÅNEDEN. PRISEN UDGØR 16 KR. PR. MAND PR. FILM.

Prisliste fra  
SeaRoam,  
se side 36

# SeaRoam

## – det globale SIM-kort

Handelsflådens Velfærdsråd har nu igennem det seneste halve år formidlet det globale SIM-kort, Searoam. Kortet er udviklet af det engelske firma Millenium og er primært rettet mod den maritime sektor. Det var vores ønske, at kunne tilbyde et SIM-kort, der kunne bruges så mange steder som muligt og dermed give en høj grad af fleksibilitet. Desværre har de oprindelige priser ikke helt vist sig, at holde stik. Af samme grund orienterer vi her indgående om priserne. Det er vort klare indtryk, at SIM-kortet generelt er meget populært om end der vil være tilfælde af problemer ved brugen. Vi fik tidligere på året en del henvendelser netop omkring prisen, da det som nævnt ikke var helt gennemskueligt. Vi får dog også mange positive henvendelser desangående, bl.a. denne beretning om Searoams fortræffeligheder

TEKST Ostm. Jess Martin Holsting, Edith Mærsk

Tale er sølv – tavshed er guld, siger man. Enhver, der har været længe væk fra familie og venner, ved, at det i det tilfælde forholder sig omvendt. Der er intet som at høre stemmen fra en, man holder meget af, når man befinder sig på den anden side af jorden og måske har hjemve.

Førhen kunne man udtrykke dette afsavn med lange breve, som kunne være måneder undervejs. Siden kom forskellige former for radio telefoni, telex og senest email. Især sidstnævnte gør det let at holde forbindelsen ved lige, når den fysiske afstand er stor, men i forhold til samtale er det fortsat en langsom måde at kommunikere på.

Satellittelefonen har gjort det muligt, men noget kostbart, at ringe hjem, når man har behov for det, men sjældent under private forhold, og derfor vælger mange at købe telekort eller tage mobiltelefonen, så snart den fanger det mindste signal. Den sidste mulighed er den

nemmeste, men bestemt ikke den billigste.

Men så kom SeaRoam, som i begyndelsen reklamerede med meget billige opkald og SMS. Senere viste det sig dog, at det i nogle lande var dyrere, end reklamerne havde lovet. Men sammenligner man priserne bare indenfor Europa med eksempelvis TDC, vil man se, at SeaRoam er billigst.

SeaRoam fungerer lidt anderledes end et almindeligt SIM kort, og kan virke forvirrende i begyndelsen. Man taster telefonnummeret ind og vælger opkald, hvorefter telefonen ringer op som normalt, men pludselig ringer den, som om man modtager et opkald midt i et forsøg at ringe op. Men sådan fungerer princippet, og når man kommer igennem, er SeaRoam nøjagtigt lige så tydeligt, som havde man foretaget opkaldet med et SIM kort fra TDC.

Er selv gift med en brasilianser, og er derfor udmærket bekendt med diverse telekort, man også kan købe i Danmark, hvor man skal ringe til et

mystisk telefonnummer, vælge sprog, indtaste PIN-kode fra et skrabekort og til sidst indtaste telefonnummer. Forbindelsen er ofte, som ringede man til månen ... Forsinkelse, ekko og hyppige afbrydelser er en del af oplevelsen.

Så for en person som mig, der sejler langfart og har familie i både Danmark og Brasilien, er SeaRoam en fantastisk løsning. Bestilte og købte derfor to kort i Rotterdam – et



til min hustru og et til mig selv. Min hustru tager sig

af indbetalingen over internettet, når mit kort er ved at løbe tør. Nærmere kan det vist ikke blive. Vil derfor gerne afslutte med at sige et stort tak til Handelsflådens Velfærdsråd for at have introduceret SeaRoam for danske søfolk. Ser frem til det nye SeaRoam Internet-Access-Dongle.

SIM-kortet kan erhverves igennem kontoret i København og vores station i Rotterdam.

Handelsflådens Velfærdsråd er p.t. ved at afprøve Millenium's seneste produkt, en dongle – der giver mobil internet-adgang – og forventer at kunne tilbyde denne i løbet af sommeren.



faglig stolthed til søs

# Danskerne bør interessere sig mere for deres pensionsopsparing

2 ud af 5 danskere ved ikke, hvad de har at leve for som pensionist, mens 42 % ikke ved, hvordan de får deres pensionsopsparing forrentet. Derved går mange glip af mulighederne for at optimere deres pensionsopsparing i tide.

Det er konklusionen på en helt ny meningsmåling, som Capacent Epinion har foretaget for PFA Pension.

**TABEL 1:**  
FORVENTNINGER TIL MÅNEDLIGT RÅDIGHEDSBELØB SOM PENSIONIST – FORDELT PÅ KØN

	Mand	Kvinde	Total
Mindre end 4.999 kr.	3 %	6 %	4 %
5.000 – 9.999 kr.	10 %	12 %	11 %
10.000 – 14.999 kr.	16 %	16 %	16 %
15.000 – 19.999 kr.	20 %	13 %	16 %
20.000 – 24.999 kr.	12 %	5 %	9 %
25.000 – 29.999 kr.	5 %	1 %	3 %
Mere end 30.000 kr.	6 %	1 %	4 %
Ved ikke	28 %	46 %	37 %

**Spørgsmål:** Hvor mange penge efter skat om måneden regner du med at få udbetalt fra din pension/pensionsopsparinger (inkl. folkepension og ATP), når du skal på pension? Spørgsmålet er kun stillet til dem, der har svaret ja til, at de har en form for privat/arbejdsgiveradministreret pensionsopsparing.

I tabel 1 kan man se, hvad danskerne forventer at have udbetalt om måneden som pensionist. Et spørgsmål der er svært for mange at svare på, hvilke giver sig udslag i, at 37 % svarer "Ved ikke". Generelt så har mænd større forventninger til deres rådighedsbeløb som pensionist, hvilket ligger i fin tråd med de beløb, som pensionskunderne indbetaler i PFA Pension. Mænd betaler således næsten 20 % mere ind på deres

pensionsopsparing i gennemsnit end kvinder.

"Det kan være svært at skabe sig overblik over, hvad der er at leve for, når man skal på pension, fordi der for de fleste er flere private pensioner og offentlige ydelser at holde styr på. Desuden kan beskatningen være en udfordring at gennemskue. Når det er sagt, så er

det vigtigt, at sætte sig ind i sine pensionsforhold og gerne i god tid, inden man skal på pension. Ca. hver fjerde pensionist finder således ud af, at deres økonomi er dårligere end de forventede, efter de er gået på pension," siger Peter Rosenlind-Nissen, direktør salg – rådgivning i PFA Pension.

Procentdelen af personer, der svarer "Ved ikke", falder, jo ældre man er. Dog er det

**TABEL 2:**  
PERSONER DER IKKE KENDER DERES MÅNEDLIGE RÅDIGHEDSBELØB SOM PENSIONIST – FORDELT PÅ ALDER

	18-24 år	24-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	Over 65 år	Total
Ved ikke	53 %	60 %	46 %	29 %	29 %	14 %	37 %

interessant at se, at hele 29 % af de 55-64-årige ikke ved, hvad de har at leve for, når de forlader arbejdsmarkedet, selvom pensionstilværelsen venter lige om hjørnet.

"Hvad der også er interessant at se i disse tal er, at næsten halvdelen (46 %) af de 35 – 44-årige ikke ved, hvad de har at gøre godt med som pensionister. Det er i denne fase af livet, at man for alvor danner fundamentet for sin videre lønudvik-

ling og dermed pensionsopsparing. Samtidigt skal man huske på vigtigheden af de renter, som skal få pensionsopsparingen til vokse, hvilket



Mulighederne for højt afkast er således størst i markedsrente, hvor man samtidig kan sammensætte en investeringsprofil, der mere præcist tilpasses ens alder og risikoprofil

kræver, at man påbegynder sin opsparing i en tidlig alder – jo tidligere jo bedre," siger Peter Rosenlind-Nissen.

En helt ny beregning fra PFA Pension viser, at hvis

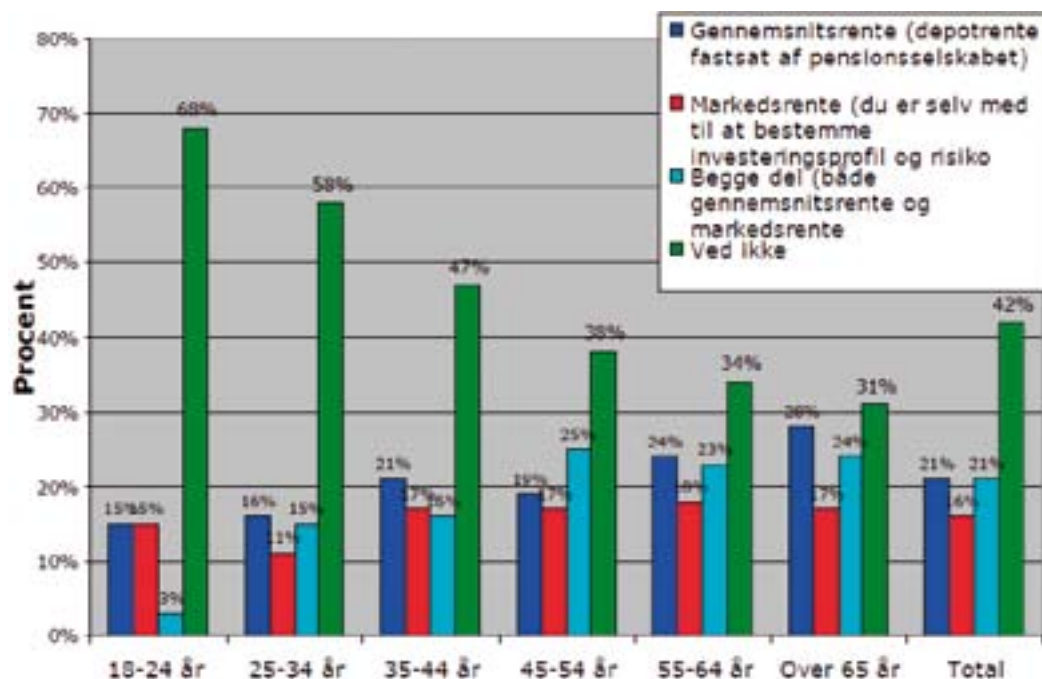
**TABEL 3:**  
SÅ MEGET KRÆVER DET AT SPARE OP OM ÅRET TIL PENSION AFHÆNGIG AF, HVORNÅR MAN PÅBEGYNDER SIN PENSIONSOPSPARING OG UDBETALINGSØNSKE, HVIS MAN VIL HAVE 18.060 KR. EFTER SKAT UDBETALT FRA SINE PENSIONSORDNINGER

	25 år	30 år	35 år
Livspension (livsvarig livrente) fra 65 år	72.789 kr.	88.750 kr.	110.425 kr.
Ratepension i 10 år fra 65 år	40.762 kr.	49.700 kr.	61.838 kr.
Ratepension i 15 år fra 65 år	58.231 kr.	71.000 kr.	88.340 kr.

Der er indregnet pris for indbetalingssikring og depotsikring. Der er indregnet folkepensionens grundbeløb og ATP. Det er forudsat, at indbetalinger, ATP og Folkepension årligt stiger med 2 pct.



FIGUR 1:  
HVORDAN FÅR DU DIN PENSIONSOPSPARING(ER) FORRENTET?!



1 Note: Spørgsmålet er kun stillet til dem, der har svaret ja til, at de har en form for privat/arbejdsgiveradministreret pensionsopsparing.

man som pensionist ønsker at få godt 18.000 kroner udbetalt efter skat (inklusive offentlige pensioner), indtil man dør, og først påbegynder sin opsparing som 35-årig, så kræver det, at man skal indbetale 110.425 kroner om året på sin pensionsopsparing. Det er 37.636 kr. mere end, hvis man havde påbegyndt sin opsparing som 25-årig. Se tabel 3.

år er dog fortsat ikke klar over, hvordan pensionsopsparingen bliver forrentet.

”Danskerne har generelt stor tillid til deres pensionselskab, og langt de fleste har en pensionsopsparing via deres arbejde, hvor der automatisk sættes penge af til pension. På den måde kører det meste af sig selv. Man

skal dog være opmærksom på, at der kan være nogle muligheder for at få mere ud af sin opsparing. Mulighederne for højt afkast er således størst i markedsrente, hvor man samtidig kan sammensætte en investeringsprofil, der mere præcist tilpasses ens alder og risikoprofil,” siger Peter Rosenlind-Nissen.

80 % af de adspurgte i meningsmålingen fra Capacent Epinion svarer, at de har en arbejdsgiveradministreret pensionsordning. Som det også fremgår, så supplerer mænd i langt højere grad deres arbejdsgiveradministrerede pensionsordning med en privattegnet pension end kvinder, i det 41 % af mændene har begge dele, mens det kun gælder for 32 % af kvinderne. For en gennemsnitlig kvindelig pensionskunde på 65 år i PFA gælder det, at hun i dag kan forvente at leve til hun er 86 år, mens en mand kan forvente at blive 83 år.

FOR YDERLIGERE KOMMENTARER

Kontakt Peter Rosenlind-Nissen, direktør salg – rådgivning i PFA Pension, tlf. nr. 39 17 54 20.

Meningsmålingen er gennemført i uge 11 2010 af Capacent Epinion for PFA Pension på baggrund af i alt 1788 gennemførte interview med repræsentativt udvalgte danskere på 18 år og derover, der endnu ikke er gået på pension.

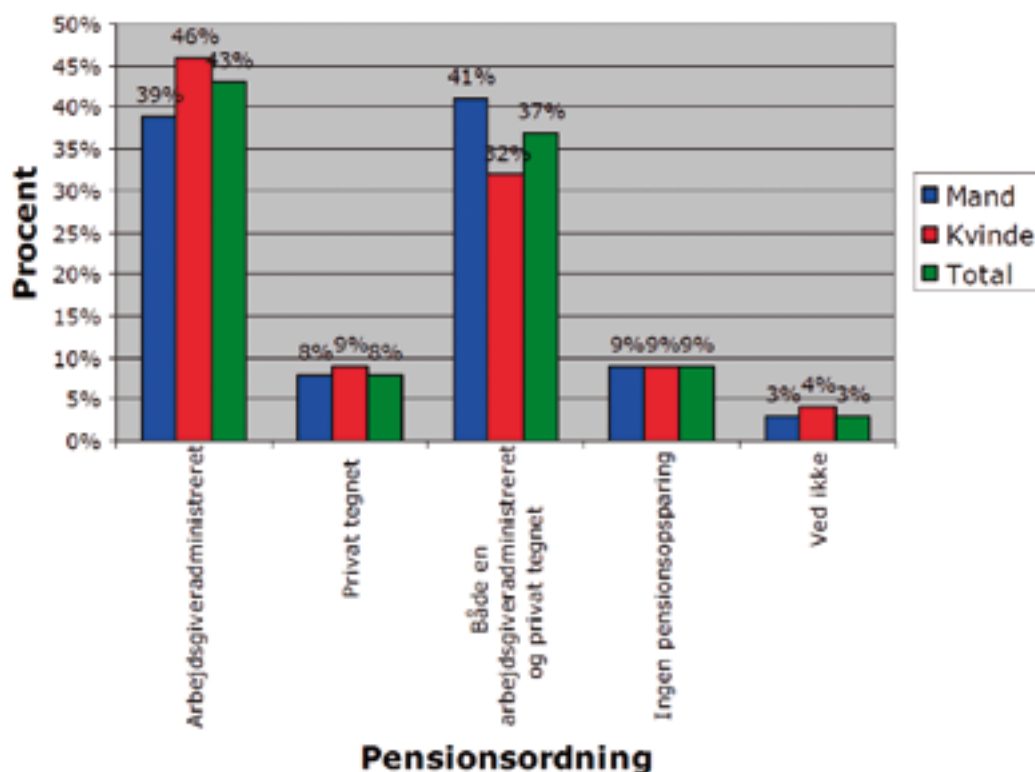
TABELLER OG RESULTATER MÅ KUN GENGIVES MED FØLGENDE KILDEANGIVELSE: ”CAPACENT FOR PFA PENSION”

UVIDENHED OM HVORDAN PENSIONEN INVESTERES

Mens mange danskere har svært ved at gennemskue, hvor meget der vil rulle ind på kontoen som pensionist, så viser meningsmålingen også, at rigtig mange ikke ved, hvordan deres pensionsopsparing bliver forrentet.

”Figur 1 viser således, at 42 % af danskerne ikke ved, om de får en fast rente, der bliver fastsat af pensionselskabet (gennemsnitsrente), eller om de sparer op med markedsrente, hvor man som pensionskunde, selv er med til at bestemme, hvilken investeringsprofil og risiko man ønsker at have. Alder spiller igen en stor rolle, i det uvidenheden er større jo yngre man er. Hver tredje dansker i den pensionsmodne alder (55-64

FIGUR 2:  
HVORDAN SPARER DANSKERNE OP TIL PENSION?



# Boghorisontering

TEKST Johs Aakard

## Grønlandssejlerne

Flot, spændende og billedrig bog

Den erfarne grønlandssejler Per Herholdt Jensen har samlet kræfter og penge til at udgive en meget smuk og stor, velskrevet, historisk opdateret bog om Flådens fartøjer og deres mandskabers gerning højt mod nord.

I kender det sikkert. Når man sidder med en bog med et vist leksikalsk indhold så tjekker man lige om forfatteren nu osse har noget med om det, man selv kender til. Og det har han. "Mågen", den første lille sejlkutter fra 1932 er fornemt repræsenteret. Den skrev jeg selv om i 1947, fordi købmanden, henne om hjørnet i Haslev, havde en søn, der var skipper og hjemme på orlov.

Og Agdek får heller ikke for lidt, og den sejlede en af mine sønner med i 1977/78.

Jo. Grundigheden kan ikke betvivles. Og det er spændende at se, hvordan skibene er blevet meget større og meget mere sikre. Det er nok stadig ikke for tøsedrenge at sejle deroppe, men forskellen fra før og nu er betydelig. I dag kan man bl.a. bryde is, der er i hvert fald 85 cm tyk. Og navigationsudstyret er selvfølgelig helt moderne. Det man kan i dag, var kun noget, man talte om som fremtidsmusik i slutningen af 70'erne. Og nogle skibe er så avancerede i deres indretning, så de kan forlægges til varme himmelstrøg og jage pirater.

Det er godt, at Per Herholdt gad bruge tre år af sit liv på projektet, som forlaget Nautilus har sat i søen.



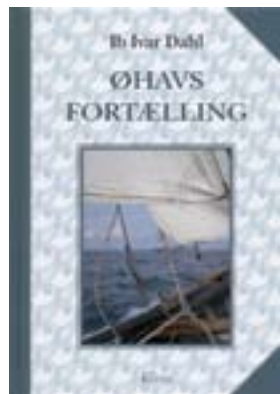
320 ill. sider, kr. 278,40 ekskl. moms.

## Øhavsfortællinger

Manden, der giver fortiden mæle

Ib Ivar Dahl har på forlaget Klim fået udgivet en smuk og diger bog i tre dele under fællestitlen Øhavsfortællinger. Og det er ikke nogen helt almindelig bog, men resultatet af slidsomme studier af fortiden om livet på de danske øer før 1921, nemlig før Achton Friis "De danske øer".

Forfatteren, der bor på Helnæs, har sejlet som bådfører og naturvejleder i masser af år. Og man forstår hans glæde og nysgerrighed, ikke mindst når man selv har haft den lykke at kunne pløje de samme farvande i mange år med gamle skibe, skonnerter, galeaser og jagter.



496 ill. sider, kr. 279,20 ekskl. moms.

Ib Ivar Dahl har sådan nærmest sat sig i en tidsmaskine og set og lyttet og oplevet de svundne tider. Og han har hørt, hvad de talte om og sagde til hinanden. Formen kan være lidt farlig, hvis man har moret sig over de humorister, som har ladet vikinger og riddersmænd sige de underligste ting på snørklet dansk. Men her er det alvor, og man tror på, at sådan kan det godt være sket. Sådan kan de godt ha' talt med hinanden. Det gi'r nærvær, hvis man selv vil hoppe med i tidsmaskinen. Og ikke kun "høre", hvad de siger, men osse hvad de tænker.

Der er læsestof til lang tid. For det er altså ikke nogen let sag. Hverken på den ene eller anden måde.

## Goliath i Aalborg

Historien om legenden fra Limfjorden

Med tyve års tilløb har skibsfører Ole Mehder endelig kunnet sætte punktum og dermed afslutte arbejdet med en mindebog, kan man godt kalde den, for Goliath alias Carl Lorentzen fra bugsererselskabet i Ålborg. Switzer har overtaget det gamle familierederi, som Carl Lorentzen gjorde verdensberømt i Danmark. Han var noget af en original, målt positivt. Når isen frøs Limfjorden til var Goliath på alle avisforsider. Og i Radioen. Nummeret med at bryde is ved at køre en lastet godsvogn frem og tilbage på skibsdækket havde en underholdningsværdi på linie med Goliaths optræden som stærk mand i cirkus for at skaffe kapital til familierederiet.

Bogen er sprængfyldt med billeder og skibshistoriske detaljer, men osse med levende beskrivelse af Goliath med de store cigarer og store armbevægelser, lømmelagtige drengestreger i en voksen alder og medaljer for personligt at have reddet 42 mennesker fra druknedøden.

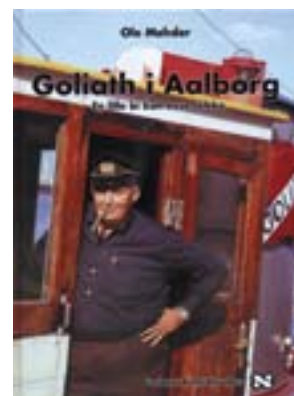
Det gamle etablerede borgerskab så vist lidt ned på ham, sømanden, der allerede som 9årig var blevet sendt ud for at tjene bønder, og som havde siddet i spjældet som ung for noget økonomifusk.

Men Goliath skulle vise dem, sku' han. Og så erhvervede han sig bl.a. det kostbare kongelige Flora Danica-spisestel til 12 personer. Det var pral, der ville noget. Og nok ikke mindst fordi han meddelte familien, at det kun måtte bruges, når der blev serveret stegte sild! Og sådan var det hele vejen igennem med den store kraftkarl med arme som skinker og et hjerte så blødt så blødt.

Der er næppe mange, der kunne finde på at ta' sine splinternye håndsyede sko af og gi' dem til en forhutlet mand og selv spadsere videre på strømpesokker.

Carl Lorentzen, Goliath, har fået sit monument med bogen fra forlaget Betty Nordgas.

Han døde i 1978.



224 ill. sider, kr. 320,00 ekskl. moms.

# Boghorisontering

TEKST Johs Aakard

## Danske skibsforslis

Og hvad kan vi så lære!

Grundig bog om, hvad der kan gå galt om bord

Sømand og læge. Det er Henrik L. Hansens baggrund, og nu har han efter et stort forarbejde kunnet udsende en bog med Marstal Søfartsmuseum som udgiver om danske skibsforslis og ulykker siden 1970. 150 søfolk er omkommet i den periode. Heldigvis går det bedre med sikkerheden takket være færre coastere og i det hele taget større og mere sikre skibe og langt bedre navigationsudstyr og andet, der bidrager til sikkerheden. Hvis alle, der har ansvar om bord for sikkerhed, og det har vel netop ikke færre end alle, så kan man godt blive klogere af at læse om alle ulykkerne. Og deres årsag. I bogen gennemgås og belyses alt, hvad man har kunnet finde ud af.

Det er et grundigt stykke arbejde og spændende læsning, sådan pædagogisk set.

Bogen er fuld af billeder. Mange af ulykkerne synes umulige i dag, men på den anden side, så er den sidste idiot jo ikke født, så som gammel sikkerhedsmand til søs og på land tror jeg nok, at det er en god ide at kunne forestille sig det utænkelige. Og forhindre det. Man ku' f.eks. begynde med at læse bogen.



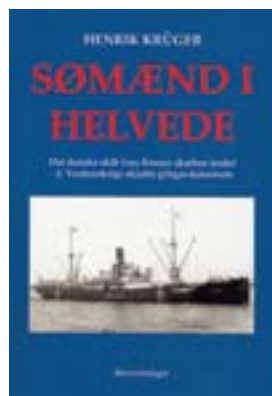
215 ill. sider,  
kr. 280,00 ekskl. moms.

## Sømænd i Helvede

Hvem husker rædslerne i Bari?

En af de få forbrydelser, tyskerne ikke begik under den anden verdenskrig, var anvendelse af giftgas ved fronten. Det gjorde de allierede heller ikke, men de troede, tyskerne kunne finde på det, og så sejlede man efter militær logik i al hemmelighed 2574 bomber med sennepsgas til Bari, som de færreste danskere ved, hvor ligger, li'som halvdelen af danskerne i dag ikke ved, hvad den 9. april er for en dato i nationens historie, og det er nok ikke mange, der har hørt om katastrofen den 2. december 1943 i det sydøstlige Italien. Blandt de mere end 1000 dræbte var mange danske søfolk.

Og flere døde under svære lidelser. Fordi de højere militære chefer i området var ringe og fantasiløse soldater gik alt galt. Sådan kan man vist sammenfatte de mange indtryk, man bliver



155 ill. sider,  
119,20 kr. ekskl. moms.

efterladt med, når sidste side i bogen fra Skriveforlaget er vendt.

Radaren var ude af funktion, havnebyen med 17 tunglastede skibe med ammunition i megamængder og benzin lå stort set værgeløse. Fuldt oplyste og uden jagerbeskyttelse, da de tyske bombemaskiner dukkede op ude fra havet. Handelsskibenes kanoner fik ingen ordre og skød på eget initiativ, mens redningsmandskab og læger og sygeplejersker ikke fik oplysninger om den farlige sennepsgas.

Det kan læse om i Henrik Krügers meget detaljerede beretning om det bombeangreb og dets følger, der er blevet sammenlignet med Pearl Harbour, som der vel trods alt stadig også er yngre folk, der har en om ikke en erindring, så dog en viden om.

Sennepsgas er et frygteligt våben, som der i øvrigt ligger tonsvis af i det område, som den russiske gasledning skal lægges ned i, ikke så langt fra Bornholm. Det blev dumpet her efter krigen. Så var man fri for det, troede man.

## Fyrmesteren

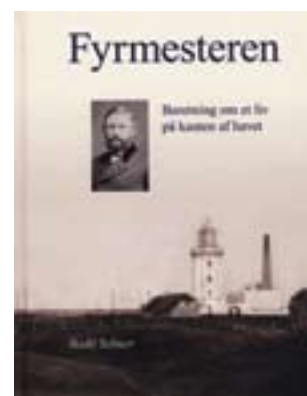
På jagt efter sandheden

Bodil Selmer har forfattet en slags mindebog om oldefaderen, sømanden og Fyrmesteren Chr. Heering. Hun er en studeret dame, lektor ved Aarhus Universitet udi antropologi, arkæologi og sprogvidenskab. En dag bad hendes far hende om at prøve at finde Fyrmesterens grav, hvilket hun gør under ret stort besvær skønt det egentlig skulle have været ret let. Sådan en gang "Spørøst", hvis I kender den Tv-serie, der jo ikke ville ha' nogen gang her på jorden, hvis man fandt svaret i første omgang. Eftersøgningen gav hende mod på at finde ud af noget mere og kaste et nyt lys over den gamle kraftkarl, der var den første fyrmester på det nye Hanstholm Fyr. Han efterlod sig et noget blandet minde og folkesnakken gik i generationer. En almindelig mand var han ikke. Oven i købet en helt, en redningsmand, der med dødsforagt kastede sig i bølgerne for at redde nødstedte.

Slægten havde tidligere forsøgt at fjerne de værste påstande og Bodil Selmer har arvet et gen, der fik hende til at rydde yderligere op. Det er hun jo faktisk uddannet til. Og der er drag over nakken til mere letbenede skribenter.

Det er en lang og dramatisk historie, som giver os et indblik i livet, handlemåder og hverdag for mere end 100 år siden og tager os med langt til søs. Og vi møder en indremissionsk tordenprædikant, som man må håbe, Sankt Peder sparkede ad Helvede til.

Hvis man er til gamle dage og den slags, så bliver man godt underholdt om stort og småt. Men det er altså ikke nogen let hængeskøjelæsning.



255 ill. sider,  
kr. 183,20 ekskl. moms.

# SEAFARERS IN FOCUS

BY Søren Philip Sørensen

We have made a good start to 2010. What can we expect and what challenges await us? There is no doubt the maritime sector is still being affected by the economic crisis, although there is certainly light at the end of the tunnel.

There are pay negotiations in Denmark this year, and it will be interesting to see how the industry parties solve this major issue. We wish all concerned every success in these negotiations.

We can also expect Denmark and the EU as a whole to ratify the Maritime Labour Convention 2006 this year – colloquially called MLC 2006. This convention, drawn up over a number of years by the ILO, proposes improving seafarers' general conditions. We have a more in-depth article on this important convention in the magazine.

However, it should be noted that this convention obliges each country, among other things, to ensure seafarers' welfare and recreation onshore. We look forward to seeing what, for example, Copenhagen can offer. Unfortunately, there are currently no facilities in Copenhagen for seafarers.

The Danish Government Seamen's Service's (HFV) closely follows the developments and challenges in the maritime sector and works continuously to adapt our products. As visible proof of this, this magazine has been published in both Danish and English for the first time. We feel this is a natural step and we are delighted that even more seafarers will have the opportunity to read about our activities and services.

At the Nordic level, we are also intensifying cooperation in both news coverage and mutual support and assistance; mainly in Rotterdam.

The IMO (International Maritime Organization) has also decreed that 2010 will be "The year of the seafarer". They wish to pay tribute to the seafarer for the great efforts being made in a very difficult and sometimes perilous profession. There will be various events held around the world to mark this. This is of course a positive initiative, especially if it leads to more awareness of the conditions for seafarers. For us, every year is the year of the seafarer.

Here in Denmark we have also seen a number of Swedish shipping companies setting up offices in Denmark and flagging their ships under DIS. We have been in contact with these companies in respect to offering our services to their seafarers. They are obviously a little unsure of our role, so this is also something we must address.

But it shows very clearly that the industry is becoming increasingly global, which in turn places demands on our work. Again we will use this opportunity to promote cooperation – near and far; on ships as well as on land.

We are all best served by focusing on the seafarer. It is you who perform the tasks and meet the great challenges at sea.



# PHOTO FOR SEAFARERS

## DANISH PHOTO COMPETITION

Former and current seafarers on Danish ships are invited to participate in the Danish Government Seamen's Service's (HFV) annual photo competition. All images with a maritime dimension should be submitted to competent judges at the end of the year.

## SUBJECTS

Pictures of sunsets or foredecks in storms are always popular subjects, but we would like to see a few more shots of people both at work and on shore leave. You can decide how many images you want to submit.



Photo John Kristensen:  
A good laugh at m/t Orahalm.

# COMPETITION SEAFARERS

DIGITAL IMAGES MAY BE SUBMITTED  
ON A CD-ROM TO:

**Danish Government Seamen's Service  
Hejrevej 39  
DK-2400 Copenhagen NV  
Denmark**

– or email to: [info@hfv.dk](mailto:info@hfv.dk)

## CAPTIONS:

A little information on the subject is a good help when they are shown, either in this magazine or in other maritime-related publications, and also on posters of the Seamen's Service's photo exhibition which travel between

schools, museums and other institutions or shown in connection with our events around the country.

## NORDIC PHOTO COMPETITION

Following the Danish competition, 15 photos will be selected for judging in the Nordic region.

Seafarers from Denmark, Finland, Norway, Iceland and Sweden will compete for many fine prizes sponsored by suppliers from the respective countries. These will include photo equipment and cash prizes. Photos must be submitted by 31 December.

## PICTURE RIGHTS

Unless otherwise stated, the Seamen's Service reserves the right to forward selected competition images in order to promote Danish shipping.

We will primarily select images to be used by HFV and its sister organisations in the Nordic countries, and secondly those to be used by maritime organisations, institutions and news media dealing with shipping in general. If you do not wish your pictures to be used to promote organisations other than the Seamen's Service, please specify this when submitting your pictures.

Photo Piotr Kulakowski:  
Line baptism at Norwegian  
supplyvessel "Boa Sub C".



Photo "li Lindenskov:  
Prawn trawler m/v Akamalik  
at Fredericia Shipyard.



# THE CROSSING CEREMONY

The tradition that any seafarer crossing the Line, i.e. the equator for the first time should be "baptized" to become a fully initiated seafarer goes back several centuries. After the ceremony a Certificate of Crossing is awarded bearing the seafarer's name, the date of the "baptismal ceremony" and the master's attestation of a duly executed ceremony

The crossing ceremony is an old seafaring tradition and the custom has survived the many twists and turns throughout the history of shipping. The earliest mention of an organized crossing ceremony dates from the 1520s and, allowing for less common and localized variants, the ceremony is

described from the navies and merchant marines of many different nations.

Originally, the equatorial baptism was an initiation into the seafaring profession and occasionally the excited participants lost control. With time, the ceremony was established as a merry joke for all onboard, seafarers as

well as passengers. When crossing the equator all novices were to be "baptized" to become fully initiated.

The baptismal ceremony itself may be kept very simple, but most prefer a more elaborate and festive setting for which special costumes and equipment are essential. No matter how you

choose to organize the event, note that there are some ground rules that should be observed:

- The crossing ceremony should be fun and a harmless joke for all on board.
- Respect anyone who does not want to take part in the event.



King Neptune and his singing entourage are coming on board m/t Torm Gerd.



- Do not exaggerate the "treatment" of novices.
- Be careful about the use of force when dealing with novices trying to escape baptism.

Note that among baptize candidates there can be

shipmates who have good reasons not to be baptized – for example, physical infirmities and strong shyness. Do not press these, but try to get them to participate in the event any other way – such as extra helpers for the barber or the doctor.

**TO ACHIEVE A SUCCESSFUL EVENT IT IS NECESSARY TO OBSERVE THE FOLLOWING:**

A successful ceremony must be planned well in advance and all the roles must be duly assigned and well rehearsed.

The list of the novices must be prepared and the

necessary props must all be ready for use.

Good food, entertainment and contests may make the baptismal celebration following the ceremony even more enjoyable.

## CHARACTERS

In accordance with tradition, the ceremony must be performed by at least 6 people in party: King Neptune, astronomer, bishop, doctor or barber, and at least 2 guards. All these should be initiated persons, ie previously baptized and accepted by King Neptune.

### KING NEPTUNE

Wearing a seven tagged, gilt cardboard crown. Long, white hair and beard made of frayed cable nets. He has legs and arms sticking out from a suitable robe painted with marine shapes. Legs and arms can be painted like fish flesh, and on his feet, he could wear fins. He uses a solemn language, and always say "we" – not "I".

**Prop: Long shafted Neptune fork.**

### QUEEN NEPTUNIA

(King Neptune's consort, also called Queen Amphitrite).

She arrives in the skirt of bast or frayed cable nets, bra, and with a small cardboard crown. She appears with naked legs, and with different "jewelry" (marine craft for the occasion). Her cheeks are hectic red, her eyebrows are black, and her mouth boldly painted red. She has hair as the best cable yarn or solid wood wool – like green colored as seagrasses.

**Props: Evening bags, hand mirror, steel brush for her hair and decorated fan.**

### THE ASTRONOMER

The next in the King's entourage, and also the next of rank. He has a tall pointed wizard hat painted with old

on the (loose) nose, he has glasses.

**Props: A large sextant of three, an old sea chart or a flat globe painted on cardboard. Plate with chalk, or a large sheet of paper and crayons to the calculation**

**the baptizers can see "the line"!**

### THE DOCTOR

Included in the King Neptune's entourage. He appears in a white tunic painted with "fresh" blood stains. Gauze before nose and mouth,



**Strong medication, thorough washing and heavy scraping is necessary before one can get his certificate, and is free to sail in all seas and cross the Equator again without further purification**

and new celestial bodies – black, ankle-length robe painted with astronomical figures, moons and stars, and

**of the correct position. Binoculars made of two clear bottles, with a red stripe over the bottle bottom so**

glasses upon the port wine nose, rolled up arms and well-worn work gloves. He usually has a white hat. The

doctor may have assistants to carry props.

**Props: oversize thermometer and stethoscope, "medicine bottles" with indeterminate content, "pill box" with small balls of dough filled with strong spices – or licorice pastilles or the like, a injection cylinder containing colored water for vaccination.**

### BISHOP

As the venerable old sea water prelate he is, he comes dressed in a tall epimedium of colored red cardboard painted Neptune fork, and with sid mantle of canvas bag decorated with glitter and color.

**Props: Crosier and Certificates of Crossing.**

### BARBER

A fellow of doubtful appearance with large becket mustache and sideburns, long black wispy hair and a not entirely sober nose. Barber often need a apprentice as an assistant.

**Props: Large wood or cardboard scissors, large razor of ditto material (1 m long!), A large paintbrush and a position in a mild, foaming soap water.**

### GUARD

(Guards, police, soldiers) – should be King Neptune and his entourage to hand in at

least 2 copies or more, so that as many as possible can be actively involved in the game. They should be "reassuring" and bring forward any unwilling baptize, and ensure that no one can escape. Guard should be tangible guys, one of which is appointed to the head, general or chief of police.

**Props: They should have a sufficient respectable masking and dressing, in a warlike style. Vikings armed with spears, shields and swords – or the force with epaulets on the shoulders, whistles and sticks of coiled newspapers.**

### HERALD

– Of unbaptized often called

"the messenger" – is the first of King Neptune's court who leave the wet element for entering the ship, and the last one to stepp down. He is equipped with three-cornered (Napoleon hat) in black cardboard painted death's-head or Neptune fork, he has black patch over one eye, big beard and bristling hair – and is also equipped as a color happy pirate captain of the good old ones. He has a flashy uniform jacket with enormous epaulets and wide gold cords, and large sea-boots.

**Props: Something to make trouble with, trumpet, pan lid, drum or something else that rumbles.**

## THE CEREMONY

### INTRODUCTION

The day before the actual baptism things start to happen to emphasize the importance of the forthcoming crossing ceremony and to create a little mystery and excitement surrounding the event. At a time when as many people as possible hear it, ask one of the initiated if

Neptune and his high standards for all those who have not previously crossed the Equator. They must undergo a cleansing process, before the ship eventually allowed to pass.

When the skipper has the "papers", he gives orders to three long bursts of whistle to call the Sea Peoples

crossing the equator. The papers are put back in the envelope, which accompanied by some well-chosen and solemn words to "His Majesty" is thrown into the sea and to sink immediately (some old iron scrap is also in the envelope for it to sink quickly).

Later in the evening, a colorful and fanciful telegram

alert "visit on board" is given. A few minutes before King Neptune arrives the Herald enters with noise and commotion. He saluts the ship and its crew and convey the solemn message (read from deep tank), that King Neptune is in the waters and are expected on board at any time. The King will check if there is unbaptized crew on board!

Rumble and noise! King Neptune and his entourage are coming. Procession is welcomed with three bursts of ships whistle. King Neptune and his queen are heading towards the ceremony area. Followed by the "orchestra", which blows fanfare or otherwise make them loudly remarked! Then comes the others (singing the same or another song), in this order: bishop, astronomer, any princesses, the doctor and the barber with any

which turned up on the bulletin board, or otherwise announced. It contains the message from

King Neptune that he will be accompanied to inspect the ship and its crew the following day.


### THE ARRANGEMENT

When the time is approaching for King Neptune's arrival an

attention. On lee site he takes out the envelope contents and explains the "people of the ocean" that the documents are the ship's registration certificate, crew lists, etc., as well as a list of those to be baptized before

the skipper has "remembered to send the papers". There is little fuss, and a man sent out in bribes to get the "big envelope".

Until the "envelope" appears somebody talks mysterious about King

 No such ceremony would have the intended effect without costumes. The simplest means may be used to good effect. For hair and beard you can use untwined rope yarn or cotton waste. Wood and cardboard are fine materials for swords, knives and other necessary equipment. Use your imagination!





The ceremony must be planned well in advance, and the necessary props must all be ready for use

assistants (aides), and finally the suburbs.

Promote the ceremony rather than putting King Neptune and consort to the throne. The bishop and the astronomer stands on each side of the "royal". The other officials and their aides, as well as guards, breaks down the flanks. The orchestra is behind the king and his consort.

When all the people with their deep-water king are in place, facing the audience, asking the master of silence and keeps his welcoming speech. The orchestra gives applause with their instruments. King Neptune rises. In his hand he has a big, wet envelope (imagine it was

thrown overboard the night before). He thanks for the welcome words and gives the order to the astronomer to measure declination of sun's meridian and calculate the distance from the Equator. ("We do not trust newfangled navigation methods!")

Astronomer measure and count and declare that the position is good. King Neptune raise his hands to silence and continues his speech. He explains that the ship is not allowed to cross the "Line" before the Gentiles has undergone a thorough spiritual and physical cleansing through baptism and renamed. He stressed that those who set themselves against the cleansing

and baptism by flight or resistance, will be collected by his guard and be taken to the ocean floor – or so the ship must turn. (You may like the orchestra and the party musiere and sing a little further to emphasize the gravity of the King's words.)

The bishop is now taking over and tell the poor the first time passing – which is only counted as freshwater sailors and land crabs, and that so far has splashed around in the sea north of the Equator – that they will henceforth be considered as able-bodied salt-and deep-water sailors, baptized in the real sea water from the equator 3000 meters. The Northern Hemisphere road dust should be washed off. It is a harsh remedy that requires strong medication, thorough washing and heavy scraping before one can get "His Majesty" certificate for that one is free to sail in all seas and cross the Equator again without further purification. And then he calls out, "Doctor and shaving – do their duty according to the old ritual".

The name of the first baptize is called out, whom promptly is taken care of by the guard and brought before King Neptune and his court - and placed in the doctor's chair (or on a bench)!

### BAPTISMS

Give to each of the candidates a suitable maritime nickname - eg. fish names, with the addition of "characteristic" features and notes about why the candidate has been given this nickname. The bishop presents the chosen ones.

Baptize is examined carefully by the doctor, who is listening in his stethoscope, taking "temperature" and handing out "pills" and "medicine". Any aftertaste is to be washed down with lots of ice

water. He is then "vaccinated" with three colored stripes on the arm, and handed barber.

Barber cuts with his scissors, soaps in with his broom and shaves with his great razor. If baptize complaints, he gets an extra step with the diet with soapy water! After this time the barber tilted candidate in water basin – or shower thoroughly with several buckets of water. It must ensure that the newly baptized will be thoroughly washed.

The newly baptized are entitled to look at astronomical telescope. In it, they will see the red Equator line (ie that are painted on the bottle bottom). Rub to the bottle with sooty cork, so that the candidate gets apparent "rings" around the eyes after seeing in the binoculars.

People, who for various reasons can not or not want to review the crossing ceremony, can negotiate with King Neptune to be spared – for a suitable "replacement" like a gift to ship/club or a significant contribution to the evening celebration.

### REMOVAL

When all are baptized, it is time for parting with King Neptune and his entourage. The King thanks and ad notice that the journey back to "The big deep of equator" will take place through the anchor cross. He notes that baptism is approved under strong doubt, when examining the candidates actually were significantly milder than tradition dictates.

No such ceremony would have the intended effect without costumes. The simplest means may be used to good effect. For hair and beard you can use untwined rope yarn or cotton waste. Wood and cardboard are fine materials for swords, knives and other necessary equipment. Use your imagination!

**THE BLIND SIDE** is based on the true story of Leigh Anne and Sean Tuohy who take in a homeless teenage African-American,

Michael "Big Mike" Oher. Michael has no idea who his father is and his mother is a crack head. Michael has had little formal education and few skills to help him learn. Leigh Anne soon takes charge however, as is her nature, ensuring that the young man has every opportunity to succeed. When he expresses an interest in football, she goes all out to help him, including giving the coach a few ideas on how best to use Michael's skills.

They not only provide him with a loving home, but hire a tutor to help him improve his grades to the point where he would qualify for an NCAA Division I athletic scholarship. Michael Oher was the first-round pick of the Baltimore Ravens in the 2009 NFL draft.

**CLASH OF THE TITANS:** Born of a god, but raised as a man, Perseus is helpless to save his family from Hades, vengeful god of the underworld. With nothing left to lose, Perseus volunteers to lead a dangerous mission to defeat Hades before he can seize power from Zeus and unleash hell on earth.

Leading a daring band of warriors, Perseus sets off on a perilous journey deep into forbidden worlds. Battling unholy demons and fearsome beasts, he will only survive if his power as a god, defy his fate and create his own destiny.

In **COP OUT** two longtime NYPD partners on trail of a stolen, rare, mint condition baseball card find themselves up against a merciless, memorabilia-obsessed gangster. Jimmy is the veteran detective whose missing collectible is his only hope to pay for his daughter's upcoming wedding, and Paul is his "partner-against-crime" whose preoccupation with his wife's alleged infidelity makes it hard for him to keep his eye on the ball.

In **KICK ASS** high school loner Dave Lizewski decides to make his comic-book obsessions come true by turning himself into a real-life Superhero. He takes the name Kick-Ass, buys a suit online and starts fighting crime. There's just one problem ... Kick-Ass has absolutely no superpowers. But when Dave meets up with a pair of crazed vigilantes – Big Daddy and his daughter, a 12-year old sword-wielding dynamo called Hit Girl – life begins to get ultra interesting.

**THE JONESES** are rich, beautiful and seem to be the perfect family. There is only one slight problem. They are not actually a family, but a team of stealth marketers which moves into upscale communities in order to hook the neighbors on all its wonderful toys. Try to keep up.

The film **YOU WILL MEET A TALL DARK STRANGER** follows a pair of married couples, Alfie and Helena, and their daughter Sally



and husband Roy, as their passions, ambitions, and anxieties lead them into trouble and out of their minds. After Alfie leaves Helena to pursue his lost youth and a free-spirited call girl named Charmaine, Helena abandons rationality and surrenders her life to the loopy advice of a charlatan fortune teller, forming a liaison with recent widower,

Jonathan. Unhappy in her marriage, Sally develops a crush on her handsome art gallery owner boss, Greg, while Roy, a novelist nervously awaiting the response to his latest manuscript, becomes moonstruck over Dia, a mystery woman who catches his gaze through a nearby window. Despite these characters' attempts to dodge their problems with pipe dreams and impracticable plans, their efforts lead only to heartache, irrationality, and perilous hot water.

In **MOTHER AND CHILD** three women's lives share a common core: they have all been profoundly affected by adoption. Karen placed a baby for adoption at age 14 and has been haunted ever since by the daughter she never knew. Elizabeth grew up as an adopted child; she's a bright and ambitious lawyer, but a flinty loner in her personal life. Lucy is just embarking with her husband on the adoption odyssey, hoping for the opportunity to become parents.

**THE A-TEAM** follows the exciting and daring exploits of a colorful team of former Special Forces soldiers who were set up for a crime they did not commit. Going "rogue," they utilize their unique talents to try and clear their names and find the true culprit.

**KNIGHT AND DAY** is an action-comedy centered on a fugitive couple on a glamorous and sometimes deadly adventure where nothing and no one - even themselves - are what they seem. Amid shifting alliances and unexpected betrayals, they race across the globe, with their survival ultimately hanging on the battle of truth vs. trust.

**CONTESTANT** tells the story about twenty-two-year-old Sebastian who leads an impoverished life with his immigrant family constantly struggling to support them. While repairing the roof of a neighbors' house, he overhears a conversation about an expected package which promises to make the household rich. Sensing the opportunity of a lifetime, Sebastian intercepts the package which contains a series of specific instructions. Following the clues, he assumes a false identity and manages to slip through the grasp of the enclosing police as he ventures deeper and deeper into the countryside. The closer he gets to his destination and the more people he meets along the way the less he understands about what he is looking for. Ultimately he comes face to face with a ring of clandestine gamblers placing bets on the outcome of a multi-player, high stakes tournament of Russian roulette.



# SeaRoam

## – the global SIM card

Over the past six months the Danish Government's Seamen's Service (HFV) has propagated the global SIM card SeaRoam. The card has been developed by the British firm Millennium, and is primarily targeted at the maritime sector. It was our desire to offer a SIM card which can be used in as many locations as possible, thus providing a high degree of flexibility. Unfortunately, the initial prices have not remained stable. For this reason we wish to take this opportunity to orientate our customers on the prices. It is our clear impression that the SIM card is, in general, very popular even though there may be instances of problems in its use. Earlier this year we received a number of inquiries about the prices as they were not entirely transparent, as mentioned above. We also received many positive messages, including the attached message we received from Chief Mate Jess Martin Holsting of the Edith Maersk. We are currently testing Millennium's latest product, a dongle, and expect to be able to offer this during the summer.

BY chief officer Jess Martin Holsting, Edith Maersk

**H**ello ! Speech is silver – silence is golden they say. Everyone that has been a long time away from family and friends knows that the reverse applies. There is nothing like the voice of someone you love very much when you are on the other side of the world and possibly homesick.

Previously, you could express this longing in long letters which might take months to arrive. Since then, different forms of radio, telephony, telex and lastly email have arrived. The latter makes it especially easy to keep in touch when the physical distance is great but in comparison to conversation, it is still a slow means of communicating.

Satellite phones have made it possible, but somewhat expensive to call home when you need to, but this is rarely private and therefore many choose to buy telephone cards or use their mobile phones as soon as

the weakest signal is available. The last option is the easiest but certainly not the cheapest.

But then along came SeaRoam, who initially advertised very cheap calls and SMS. Eventually however, it turned out that calls from some countries were more expensive than the advertising had promised. But if we compare prices solely within Europe, such as Tele-Denmark Communications (TDC), we see that SeaRoam is cheapest.

SeaRoam works a little differently than a normal SIM card and may be confusing at first. You must key in the telephone number and select call, the phone dials as usual but suddenly the phone rings as if you are receiving a call while you are making a call. But that is how it works and when you get through, SeaRoam is just as clear as if you had made the call with a TDC SIM card.



### New global sim card!

From 41 US cents a minute to almost anywhere in the world!

- Call anywhere from almost anywhere!
- Receive calls from as little as **8 US cents per minute**
- No roaming charges
- Your own number worldwide
- Works on any unlocked phone
- Send SMS from **22 US cents**
- Receive SMS **FREE**
- **NO EXPIRY DATE** on sims or top-ups

You can purchase our global sim card at your seafarers' centre or from our web site.

For full details of rates & other advantages please visit:

[www.searoam.com](http://www.searoam.com) 



The SIM cards can be purchased through our office in Copenhagen and from our station in Rotterdam.

If you are married to a Brazilian, you may be aux-fait with the various calling cards you can buy in Denmark, where you have to call a mysterious telephone number, choose a language, enter a PIN code from a scratch card and then lastly enter the telephone number. The connection is often as bad as if you'd called the moon ... Delays, echoes and frequent interruptions are part of the experience.

So for someone like me, who is often on long voyages and has family in both Denmark and Brazil, SeaRoam is a fantastic solution. I bought two cards in Rotterdam; one for my wife and one for myself. My wife takes care of payments over the internet when my card is about to run out. It couldn't be easier. I would like to conclude by saying a big thank you to the Danish Government's Seamen's Service for introducing SeaRoam to Danish seafarers. I'm looking forward to the new SeaRoam Internet Access Dongle.

### INCOMING CALLS – BELOW ARE THE COSTS TO RECEIVE A CALL WHILE YOU ARE IN ONE OF THESE COUNTRIES

For example if you are in Australia or any other country in (Zone 1) the cost to you is just \$ 0.08 cents per minute

For example if you are in Panama or any other country in (Zone 2) the cost to you is just \$ 0.14 cents per minute

For example if you are in Canada or any other country in (Zone 3) the cost to you is just \$ 0.34 cents per minute

\$ 0.08 Zone 1	\$ 0.14 Zone 2	\$ 0.34 Zone 3	\$ 0.55 Zone 4	\$ 0.61 Zone 5	\$ 1.03 Zone 6	\$ 1.62 Zone 7	\$ 2.15 Zone 8
Australia, Austria, Bahamas, Bahrein, Belgium, Bermuda, Colombia, Costa Rica, Cyprus, Denmark, Dom Rep, Finland, France, Germany, Guam, Hong Kong, Indonesia, Iran, Iraq, Japan, Jordan, Luxembourg, Malaysia, Netherlands, Neth Antilles, Pakistan, Romania, Seychelles, Singapore, South Korea, Spain, Sudan, Sweden, Taiwan, Tanzania, Turkey, Uganda, UK, Uzbekistan, Vietnam	Bangladesh, Guatemala, Israel, Kazakhstan, Kenya, Kuwait, Kyrgyzstan, Niger, Nigeria, Panama, Paraguay, Rwanda, Sri Lanka, Venezuela	Algeria, Angola, Anguilla, Antigua, Armenia, Azarbaijan, Barbados, Brunei, Burkina Faso, Burundi, Cambodja, Cameroon, Canada, Cayman Islands, Congo, Croatia, Czech Rep, Ecuador, Georgia, Greece, Guinea, Hawaii, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lebanon, Lithuania, Macau, Mauritius, Moldova, Montenegro, Norway, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Puerto Rico, Slovakia, South Africa, Switzerland, Tajikistan, Trinidad and Tobago, Ukraine	Afghanistan, Albania, American Samoa, Andorra, Argentina, Aruba, Belarus, Belize, Benin, Bolivia, Bosnia, Botswana, British Virgin Islands, Bulgaria, Canada, Chili, Dominica, Egypt, El Salvador, Eq Guinea, Estonia, Ethiopia, French Polynesia, Gabon, Ghana, Grenada, Honduras, Iceland, Ivory Coast, Jamaica, Laos, Liberia, Libya, Macedonia, Malawi, Mali, Mauritania, Monaco, Mongolia, Morocco, Mozambique, Namibia, Nepal, New Zealand, Nicaragua, Oman, Palestine, Qatar, Saudi Arabia, St Vincent, Senegal, Serbia, Suriname, Swaziland, Syria, Turks and Caicos, Turkmenistan, UAE, Uruguay, Yemen, Zambia	Bhutan, Cape Verde, Centr Afr Rep, Djibouti, DR Congo, Faeroe, Fiji, French Guyana, Gambia, Gibraltar, Guadeloupe, Guyana, Haiti, Lesotho, Liechtenstein, Madagascar, Maldives, Malta, Mariana Islands, Marshall Islands, Martinique, Mexico, Micronesia, Monaco, Kosovo, Mobile, Myanmar, New Caledonia, Reunion, Sierra Leone, Slovenia, St Kitts, St Pierre, Togo, Tunisia, Zimbabwe	China, Palestine, Russia, Thailand	Ascension, Brazil, Comoros, Cook Islands, Eritrea, Falkland Islands, Greenland, Guinea Bissau, Kiribati, Mayotte, Niue, North Korea, Palau, Solomon Islands, Somalia, Tokelau, Tuvalu, USA, Wallis and Futuna, Western Samoa	Cuba, Diego Garcia, India, Nauru, Norfolk, Papua New Guinea, Sao Tome, St Helena, Vanuatu



## SEAROAM – OUTGOING CALLS

### BELOW ARE THE COSTS TO MAKE A CALL WHILE YOU ARE IN ONE OF THESE COUNTRIES

For example if you are in Hong Kong (Zone 1) and you want to call Denmark (Dest 1) the cost to you is \$0.41 cents per minute

For example if you are in Venezuela (Zone 2) and you want to call India (Dest 2) the cost to you is \$0.59 cents per minute

For example if you are in Australia (Zone 1) and you want to call Philippines (Dest 3) the cost to you is \$0.69 cents per minute

	Calls from Zone 1	Calls from Zone 2	Calls from Zone 3	Calls from Zone 4	Calls from Zone 5	Calls from Zone 6	Calls from Zone 7	Calls from Zone 8
To DEST 1	\$ 0.41	\$ 0.47	\$ 0.67	\$ 0.88	\$ 0.94	\$ 1.36	\$ 1.95	\$ 2.48
To DEST 2	\$ 0.53	\$ 0.59	\$ 0.79	\$ 1.00	\$ 1.06	\$ 1.48	\$ 2.07	\$ 2.60
To DEST 3	\$ 0.69	\$ 0.74	\$ 0.95	\$ 1.15	\$ 1.22	\$ 1.64	\$ 2.23	\$ 2.75
To DEST 4	\$ 0.86	\$ 0.92	\$ 1.12	\$ 1.33	\$ 1.39	\$ 1.81	\$ 2.40	\$ 2.93
To DEST 5	\$ 1.04	\$ 1.09	\$ 1.30	\$ 1.50	\$ 1.57	\$ 1.99	\$ 2.58	\$ 3.10
To DEST 6	\$ 1.72	\$ 1.78	\$ 1.98	\$ 2.19	\$ 2.25	\$ 2.67	\$ 3.26	\$ 3.79
To DEST 7	\$ 2.27	\$ 2.32	\$ 2.53	\$ 2.73	\$ 2.80	\$ 3.22	\$ 3.81	\$ 4.33
						SMS Rate (EU EU)		\$ 0.22
						SMS Rate (Worldwide)		\$ 0.40

### DEST 1

Argentina, Australia, Austria, Bahamas (+mob), Belgium, Brazil, Bulgaria, Canada, China (+mob), Croatia, Cyprus, Czech Rep, Denmark, Estonia, France, Germany, Greece, Guam (+mob), Hawaii, Hong Kong (+mob), Hungary, Iceland, Ireland, Israel, Italy, Japan, Jordan, Luxembourg, Malaysia (+Mob), Netherlands, New Zealand, Norway, Panama, Peru, Poland, Portugal, Romania, Singapore (+mob), Slovakia, Slovenia, South Korea, Spain, Sweden, Switzerland, Taiwan, Thailand (+mob), Turkey, UK, USA

### DEST 2

Andorra, Bangladesh (+mob), Bermuda (+mob), Botswana, Colombia, Costa Rica (+mob), Cyprus Mob, Dom Rep, Finland, Georgia, Ghana, Gibraltar, Guadeloupe, India (+mob), Indonesia, Iraq, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Macau (+mob), Macedonia, Malaysia, Mexico, Monaco, Mozambique, Paraguay, Russia (+mob), Serbia, South Africa, South Korea Mob, Uzbekistan, Venezuela, Vietnam (+mob), Zambia, Zimbabwe

### DEST 3

Albania, Algeria (+mob), American Samoa (+mob), Am. Virgin Islands, Angola, Anguilla (+mob), Antigua (+mob) Armenia, Aruba, Australia Mob, Austria Mob, Azarbaijan, Bahrein (+mob), Barbados, Belgium Mob, Bolivia (+mob), Bosnia, Brunei (+mob), Cambodja, Cameroon, Cayman Islands (+mob), Chad (+mob), Colombia Mob, Denmark Mob, Dominica, Dom Rep Mob, Ecuador, Egypt (+mob), El Salvador, Faeroe, Finland Mob, France Mob, Georgia Mob, Germany Mob, Ghana Mob, Grenada, Guatemala (+mob), Hungary Mob, Iceland Mob, Indonesia Mob, Iran (+mob), Iraq Mob, Israel Mob, Jamaica, Japan Mob, Jordan Mob, Kazakhstan (+mob), Kenya (+mob), Kuwait (+mob), Kyrgyzstan (+mob), Laos (+mob), Lebanon (+mob), Luxembourg Mob, Malta, Martinique, Moldova (+mob), Mongolia (+mob), Montenegro, Morocco, Namibia, Neth Antilles (+mob), Netherlands Mob, Nicaragua, Niger (+mob), Nigeria (+mob), Norway Mob, Oman, Pakistan (+mob), Panama Mob, Paraguay Mob, Peru Mob, Philippines (+mob), Portugal Mob, Puerto Rico, Romania Mob, Rwanda (+mob), San Marino, Saudi Arabia (+mob), Senegal, Seychelles (+mob), South Africa Mob, Spain Mob, Sri Lanka (+mob), St Vincent, Sudan (+mob), Sweden Mob, Syria, Taiwan Mob, Tajikistan (+mob), Tanzania (+mob), Trinidad and Tobago (+mob), Tunisia, Turkey Mob, Turkmenistan (+mob), Turks and Caicos, Ukraine (+mob), UAE (+mob), UK Mob, Uruguay, Uzbekistan Mob, Venezuela Mob, Yemen (+mob), Zambia Mob

### DEST 4

Afghanistan (+mob), Albania Mob, Andorra Mob, Angola Mob, Argentina Mob, Armenia Mob, Aruba Mob, Azarbaijan Mob, Barbados Mob, Belarus (+mob), Belize (+mob), Benin (+mob), Bhutan (+mob), Bosnia Mob, Botswana Mob, Brazil Mob, BVI, Bulgaria Mob, Burkina Faso (+mob), Burundi (+mob), Cambodja Mob, Cameroon Mob, Cape Verde, Chili Mob, Congo (+mob), Croatia Mob, Czech Rep Mob, Dominica Mob, Ecuador Mob, El Salvador Mob, Equatorial Guinea (+mob), Ethiopia (+mob), Fiji, French Guyana, French Polynesia (+mob), Gabon (+mob), Greece Mob, Grenada Mob, Guinea (+mob), Haiti (+mob), Honduras (+mob), Ireland Mob, Italy Mob, Ivory Coast (+mob), Jamaica Mob, Latvia Mob, Liberia (+mob), Libya (+mob), Lithuania Mob, Macedonia Mob, Malawi, Mali (+mob), Mariana Islands, Mauritania (+mob), Mauritius (+mob), Micronesia, Monaco Mob, Montenegro Mob, Montserrat (+mob), Morocco Mob, Mozambique Mob, Namibia Mob, Nepal (+mob), New Caledonia (+mob), New Zealand Mob, Nicaragua Mob, Oman Mob, Palestine (+mob), Poland Mob, Qatar (+mob), Reunion, Senegal Mob, Serbia Mob, Slovakia Mob, St Kitts (+mob), St Lucia (+mob), St Pierre (+mob), St Vincent Mob, Suriname (+mob), Swaziland (+mob), Switzerland Mob, Syria Mob, Togo (+mob), Tonga, Turks and Caicos Mob, Uganda (+mob), Uruguay Mob

### DEST 5

Bulgaria Mob BTC, Cape Verde Mob, Centr Afr Rep (+mob), Chile, Christmas & Cocos Island, Comoros, Djibouti (+mob), DR Congo (+mob), Eritrea (+mob), Estonia Mob, Faeroe Mob, Fiji Mob, French Guyana Mob, Gambia (+mob), Gibraltar Mob, Guadeloupe Mob, Guyana, Lesotho (+mob), Liechtenstein Mob, Madagascar (+mob), Maldives (+mob), Malta Mob, Marshall Island (+mob), Martinique Mob, Mexico Mob, Monaco Mob Kosovo, Myanmar(+mob),New Caledonia (+mob) Reunion Mob, Sierra Leone (+mob), Slovenia Mob, Somalia,St Kitts & Nevis, Tunisia Mob, Western Samoa, Zimbabwe Mob

### DEST 6

Ascension (+mob), Cook Islands (+mob), Falkland Islands (+mob), Greenland (+mob), Guinea Bissau (+mob), Kiribati (+mob), Mayotte (+mob), Niue (+mob), North Korea (+mob), Palau (+mob), Solomon Islands (+mob), Tokelau(+mob), Tuvalu (+mob), Wallis and Futuna (+mob)

### DEST 7

Cuba (+mob), Diego Garcia (+mob), Nauru(+mob), Norfolk (+mob), Papua New Guinea (+mob), Sao Tome (+mob), St Helena (+mob), Vanuatu (+mob)

# THE MLC CONVENTION: A GREAT SOCIAL STEP FORWARD FOR GLOBAL SHIPPING

The convention will improve the competitiveness of Danish shipping and Danish seafarers, because the "cheaper are becoming more expensive", says Secretary Michael Wengel-Nielsen, one of the Danes behind the convention

BY Peter Larsen, HFV

The MLC – Maritime Labour Convention 2006, is a major social step forward for global shipping, but Danish shipping will not see any major or direct impacts from the convention immediately. But in the future, the convention will make the "cheap seafarers and shipping companies more expensive", and will thus strengthen the competitiveness of Danish ship owners and seafarers.

And why will they become more expensive?

"Because the MLC convention will raise the social level of all seafarers from nations that ratify the convention, and the majority, presumably all, of

the nations will do so over the next few years", assesses head of the secretariat Michael Wengel-Nielsen at the Ship Owners' Association for smaller ships.

And what does Michael Wengel-Nielsen know?

Quite a lot in fact. He is perhaps among those in Denmark who know most about the convention, the ideas behind it, the negotiations and the final result. As the Danish Shipowners' Association's representative at the ILO - International Labour Organisation - he has been involved in the preparations for the convention since 2001, when the first ideas about creating shared global standards for seafarers were aired.

"MLC is the fourth maritime cornerstone. We have SOLAS which regulates maritime safety, MARPOL on the environment, STCW on maritime education and skills; and now the MLC, which explains how we should treat seafarers during their employment and during their time on board", he explains.

## MINIMUM REGULATIONS

"The convention sets out minimum standards for rest periods, the length of periods on-board, the right to freedom of repatriation, medical care, welfare and safety, and to be paid wages at least once a month. In addition, seafarers must be covered by a range of social arrangements, which may include work injury insurance, nursing, sick pay, unemployment insurance, maternity/paternity leave, retirement etc. All schemes which we take for granted, but may be innovations in many countries outside the EU".

"This means that states which ratify the convention have an obligation to ensure that rules are observed on each ship, before the local marine authorities can issue an MLC certificate to the ship. And after receiving the certificate, each operator must comply with the convention.

The certificate must be renewed every 5 years, with an interim inspection after 2.5 years", explains Michael Wengel-Nielsen.

It should be stressed that the convention does not interfere in salary levels or the length of leave periods above statutory holidays. This must be negotiated by the organisations representing seafarers, but

## MLC, 2006

Maritime Labour Convention, 2006, is a compilation of 42 existing conventions and 29 recommendations. There is nothing new in the convention in relation to conventions and recommendations, but eight of these conventions have never come into force. There are big differences in how many conventions individual countries have ratified. Of the 42 conventions, Denmark has only ratified 15.

With MLC 2006, one convention has been created that can be incorporated into national laws and thus create a common basis for the social conditions in international shipping.

The convention is divided into five main sections which deal with:

- Recruitment terms.
- Terms of employment.
- Accommodation, housing, nutrition and welfare.
- Work safety, health and social protection.
- Compliance with and implementation and enforcement of the convention.



Danish shipping have a high level of social conditions for seafarers, and have a common interest in raising the bottom line in other countries.

the convention guarantees a minimum level of social conditions, which we must live up to; namely the provisions jointly adopted by the ILO.

#### EQUAL PLAYING FIELD

It is natural to imagine there are nations that will not ratify the convention and that there are ship owners who are indifferent to being MLC certified.

"It is not inconceivable", recognises Michael Wengel-Nielsen.

"I think, however, those ships will incur particular attention from port authorities. Port authorities in a country that has ratified the convention undertake to also observe the convention in relation to ships from countries that have not ratified the convention.

"It would be too cumbersome for non-certified vessels to transverse international shipping lanes. I therefore believe it is only a matter of time before MLC takes hold globally and thus helps to ensure a more level playing field".

#### AGREEMENT AND CSR

"In this context it is also important to emphasise that the convention was adopted by consensus at the ILO. The individual countries and organisations

wish to help implement these minimum standards.

"Clients are showing a growing interest in CSR – Corporate Social Responsibility. This may help to push development in the direction of greater social accountability for crews, and again give Danish shipping an advantage", he said.

"MLC is CSR for shipping!"

#### ALL ONBOARD ARE SEAFARERS

The convention states that all persons working on board a ship are seafarers and therefore covered by the convention.

The owner is responsible for ensuring that the social rules also cover seafarers employed by a subcontractor, such as a restaurateur, as long as they are onboard while the ship sails; but it does not mean that they must be covered by company collective agreements.

MLC accepts subcontractors' collective agreements in terms of pay and freedom, but the social and employment law on equal protection must comply with the requirements of the convention – the owner is ultimately responsible for this.

#### DANISH SEAFARERS

As stated earlier, the convention will be of no immediate importance to Danish

seafarers. However, a few improvements will be forthcoming.

Danish seafarers will be entitled to 16 weeks' sick pay and will be guaranteed treatment for illness at the company's expense; also during the 16 weeks.

"In Danish shipping we have a high level of social conditions, but as organisations we have a common interest in raising the bottom line in other countries, instead of making Danish seafarers more expensive. It would just make Danish shipping less competitive", says Michael Wengel-Nielsen.

The convention will only come into force when at least 30 countries, which together represent 33% of world tonnage, have ratified the convention.

The goal will be reached shortly. All EU countries are expected to do so before the end of 2011, or rather, must do it before the end of 2011. MLC has already been incorporated into an EU directive, which comes into force at that time.

The Danish parliament is currently incorporating the convention into Danish law and is expected to ratify the convention before the summer recess this year.

The convention covers all ships over 500 GT on international voyages.

# ABANDONED SHIPS

Unfortunately, from time to time ships and seafarers are abandoned in Danish ports. There are several reasons for this, but it is often due to financial and safety problems. When a ship is detained, it is of course an unpleasant experience for the crew, who do not always know when they can leave the ship, or when the ship will be released

BY Søren Philip Sørensen, HFV

Earlier this year, The Danish Government's Seamen's Service (HFV) again experienced one of these unfortunate events, when the coaster the "Cormorant" was detained in Frederiksværk with a crew of three. The owner and captain had left the ship in December and abandoned the crew, who, among other things, had not been paid for several months and were also suffering from very bad conditions on board.

As soon as the Seamen's Service learnt of this situation, action was taken. The crew – two Ghanaians and a Ukrainian – were visited twice a week. We helped out with supplies, heating, news, books and movies, and the visit itself was of great benefit.

Simultaneously, the ITF's Danish inspector strove to solve the issue of outstanding wages.



Filipino crewmembers onboard abandoned ship in Assens/Denmark.

## COLLECTION AT DANSTEEL

Since Denmark ratified ILO Convention no. 163 in 1993, we have had an obligation towards seafarers visiting Danish ports. In practice we share this task with the port authorities and individual port services. Most cases run quite smoothly and are pleasant tasks.

In the case of the Cormorant, which was, unfortunately, not an isolated incident, our focus was obviously on the

crew's welfare. The fact they lived on the ship was beneath contempt and their situation unacceptable. Unfortunately, we also had to acknowledge that the Danish authorities were not properly equipped for this task. Definitely a difficult task, but these were people who were left in a very unfortunate situation.

Fortunately a solution was found, not least with help of the Welfare Office, and the

three seamen were able to leave Denmark in February. At that time the ship was confiscated, so they could finally leave their involuntary detention. As I write, the ship has not yet been sold, so they have still not received their outstanding wages.

There were however some positive experiences. Several citizens of Frederiksværk visited the seamen with everyday necessities and

DanSteel launched a collection for the three seamen. It was a nice gesture and gave the seamen some much needed funds.

We hope of course that it's a long time before we again find ourselves in a similar situation. At the same time, we should be glad that Danish owners do not put their employees in similar situations.



Pictures for the Photocontest for Seafarers  
must be mailed within 31. December 2010 to:  
info@hfv.dk

Photo: AB Elisa Pikhala, Finland





There were 11 Russians, one Estonian and one Georgian onboard the CEC Future, located in the Gulf of Aden, on its way from Antwerp to Batam in Indonesia on 7 November 2008 with a cargo of steel plates. In the middle of the afternoon, the vessel was boarded by Somali pirates, who are rather trigger happy. In less than three quarters of an hour, the crew was transformed from active seafarers to passive hostages at the centre of a drama involving millions, which has since been highlighted in the TV documentary "SOS – captured by pirates". For the crew, it was 71 days of uncertainty and insecurity. Unaware of the owners, Clipper Group's efforts to release them and the ship. They were silent witnesses to the growing degradation of the ship by a bunch of khat-chewing pirates who periodically broke into bloody internal fights. It goes without saying that it is a heavy burden, both physically and mentally, to find yourself onboard a ship where a group of armed drug users set the agenda

# ALL OF THE HOSTAGES ARE AT SEA AGAIN

BY Peter Larsen, HFV

## EMERGENCY PROCEDURES

"At an early stage, the company prepared for their release and established a plan for taking care of the crew when it was released", says Niels Mathiesen, general manager for policy and standard setting in the Clipper Group.

"It was all about intensive psychological assistance immediately after release, followed by various activities for the group with their families. They were all sent home for two months with full pay, after which there was a new round of sessions with the psychologist, who as-

essed whether they were ready to start work again. They were, and today they are all back at sea", says Niels Mathiesen, who is delighted the emergency procedures worked.

## TRANSPARENCY

The Clipper Group has chosen to be very open about the hijacking and were available for interviews during the negotiating process and briefed the press regularly.

It was a deliberate strategy which continued after the hijacking ended. Employees of the shipping company have

been available for lectures, officer seminars and discussions on this odious event, as the company believes one of the ways to prevent new hijackings is to share experiences and learn from each other.

## FOCUS ON THE CREW

"We were on unfamiliar ground in November 2008 when we became the victims of a hijacking. We had developed some guidelines, but they were of little use.

We have since developed standard procedures, for how we deal with a hijacking, but also how to safely negotiate



Photo: Brian Senniksen, m/t Torm Gertrud.

the Horn of Africa, as we have ships in those waters 1-2 times a week. At officer seminars and meetings with crews, we try to create a common awareness that this is a common procedure to be complied with for the sake of the crew.

The company's focus is, without reservation, on the crew. Ships and cargo can be replaced, but the crew cannot", emphasises Niels Mathiesen.

**BMP**

He also points out that Clipper's procedures for negotiating the Horn of Africa is virtually the same as those later developed by a number of international shipping associations, including the Danish Shipowners' Association; known as Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia (abbreviated to BMP).

"Of course we follow the BMP guidelines, but there is still up to a quarter of ships which do not. It is incomprehensible and we have requested that the shipping companies in question are published by name, but the authorities involved do not agree", says Niels Mathiesen.

He stresses that as far as he knows, there are no Danish shipping companies not following the BMP.

**RISK PROFILE**

BMP stipulates, among other things, that before each voyage we must prepare a risk profile. If the risk is assessed to be high, we must await other vessels to sail in convoy. We have sometimes waited up to 3-4 days. It is costly of course, but it is a price we are willing to pay for the sake of the crew.

On a few occasions the company's ships have had Russian soldiers onboard, as Russia is the only nation to make

soldiers available to protect vessels and crews participating in Russian convoys.

**WE ARE NOT SOLDIERS**

The company has said no to private security companies.

"We have had meetings with security companies but opted out of this solution, as our crews should not be soldiers" explains Niels Mathiesen.

"With private guards on board, it is the captain's decision whether to use force. Legal problems which we cannot predict may also arise.

When we have soldiers on board, they are under military command. It is not the crew's responsibility when or how force should be exercised. That's why we agree to soldiers but not to private guards", he explains.

**REPORTED TO THE POLICE**

The Clipper Group has reported the Somali pirates to the state prosecutor for exceptional international crimes, knowing that the pirates will hardly be made accountable for the crime before a Danish court.

Niels Mathiesen: "We have become aware of the working principles in the legislation. In short, this means that if those subjected to the crime – in this case extortion – are located in Denmark, those that caused the crime – the pirates – may be prosecuted under Danish law, even though they were not in Denmark at the time of the crime.

Whether the allegation holds up is for a Danish court to decide. This assumes, however, that the Somali pirates can be found and delivered to Denmark. That alone is a major problem, even though several of them have been identified.

Nor is it conducive to a hand-over that the political interest in having Somalis sent to Denmark for prosecution is very low.

"But we need to use the opportunities provided by the law. We will make every attempt to generate interest in solving the problem, which is rooted in a politically unstable regime in Somalia", says Niels Mathiesen, while also justifying reporting the crime to the police.

**RANSOM**

Since the CEC Future was hijacked, the problem of piracy has grown in both numbers and gravity, and in the spring the United States called for a halt in the payment of ransom to the pirates.

The Danish parties quickly shot down the proposal because, as Niels Mathiesen puts it, ransom is our only means of having the crew released.

"If the Americans make it illegal to pay ransom and refuse companies paying ransoms access to American ports, we will find other ways to pay the money, so that it does not come directly from companies", he predicts.

"We will certainly not help to make crews hostages", he stresses.

Neither does he believe it will stop the pirates.

"It can only be solved by political means", he says.

"Until then, we in the shipping industry must be open and exchange our experiences in order to get ahead of the pirates and so prevent hijackings", he believes.

**MORE AND MORE HIJACKINGS**

The number of hijackings and attacks on ships off the Horn of Africa and the Gulf of Aden is increasing year on year. This has been the development over the past five years, albeit with a tendency towards a decreasing number in the first months of 2010, which has been attributed to increased surveillance.

2005: .....	35 hijackings
2006: .....	10 hijackings
2007: .....	31 hijackings
2008: .....	42 + 111 attacks
2009: .....	47 + 217 attacks

# THE RECREATION OF DANISH FORCES IN AFGHANISTAN

Is there a place for recreation in a combat zone?

BY Former naval priest in Rotterdam, Frank Bjørn Christensen

It should be an obvious question, but actually the crucial question is another; namely: Can we dispense with recreation – and the answer is No! People need to relax and concentrate on something other than the death and destruction that surrounds them. Or just to put some distance between them and the deprivation that arises when living in such alien surroundings for a long time, literally far from home and without a beer.

Nowadays recreation can be defined in many ways, and there is an on-going debate on whether sport and physical education are welfare. Recreation for one person may not necessarily be reaction to another. But with the increased attention on bodily and physical activity, for many recreation is the ability to participate in sports and strength training and maintain a shape that has been built over a long time.

The recreational picture is very different depending on where you are in Afghanistan. Generally, if you are in one of the larger areas such as Kabul, Kandahar, Camp Bastion or Camp Price, there are good facilities for participating in a little of each sport. A little further out, e.g. PB Budwan (formerly known Armadillo), the facilities become more limited and eventually rather sporadic in the permanent and temporary patrol bases. But no matter how far out you get, there is always a telephone connection, and the Danish soldiers erect up iron pipes for pull ups, and organise improvised weights for strength training. Heavy items can almost always be found for lifting.

By comparison, Camp Bastion has a well-equipped exercise tent with air conditioning. There are exercise bikes,

rowing machines, treadmills, cross trainers and a whole set of dumbbells and machines for training all muscle groups. There is a Crossfit track outside where you can vent any pent-up aggression; at least in winter. Otherwise, you must acquaint yourself with the forty to fifty degree heat of summer. Races are also organised, such as the Hesco Half Marathon. The advantage of Camp Bastion is its size, as you don't have to run on an 800m track, but the disadvantage is that you have to be up very early to avoid the dust in the desert.

I must also mention the Dancon March. On each tour a 25km march is organised on various dates and in different camps so that as many as possible get the opportunity to participate.

A mixture of social and sporting events are arranged for the Viking Games, named after the small Danish camp in the large Camp Bastion. Each unit sends a team, and individuals and teams compete against each other in team disciplines such as field hockey, volleyball and "hammer the nails in" (stump), and individual disciplines such as 'strong man', table football, table tennis, bicycle tilting at the ring and darts. The day ends with a BBQ and singsong. Originally the date was set for 5 May, but during the night 11 wounded Danes came into the field hospital, and

the Viking Games were postponed to a later date. An example of force majeure in an extraordinary working day.

In Camp Bastion, there is also room for a recreational tent. In addition to table tennis you can watch movies, unleash your musical talents or play computer games with and against others. It is also in this area the containers containing communal internet and phones can be found. Contact with home and the outside world is an important part of the troops' welfare, however, this is stopped if soldiers are wounded or dead. This is to ensure that relatives are informed first, and that it is done directly and not through the press. Another example of the rather special conditions we live under. For obvious reasons, such good conditions are not to be found in the front line. The internet connection is the first to go, but no soldiers are unable to call home. Mail is also of great importance. A personal letter written by hand on the right paper or a child's drawing are invaluable, not to mention a package of small gifts from home, such as your favourite sweets or reading material.

In Camp Bastion we also enjoy the "Box", the soldier home run by the YMCA's Soldier Mission. Everybody meets here during the day for fresh coffee and homemade cake, and we can play all kinds of board and card games.



Karaoke night in Camp Bastion with Father Frank and SSG Orcutt.

The Box hosts different social events and is also very popular among our foreign partners who like coffee, cake and the cosy Danish atmosphere in "the Danish coffee shop". Another Box has just been set up at Camp Price.


The security situation does not unfortunately permit sight-seeing, although the term "war tourism" has been used to describe the tours politicians, journalists and other celebrated persons take to the area. But hopefully someday there will be enough peace here to allow us to go out and see the many beautiful and interesting places in this country.

Recreation costs, but it is money well spent if it makes everyday life just a little more fun and interesting. DKK 100 per man is set aside per month, so it is not recreation that is emptying the defence budget. These funds are administered by a recreation committee, comprising representatives of the different personnel groups, non-commissioned officers and officers, and the committee must agree on how the money should be spent.

Field entertainment is one of the things that is not paid from the above resources. A couple of times on each

six month tour, a small event with a famous Danish band is arranged, and they play in the various camps where it is possible. It is usually a great success and a welcome break from everyday life.

We call Denmark a welfare society, and therefore it is natural that we take the relevant and practical parts of the welfare with us when stationed overseas. And not least because of our desire to be comfortable and well equipped wherever we are. That is why there are recreational facilities for Danes in Afghanistan.



# NEWSPAPER PRINTER ALSO IN THE SUEZ CANAL

The Danish Government Seamens Service/ Norwegian partner in Port Said have now also installed a newspaper printer. This enables them to print daily newspapers from most countries in the world.

When passing thru the canal we therefore encourage you to contact the

station in advance ordering the newspapers that match your crew composition.

The best way to do this is to send a mail to: **[ngss.portsaid@sjofartsdir.no](mailto:ngss.portsaid@sjofartsdir.no)**

The co-operation and service from the Norwegian Seamans Service in Port Said has been very important for many years

and we are pleased that we can now also offer this service.

We have also recently installed a newspaper printer with the Danish Seamens church in Pelepas/Malaysia.



# HFV's visit to the seamen's church in Algeciras

BY Søren Philip Sørensen, HFV

Recently the Danish Government's Seamen's Service visited the seamen's chaplain Asger Mørck in Algeciras. There's a very close collaboration with the sailor churches abroad and these visits are therefore quite natural.

Asger has a very broad background, which is undoubtedly of great benefit to his work as a sailor priest. Before Asger trained as a priest back in 1992, he worked in the Navy, he was a farmer, a bus driver and also studied medicine. Just to mention some of the jobs Asger has worked at.

After three years as a sailor priest in Antwerp Asger moved to Algeciras eight years ago. Over the years,

Asger, along with his wife Anette who has served as his assistant, has provided a major service to seafarers calling at Algeciras.

Unlike most other sailor churches, there is no actual church at this post in Algeciras. Asger lives near the port and has a combined club and apartment. The seafarers can access the internet, play, watch television and socialise in a very cosy and relaxed atmosphere. Something that is much appreciated.

Asger also has one of the Seamen's Service's sponsored newspaper machines and can print daily newspapers

in several languages for the seafarers. It is easy to see and understand why Asger is a popular personality in Algeciras. He is very committed to visiting and serving the seafarers, and the great trust between Asger and the seafarers was quite evident as we also had

the opportunity to visit the Olga Mærsk.

This familiarity is so important in relation to ship visits.

On the recommendation of Asger, the Danish Seamen's Service has decided to sponsor the setting-up of a Wi-Fi hotspot at the terminal in Algeciras. It is not yet in place but will no doubt be of great benefit to the seafarers. Asger has been a driving force behind this.

Algeciras is an important port in the Mediterranean and in relation to Africa. Competition in this area is very high, as we were informed in detail when we visited the Mærsk terminal. The high level of activity obviously shows there is a great need for services for seafarers.

We hope that Asger Mørck can be seen in Algeciras for a long time yet and that the good cooperation continues. The objective is and remains as optimal a service as possible for the seafarers.

A big thank you to Asger for his hospitality and great personal commitment.

Unlike most other sailor churches, there is no actual church at this post in Algeciras

Seamans Chaplain  
Asger Mørck  
Iglesia Danese del Mar  
Algeciras  
Cell phone 0034-6802 64337  
algeciras@dsuk.dk  
Openings hours  
5 pm till 9.30 pm



A view to The Maersk-terminal from the Seamen's Club in Algeciras

# Exercise is for everybody onboard

It's healthy to exercise – you don't need the ship's captain exam to know that. This does not necessarily mean that the more you exercise you, the healthier you become

BY Jacob Christensen, HFV

There is a lot of exercise being taken on board ships at sea, which we can see from the results we are sent. More and more seafarers are enthusiastically sending in their results, after which they are updated online. Anyone reaching 100 km will receive a T-shirt.

## GOOD HABITS AND BAD HABITS

Many on board have made it a habit that after knocking they jump up on the exercise bike, rower or treadmill. This is of course a good habit. We don't need to highlight the bad habits as you know them only too well.

There is plenty of information on, and studies regarding health. One of them is KRAM - the study on Nutrition, Smoking, Alcohol and Exercise. It describes the lifestyle factors most likely to cause serious illness. We will deal with the last letter in the word; namely M (exercise).

## WHY DO WE EXERCISE

Some have integrated exercise into their daily lives, while others need to be pulled up from the couch to get started. Many lack the time and energy to exercise. Therefore, motivation is important if you want to implement exercising for your colleagues onboard.

The Danish Government's Seamen's Service (HFV) has put prizes up for grabs in their exercise competition, e.g. heart rate monitors, running and cycling



Motivation is important if you want to implement exercising for your colleagues onboard.

clothes and they update the results on the website and in the HFV newsletter, which may help to motivate seafarers to start exercising. Both the individual competitions on board each ship, and the competition among ships are designed to increase motivation on board.

We cannot and should not force people to exercise, but much suggests that exercise is beneficial for us physically and for the psyche. It also increases conditioning and energy levels.

## EXERCISE IS GOOD, LOTS OF EXERCISE IS A LOT BETTER?

The body is designed to move. The Danish National Board of Health's website says that adults should move for at least 30 minutes, at moderate intensity, each day of the week. Moderate physical activity includes all forms of unstructured activity/exercise, where the pulse rises. Exercise is not necessarily about expensive outfits, fitness centres, chic people and mirrors.

It is first and foremost about integrating good habits into your everyday life.

## HERE ARE SOME TIPS:

- Always take the stairs if possible
- Stand up! Stand up or walk when talking on the phone, stand up at your desk etc.
- Go to your colleague with a message rather than send an email
- Put the remote on the shelf, so you're forced to get up

## EXERCISE IS FOR EVERYBODY

Everyone can move a little more in their everyday lives, e.g. by joining the onboard fitness competitions. Take the stairs instead of the elevator. You do not have to go crazy on the exercise bike or run a marathon several times a year. A lot of exercise will not protect you from every illness, but it will help raise energy levels in your everyday life.





# A heart warming story about diet change and exercise on board

The Danish Government's Seamen's Service's three on board fitness competitions, under the banner "Do it", are a very important part of our work. Not least because of the inability to organise events ashore. A few days ago we received a mail from captain Kay Jørgensen on board the Marie Mærsk:

For several years I have suffered from obesity, and especially after my promotion, the kilos just stuck to me. As chief mate I was able to keep the weight somewhat in check, due to the tank inspections and the numerous trips up and down to the holds. But after promotion, when work took on an administrative nature, it was not so easy to keep my health under control. The weight climbed steadily upwards, and on New Year's morning 2010 my weight was 140 kilos.

I could not live with that and made the decision to radically change the situation. Over the years I have tried various diets

with little effect; quite the contrary in fact. So, in addition to signing up to the local gym, I also contacted the Danish Weight Consultants. They immediately offered advice and assistance, and felt that I could lose 50 kilograms in just 18 months.

I was obviously sceptical but followed their advice about diet change etc. With great support from my wife and my personal trainer in the gym I was very clear about my situation. It is important to set down realistic goals and work from there.

Even after the first week, I had lost five kilograms through exercise and the nutrition programme and it benefited my self-confidence a lot.

When I signed onto the Marie Mærsk I continued my personal project undeterred, and I received a lot of support from the steward, Allan M. Hansen. He has arranged low fat meals during my entire tour, although I have sometimes enjoyed the Saturday dinner and barbecue evenings.

I can only stress the importance of a healthy and varied diet and plenty of exercise to everyone. So I urge everyone to attend onboard exercise classes.

My efforts onboard have reduced my weight by a total of 26.3kgs. Now I am no longer in any doubt that I'll reach my goal of losing 50 kg in 18 months.

I would urge all to focus on their diet, but also to exercise and seize the opportunities available. It may be worthwhile.



Even after the first week, I had lost five kilograms through exercise and the nutrition programme and it benefited my self-confidence a lot

## Danish Government Seamens Service exercise competitions "Do it"

The onboard exercise competitions "Do it" have been increased over the last couple of years and we experience a high level of activity.

You can participate in three categories – bicycling, rowing and running.

In order to be part of the competition you must complete a distance of at least 25 km during your assignment period. When you have accomplished 100 km you will obtain

a t-shirt for the category you have participated in.

For every 25 km you have covered you will also obtain a share. At the end of the year there will be a draw among all the shares and the winners will receive various fine prizes.

The first time you advises the distances to the Danish Government Seamens Service you must state the following:

Name, vessels name, home address and t-shirt size.

This information should be forwarded to [info@hfv.dk](mailto:info@hfv.dk)

We will on a regular basis publish the results in our electronic news – HFV-nyt/Philnews – and also on a continuous basis update our website [www.hfv.dk](http://www.hfv.dk).

# Motionskonkurrencer ombord

Resultater pr. 1. juli 2010

## TRAMPFART – ROROFART – LØBEKONKURRENCE

For at blive trampartsdykket, Ro-Ro'er eller deltage i løbekonkurrencen skal du under din udmønstring fuldføre en strækning på mindst 25 km. Når du så har gennemført 100 km, har du erhvervet en tramparts-t-shirt, en roro-t-shirt eller en løbe-t-shirt. For hver 25 km man har tilbagelagt, opnåes en gevinst-andel. Blandt andelene vil der ved årets slutning blive trukket lod om et antal præmier.

Første gang man indsender distancer til Handelsflådens Velfærdsråd, på [info@hfv.dk](mailto:info@hfv.dk) – opgives navn, skib, hjemadresse og t-shirt størrelse.

Vi vil regelmæssigt udsende resultater i HFV-nyt, og løbende opdatere disse på [www.hfv.dk](http://www.hfv.dk)

## Tramparten – individuelt

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Absalon Tafjord Pedersen	Esvagt Carina	8	Danilo Terrida	Esvagt Capri	137
Adrian Reyes Ocampo	Mathilde Mærsk	2235	David Jørgensen	Frigg Sydfyen	520
Albert Abrahamsen	Maria Theresa	115	Dhiraj Chandwani	Torm Helvig	100
Algot Jeppesen	Mærsk Lifter	10	Edwin Ramos Quinto	Richard Mærsk	72
Allan Lilleøre	Mærsk Tender	184	Eigil K. Schmidt	Hanne Theresa	543
Allan Sørensen	Esvagt Charlie	120	Eigil K. Schmidt	Sofie Theresa	308
Andreas Hermansson	Mette Mols	10	Eigil Olsen	Frigg Sydfyen	441
Andreas Kristensen	King of Scandinavia	1159	Elmar ignacio	Claes Mærsk	135
Andrew Solacito	Olivia Mærsk	278	Erik Escherich	Esvagt Echo	827
Anette Frilev	Princess of Norway	3	Erik Laugesen	Torm Gunhild	801
Angelito c. Gonzales	Cornelia Mærsk	972	Erik Pedersen	Torm Gerd	918
Ariel D. Adriano	Nicoline Mærsk	1200	Erling Petersen	Frigg Sydfyen	1234
Armando Racraquin	Olivia Mærsk	342	Finn Florman Henningsen	Torm Ann-Marie	190
Arne B. Hansen	Prinsesse Benedikte	982	Finn Kuhn Jensen	Olivia Mærsk	2488
Arnel Santos	King of Scandinavia	282	Flemming Halsted Hansen	Nord Snow Queen	204
Artis Ozols	Ternvik	50	Flemming Hansen	Esvagt Observer	316
Bela Molnar	King of Scandinavia	459	Flemming Jørgensen	Esvagt Supporter	85
Bela Molnar	Princess of Norway	51	Flemming Nielsen	Esvagt Preserver	811
Bendt Søegaard	Esvagt Caroline	325	Frands Havsager	Arina Arctica	380
Bendt Søegaard	Esvagt Protector	176	Frank Nielsen	Esvagt Preserver	61
Bent Kolding	Esvagt Preserver	912	Freddy Hansen	Esvagt Capella	131
Bjarke Grosen Pedersen	Tor Ficaria	1610	Frede Eskildsen	Mærsk Feeder	172
Bjarni Jakobsen	Laura Mærsk	127	Frits Balmes	Olivia Mærsk	101
Brian Hansen	King of Scandinavia	1379	Gert Gregersen	Frigg Sydfyen	150
Brian Jacobsen	King of Scandinavia	13	Girish Misra	Olivia Mærsk	429
Brian Olsen	Prinsesse Benedikte	21	Gregorz Redzimski	King of Scandinavia	406
Brian Vegeberg	Esvagt Capella	31	Gunnar Olsen	Olivia Mærsk	270
Carl Elo Larsen	Olivia Mærsk	160	Haldor Haraldsen	Esvagt Cassiopeia	116
Carsten Qvist	King of Scandinavia	25	Hans Holm Joensen	Mærsk Attender	16
Carsten Wollesen	Torm Ann-Marie	561	Hans Jørgen Bisgaard	Esvagt Supporter	264
Christen Holm	Esvagt Observer	630	Hans Jørgen Koch	Oluf Mærsk	1022
Christian Eli Poulsen	Esvagt Observer	235	Hans Pauli Johannesen	Esvagt Carina	624
Christian Martin Veje	Laura Mærsk	469	Helena Lupak	King of Scandinavia	172
Christian Sparre Søndergaard	Mathilde Mærsk	298	Helmuth Farkas	Esvagt Protector	970
Christoffer Borchsenius	Mærsk Tender	143	Henning Skov	Mærsk Terrier	36
Claus Byder	Princess of Norway	120	Henrik Hørlyck Gohs	Mærsk Feeder	300
Claus Jensen	Prinsesse Benedikte	519	Henrik Lauritsen	Mærsk Supplier	108
Claus Schlosser	Mærsk Supplier	90	Herman Arrias	Jens Sørensen	51
Claus Skytte Christensen	Prinsesse Benedikte	249	Hilmar Larsen	King of Scandinavia	260
Dale Manabat	King of Scandinavia	9	Høgner Davidsen	Esvagt Don	115
Dan Augustinussen	Esvagt Observer	129	Høgner Marsten	Esvagt Sigma	158
Dan Borghelt	Esvagt Carina	67	Høgner Petersen	Mary Arctica	101
Dan Gaarslev	Esvagt Echo	165	Ian Edjec	Olivia Mærsk	445
Danial Vang	King of Scandinavia	57	Illana Corella	King of Scandinavia	2330
Daniel Ruder konrup Olsen	Esvagt Carina	171	Izabella Gawin	King of Scandinavia	107

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Jacob Fischer	Albert Mærsk	1858	Kurt Pedersen	Esvagt Preserver	30
Jacob Raaballe	Laura Mærsk	150	Lars Darville	Jens Sørensen	206
Jakob K. Guld	Esvagt Caroline	125	Lars G. Olsen	King of Scandinavia	447
James Averion	Claes Mærsk	310	Lars Helleberg	Laura Mærsk	899
Jan A. Schmidt	Esvagt Charlie	2125	Lars Helleberg	Oluf Mærsk	1229
Jan Bajarski	Mary Arctica	177	Lars Larsen	Clara Mærsk	479
Jan Christiansen	Adrian Mærsk	939	Lars Skov Engdam	Mærsk Transporter	102
Jan Dubgaard	Esvagt Charlie	740	Lars Stange Jensen	Jens Sørensen	116
Jan Erik Stovuni	Maersk Forwarder	25	Lars V. Hansen	Prinsesse Benedikte	35
Jan Riisgaard	Ditlev Lauritzen	159	Lauro Membrado	Tåsinge Mærsk	1777
Jan Thinnesen	Esvagt Preserver	1639	Leonel Latrizo Asibor	Maria Theresa	107
Jann Bach	Esvagt Preserver	409	Lone Stæhr	Tor Ficaria	306
Jason Carlos	King of Scandinavia	43	Mads Pedersen	Olivia Mærsk	501
Jenis Olsen	Esvagt Observer	561	Magnus Boka	Tor Ficaria	29
Jens Borgwardt	Esvagt Echo	420	Marie Kreuter	Mærsk Tender	10
Jens F. Nielsen	Maren Mols	516	Mario G. Biba	Grete Mærsk	1307
Jens Frøstrup	Tinglev Mærsk	180	Mario Moll	Claes Mærsk	307
Jens Heri B. Mortensen	Eli Mærsk	106	Markant Cabiles	Olivia Mærsk	92
Jens Peter Maarbjerg	Mærsk Trader	45	Martin Sonny Frederiksen	Mærsk Promoter	48
Jens Schow Hansen	Mærsk Tender	92	Martin Winther	Esvagt Cassiopeia	16
Jens-Alf Berwald	Ebba Mærsk	315	Martin Winther	Esvagt Sigma	22
Jeppe H. Pedersen	Princess of Norway	115	Martin Ytte Hansen	Evelyn Mærsk	251
Jesper Bæk Jensen	Maersk Magellan	1120	Melvin P. Mantos	Nysted Mærsk	720
Jesper Frost	King of Scandinavia	1212	Mette Lyneborg	King of Scandinavia	11
Jesper Holm	Esvagt Observer	167	Michael Bech	Esvagt Protector	529
Jesper Lind Sørensen	Esvagt Carina	76	Michael da Silva Hammer	Frigg Sydfyen	1621
Jesper Skals Andersen	Maersk Magellan	103	Michael G. Nielsen	Esvagt Charlie	354
Jesus Lasaleta	Olivia Mærsk	4	Michael Henriksen	Esvagt Protector	351
Joan Petur Joensen	Maersk Magellan	101	Michael Mathiesen	King of Scandinavia	91
Joel Embuscado	Claes Mærsk	270	Michael Møller	Maersk Tracker	1448
Johannes I. Lagabø Andreassen	Esvagt Carina	519	Michael Nielsen	Esvagt Echo	1168
John Andrew Johannesen	Esvagt Carina	410	Michael Riis Jensen	Prinsesse Benedikte	183
John Christiansen	Esvagt Sigma	255	Michael Skeller Andersen	Prinsesse Benedikte	90
John Ewert	King of Scandinavia	438	Michael Worm	Mary Arctica	322
John Hoffmann Pedersen	Esvagt Don	175	Mikael H. Samuelsen	Torm Helvig	732
Johnny Torstrand	Princess of Norway	226	Mikkel Alsted Christensen	Mærsk Tender	117
Johny Boy Pedersen	Prinsesse Benedikte	115	Mikkel Lind Pedersen	Laura Mærsk	75
Jonas Gren Henriksen	Mary Arctica	25	Minna Vibeke Lund	Mary Arctica	945
Jonas Schack	Torm Gertrud	577	Morten Hedegaard	Mærsk Tender	15
Jonhard Gledishegg	Tinglev Mærsk	23	Morten Ottesen	Mary Arctica	102
Joseph P. Magbanua	Nysted Mærsk	998	Nataliya Yurchenko	Torm Helvig	235
Joseph Sandoval	Olivia Mærsk	50	Niels G. Hansen	Mærsk Trimmer	937
Judyta Lubieniecka	King of Scandinavia	64	Niels Johansen	Esvagt Charlie	585
Jørgen Christian Andersen	Claes Mærsk	268	Niels P. Holme Rasmussen	Rikke Theresa	694
Jørgen Jensen	Frigg Sydfyen	200	Niels Sørensen	Tinglev Mærsk	2935
Jørgen Mathiassen	Esvagt Sigma	103	Noel Doydoy	King of Scandinavia	38
Jørgen S. Holmegaard	Prinsesse Benedikte	58	Noli Ombania	Olivia Mærsk	570
Jørgen Østerstrand	Frigg Sydfyen	308	Olaf K. West	Mærsk Puncher	111
Karsten Andersen	Prinsesse Benedikte	658	Ole Bay	Esvagt Cassiopeia	721
Karsten B. Jensen	Ditlev Lauritzen	440	Ole Clausen Jensen	Torm Lotte	141
Karsten S. Jeppesen	King of Scandinavia	221	Ole F. Olsen	Prinsesse Benedikte	450
Kartin Weihe	Esvagt Carina	151	Ole P. Jacobsen	Mary Arctica	130
Kartin Weihe	Esvagt Cassiopeia	104	Omkar Manohar	Olivia Mærsk	170
Keld Erik Bøttger	Richard Mærsk	750	Palle Petersen	Esvagt Protector	1212
Ken B. Larsen	Prinsesse Benedikte	310	Patrycja Kurzenska	King of Scandinavia	81
Kenneth Madsen	Mærsk Tender	87	Paul Kragestein	Esvagt Don	1550
Kent P. Fallesen	Mærsk Traveller	996	Paul Rouah	Olivia Mærsk	84
Kim Arne Rasmussen	Esvagt Don	640	Paul-Erik Jensen	Esvagt Carina	570
Kim Barrios	Claes Mærsk	252	Peder Hvelplund	Esvagt Promotor	720
Kim Korshøj	Olivia Mærsk	95	Per Henrikssen	Esvagt Capri	119
Kjartan Mohr	Maersk Terrier	116	Per Larsen	Jens Sørensen	241
Kjeld Bønnelykke	Esvagt Protector	730	Per Laursen	Esvagt Preserver	775
Klaus Johannson	Selandia Swan	702	Per Møller Hansen	Mette Mols	137
Klaus T. G. Johansen	Ivar Lauritzen	48	Per Nørgaard	Princess of Norway	18
Krish Sadhanantha	Olivia Mærsk	74	Peter Andersen	Mærsk Attender	21

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Peter Hofman Bang	Princess of Norway	954	Sjurdur Eysturtun Tausen	Mærsk Supplier	60
Peter Klaus Hansen	Ebba Mærsk	1852	Steen B. Andersen	Maren Mols	51
Peter M. Christensen	Esvagt Delta	355	Steen B. Christensen	Esvagt Capella	1153
Peter S. Matthiesen	Prinsesse Benedikte	1380	Steen Kirk Pedersen	Mærsk Feeder	168
Peter Sørensen	Esvagt Cassiopeia	187	Steen R. Hansen	Esvagt Capri	105
Petur Holm Storhamar	Maersk Chieftain	44	Stefan Pahuus Jørgensen	Mærsk Feeder	55
Philip Busch	Mærsk Lifter	232	Stig Jensen	Prinsesse Benedikte	84
Pol Niklai Thorkildshøj	Maersk Terrier	33	Stig Schnell	Esvagt Capella	229
Poul Erik Jensen	Esvagt Protector	2630	Sune B. Jacobsen	Prinsesse Benedikte	106
Poul Grøntved	Nele Mærsk	1112	Svend Bech Poulsen	Esvagt Charlie	375
Poul Hansen	Mary Arctica	138	Svend Ejlersen	Frigg Sydfyen	704
Ralf Ridder N	Maersk Terrier	273	Svend S. M. Andersen	Nord Snow Queen	129
Randolf Santos	King of Scandinavia	130	Svend Sørensen	Esvagt Don	1450
Rani Rasmussen	Esvagt Observer	285	Svend Aage Hansen	Mærsk Feeder	17
Rasmus Billegrav	Freja Atlantic	60	Sylvia Dittmann	King of Scandinavia	393
Rasmus Ek	Mærsk Supplier	60	Søren Hovmand Jørgensen	Jens Sørensen	256
Rasmus Juul Andersen	Mærsk Tender	80	Søren J. Tangaa	Maren Mols	327
Raymond Teodoro	Olivia Mærsk	109	Søren Larsen	Esvagt Protector	48
René Gaml Hesselbjerg Iversen	Maersk Forwarder	184	Søren Lauritzen	Princess of Norway	14
Rene Jimmy Feuerlein	Ivar Lauritzen	100	Søren W. Christensen	Esvagt Supporter	100
René Kristiansen	Mærsk Lifter	897	Thomas Rasmussen	King of Scandinavia	260
Richard Dean Bawingan	Laura Mærsk	7	Thomas Ryggshama	Esvagt Capella	262
Rindley Siwan	Olivia Mærsk	339	Thomas Skjoldan	Olivia Mærsk	1260
Roberto Nolasco Elpedes	Nord Snow Queen	5	Thorbjørn Christiansen	Tor Ficaria	540
Rogelio B. Florentino Jr.	Albert Mærsk	452	Tim Nittka	Olivia Mærsk	277
Rogvi Olavsson a Heygum	Mærsk Promoter	163	Torben Ryborg Madsen	Maersk Terrier	10
Ronni Hansen	Princess of Norway	202	Torsten Schadt	Maersk Terrier	39
Russel Melecio	Olivia Mærsk	138	Tristan	Laura Mærsk	58
Ryan Navarro Angeles	Laura Mærsk	20	Valiente Peralta	Olivia Mærsk	107
Ryszard Wisniewski	King of Scandinavia	28	Vandy Hansen	Esvagt Observer	112
Sigurd Ammitzbøll	Esvagt Observer	280	Viktor Lubsky	Maersk Terrier	15
Simon Karl Kerlok	Esvagt Caroline	744	Villy Fjordside	Esvagt Preserver	20
Simon Ulrich	Laura Mærsk	130	Zakaris P. Jacobsen	Johannes Mærsk	220
Simun Petur Anthoniussen	Mary Arctica	786	Zdzislaw Lukaszek	King of Scandinavia	2090

## Trampfarten – skibsstilling (km i alt)

1. King of Scandinavia	12205	27. Grete Mærsk	1307	53. Maersk Terrier	522
2. Olivia Mærsk	8383	28. Nicoline Mærsk	1200	54. Clara Mærsk	479
3. Esvagt Protector	6646	29. Esvagt Caroline	1194	55. Esvagt Supporter	449
4. Prinsesse Benedikte	5240	30. Esvagt Cassiopeia	1144	56. Arina Arctica	380
5. Frigg Sydfyen	5178	31. Mærsk Lifter	1139	57. Esvagt Capri	361
6. Esvagt Preserver	4657	32. Nele Mærsk	1112	58. Esvagt Delta	355
7. Esvagt Charlie	4299	33. Torm Helvig	1067	59. Nord Snow Queen	338
8. Esvagt Don	3930	34. Mærsk Traveller	996	60. Mærsk Supplier	318
9. Tinglev Mærsk	3138	35. Cornelia Mærsk	972	61. Sofie Theresa	308
10. Mary Arctica	2726	36. Adrian Mærsk	939	62. Evelyn Mærsk	251
11. Esvagt Observer	2715	37. Mærsk Trimmer	937	63. Maria Theresa	222
12. Esvagt Carina	2596	38. Torm Gerd	918	64. Johannes Mærsk	220
13. Esvagt Echo	2580	39. Maren Mols	894	65. Mærsk Promoter	211
14. Mathilde Mærsk	2533	40. Jens Sørensen	870	66. Maersk Forwarder	209
15. Tor Ficaria	2485	41. Richard Mærsk	822	67. Ivar Lauritzen	148
16. Albert Mærsk	2310	42. Torm Gunhild	801	68. Mette Mols	147
17. Oluf Mærsk	2251	43. Torm Ann-Marie	751	69. Torm Lotte	141
18. Ebba Mærsk	2167	44. Mærsk Tender	728	70. Mærsk Puncher	111
19. Laura Mærsk	1935	45. Esvagt Promotor	720	71. Eli Mærsk	106
20. Esvagt Capella	1806	46. Mærsk Feeder	712	72. Mærsk Transporter	102
21. Tåsinge Mærsk	1777	47. Selandia Swan	702	73. Freja Atlantic	60
22. Nysted Mærsk	1718	48. Rikke Theresa	694	74. Ternvik	50
23. Princess of Norway	1703	49. Ditlev Lauritzen	599	75. Mærsk Trader	45
24. Claes Mærsk	1542	50. Torm Gertrud	577	76. Maersk Chieftain	44
25. Maersk Tracker	1448	51. Hanne Theresa	543	77. Mærsk Attender	37
26. Maersk Magellan	1324	52. Esvagt Sigma	538		

## RoRofarten – individuelt

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Aldus S. Gador	Laust Mærsk	15	Erik Escherich	Esvagt Echo	244
Algot Jeppesen	Mærsk Lifter	2	Finn Florman Henningsen	Torm Ann-Marie	42
Allan Lilleøre	Mærsk Tender	102	Finn Kuhn Jensen	Olivia Mærsk	114
Anders Vistrup	Mary Arctica	6	Frands Havsager	Arina Arctica	55
Andras Samson	Mærsk Attender	101	Frede Eskildsen	Mærsk Feeder	21
Andrew Solacito	Olivia Mærsk	5	Frits Balmes	Olivia Mærsk	1
Arne Jensen	Mærsk Attender	30	Hans Holm Joensen	Mærsk Attender	237
Bardur Mikkelsen	Mærsk Tender	85	Hans Jørgen Koch	Oluf Mærsk	182
Brandur Niclas Jacobsen	Mærsk Feeder	49	Hanus a Lava Olsen	Maersk Terrier	46
Brian Sørensen	Laust Mærsk	105	Havardur Enni	Mærsk Feeder	40
Carsten Wollesen	Torm Ann-Marie	101	Helgi Hansen	Mary Arctica	2
Christian Sparre Søndergaard	Mathilde Mærsk	136	Henning Skov	Maersk Terrier	17
Christoffer Borchsenius	Mærsk Tender	155	Høgner Petersen	Mary Arctica	3
Claus Rindebæk	Clementine Mærsk	112	Ian Edjec	Olivia Mærsk	7
Dan Gaarslev	Esvagt Echo	26	Jan Poulsen	Ivar Lauritzen	50
Daniel Ruder konrup Olsen	Esvagt Carina	8	Jan Riisgaard	Ditlev Lauritzen	34
Danjali Pauli Lisberg	Maersk Magellan	68	Jann Bach	Esvagt Preserver	11
Dexter L. Estada	Laust Mærsk	82	Jannek Salmuth Lassen	Maersk Terrier	173
Dion Sørensen	Ivar Lauritzen	9	Jens Heri B. Mortensen	Eli Mærsk	357



Krydstogtsæsonen i Scandinavien er i fuld gang, og dermed også Nordic Summer Cup, hvor krydstogtskibene mødes i en indbyrdes fodboldturnering i de forskellige nordiske havne.

I en målrig kamp på Kløvermarkens fodboldbaner mødtes Aida Blue og Celebrity Eclipse, som endte med en sejr på 6-5 til sidstnævnte.

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Jens Peter Maarbjer	Mærsk Trader	31	Niels Christian Kokkenborg	Mærsk Feeder	10
Jens Schow Hansen	Mærsk Tender	6	Niels G. Hansen	Mærsk Trimmer	112
Jens-Alf Berwald	Ebba Mærsk	141	Noli Ombania	Olivia Mærsk	40
Jeppe H. Pedersen	Princess of Norway	4	Ole Clausen Jensen	Torm Lotte	43
Joan Petur Joensen	Maersk Magellan	25	Oleksandr Avksentyev	Maersk Terrier	420
Johnny Torsland	Princess of Norway	96	Omkar Manohar	Olivia Mærsk	6
Jon Bogi Guttesen	Mærsk Lifter	48	Pall Olsen	Mærsk Lifter	2
Jonas Gren Henriksen	Mary Arctica	13	Paul Rouah	Olivia Mærsk	1
Jørgen Kielsen	Mary Arctica	123	Pauli Johannesen	Mærsk Trader	14
Kari Gardarnar	Torm Marie	35	Peter Andersen	Mærsk Attender	5
Karlot Hergeirsson	Maersk Terrier	597	Peter Eriksen	Ivar Lauritzen	481
Karsten B. Jensen	Ditlev Lauritzen	201	Peter Sørensen	Esvagt Cassiopeia	11
Karsten Grummesgaard	Mærsk Attender	26	Petur Holm Storhamar	Maersk Chieftain	158
Karsten Skarregard Poulsen	Ivar Lauritzen	100	Philip Busch	Mærsk Lifter	48
Kenneth Madsen	Mærsk Tender	16	Pol Niklai Thorkildshøj	Maersk Terrier	4
Kent P. Fallesen	Mærsk Traveller	296	Poul Grøntved	Nele Mærsk	56
Kim Korshøj	Olivia Mærsk	4	Poul Hansen	Mary Arctica	4
Kjartan Mohr	Maersk Terrier	960	Rasmus Juul Andersen	Mærsk Tender	27
Klaus T. G. Johansen	Ivar Lauritzen	132	Rasmus Kvistgård	Ivar Lauritzen	6
Kristian Jørgensen	Mærsk Lifter	234	Rasmus M. Karmisholt Christiansen	Mærsk Transporter	155
Lars Boss Hansen	Ivar Lauritzen	9	Raymond Teodoro	Olivia Mærsk	2
Lars Elleman Andersen	Laust Mærsk	38	Rene Jimmy Feuerlein	Ivar Lauritzen	360
Lars Olsen	Mærsk Lifter	8	Rogvi Olavsson a Heygum	Mærsk Promoter	11
Lars Peter Kristiansen	Mærsk Transporter	322	Rudi Østergård Jensen	Torm Ismini	388
Lars Skov Engdam	Mærsk Transporter	6	Russel Melecio	Olivia Mærsk	2
Lone Stæhr	Tor Ficaria	31	Sergey Keskevich	Rosa Maersk	100
Mads E. Korsholm Nielsen	Laust Mærsk	29	Sigurd Matz Neergaard	Mærsk Transporter	125
Magnus Andrias Samuelsen	Maersk Terrier	74	Simun Petur Anthoniussen	Mary Arctica	200
Magnus Boka	Tor Ficaria	16	Sjúrður Eysturtun Tausen	Mærsk Supplier	73
Magnus H. Søvang	Laust Mærsk	87	Steen B. Christensen	Esvagt Capella	35
Marcin Wilczewski	Princess of Norway	26	Stefan Pahuus Jørgensen	Mærsk Feeder	18
Marie Kreuter	Mærsk Tender	79	Styrbjørn Pedersen	Mærsk Tender	54
Marner Egholm	Mette Mærsk	68	Svend S. M. Andersen	Nord Snow Queen	56
Martin Kristiansen	Mærsk Lifter	10	Svend Aage Hansen	Mærsk Feeder	7
Martin Ladegaard	Laust Mærsk	6	Søren Skov	Mærsk Lifter	8
Martin Skødt	Ivar Lauritzen	46	Thomas Kloster	Mærsk Lifter	10
Martin Sonny Frederiksen	Mærsk Promoter	102	Thomas Ryggshama	Esvagt Capella	12
Meinhard Jacobsen	Marchen Mærsk	27	Thomas Skjoldan	Gjertrud Mærsk	226
Michael Albrechtsen	Mærsk Attender	105	Thorbjørn Christiansen	Tor Ficaria	16
Michael Høgsberg	Mærsk Transporter	560	Tim Madvig Jensen	Ivar Lauritzen	32
Michael Worm	Mary Arctica	40	Torben Ryborg Madsen	Maersk Terrier	60
Mikkel Alsted Christensen	Mærsk Tender	70	Torsten Schadt	Maersk Terrier	5
Minna Vibeke Lund	Mary Arctica	498	Ulrik Fausting Riis	Ivar Lauritzen	129
Morten Hedegaard	Mærsk Tender	44	Valiente Peralta	Olivia Mærsk	2
Morten Løvig	Mærsk Transporter	9	Viktor Lubsky	Maersk Terrier	31
Nicolaj Nielsen	Mærsk Transporter	231			

## RoRofarten – skibsstilling (km i alt)

1. Maersk Terrier	2387	15. Olivia Mærsk	184	29. Mette Mærsk	68
2. Mærsk Transporter	1408	16. Oluf Mærsk	182	30. Tor Ficaria	63
3. Ivar Lauritzen	1354	17. Maersk Chieftain	158	31. Nele Mærsk	56
4. Mary Arctica	889	18. Mærsk Feeder	145	32. Nord Snow Queen	56
5. Mærsk Tender	638	19. Torm Ann-Marie	143	33. Arina Arctica	55
6. Mærsk Attender	504	20. Ebba Mærsk	141	34. Esvagt Capella	47
7. Torm Ismini	388	21. Mathilde Mærsk	136	35. Mærsk Trader	45
8. Mærsk Lifter	370	22. Princess of Norway	126	36. Torm Lotte	43
9. Laust Mærsk	362	23. Mærsk Promoter	113	37. Torm Marie	35
10. Eli Mærsk	357	24. Mærsk Trimmer	112	38. Marchen Mærsk	27
11. Mærsk Traveller	296	25. Clementine Mærsk	112	39. Esvagt Cassiopeia	11
12. Esvagt Echo	270	26. Rosa Maersk	100	40. Esvagt Preserver	11
13. Ditlev Lauritzen	235	27. Maersk Magellan	93	41. Esvagt Carina	8
14. Gjertrud Mærsk	226	28. Mærsk Supplier	73		

## Løb – individuelt

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Alain Cabrera	Laura Mærsk	30	Gerry Payapaya Manulat	Laura Mærsk	4
Aldus S. Gador	Laust Mærsk	18	Gregorz Redzimski	King of Scandinavia	233
Alex Lodberg	Esvagt Don	73	Gunnar Olsen	Olivia Mærsk	2
Alexey Drozdov	Thor Ingeborg	40	Haldor Haraldsen	Esvagt Cassiopeia	52
Algot Jeppesen	Mærsk Lifter	2	Hans Holm Joensen	Mærsk Attender	149
Allan Lilleøre	Mærsk Tender	111	Hans Jørgen Bisgaard	Esvagt Supporter	163
Anders Helle Kjærgaard	Esvagt Carina	170	Hanus a Lava Olsen	Maersk Terrier	88
Anders Remmer	Prinsesse Benedikte	20	Havardur Enni	Mærsk Feeder	93
Anders Vistrup	Mary Arctica	2	Helena Lupak	King of Scandinavia	204
Andras Samson	Mærsk Attender	103	Henning Skov	Mærsk Terrier	23
Andrass Thomsen	Romø Mærsk	60	Henrik Mellemgaard	Olivia Mærsk	124
Andre Andreassen	Jens Sørensen	6	Herluf Vang	Mærsk Attender	135
Andrea Szakos	King of Scandinavia	110	Herman Arrias	Jens Sørensen	17
Andreas Hermansson	Mette Mols	15	Høgner Davidsen	Esvagt Don	298
Andreas Juul Mikkelsen	Mærsk Transporter	137	Høgner Marsten	Esvagt Sigma	108
Andrew Solacito	Olivia Mærsk	25	Høgner Petersen	Mary Arctica	168
Andrias Hansen	Mærsk Assister	336	Ian Edjec	Olivia Mærsk	1
Anette Frilev	Princess of Norway	42	Illana Corella	King of Scandinavia	5
Armando Racraquin	Olivia Mærsk	110	Izabella Gawin	King of Scandinavia	60
Arne B. Hansen	Prinsesse Benedikte	63	Jacob Raaballe	Laura Mærsk	58
Arne Jensen	Mærsk Attender	41	Jakup Jakobsen	Mærsk Tender	124
Arnel Santos	King of Scandinavia	136	Jakup Jakobsen	Mærsk Trader	205
Attila Erdei	King of Scandinavia	6	Jan Bajarski	Mary Arctica	40
Benny V. Lizzo	Thor Ingeborg	52	Jan Christiansen	Adrian Mærsk	238
Bent Kolding	Esvagt Preserver	234	Jan Erik Stovuni	Mærsk Forwarder	11
Bjørn Gravesen	Esvagt Preserver	6	Jan Mikkelsen	Mærsk Lifter	5
Bo Rosenborg	Nord Snow Queen	217	Jan Poulsen	Ivar Lauritzen	112
Brandur Niclas Jacobsen	Mærsk Feeder	109	Jan Riisgaard	Ditlev Lauritzen	45
Brian Sørensen	Laust Mærsk	174	Jan Suni Petersen	Thor Ingeborg	18
Brian Vegeberg	Esvagt Capella	102	Jann Bach	Esvagt Preserver	173
Brigitta Johansson	Maren Mols	49	Jaroslav Winowiecki	Princess of Norway	120
Carsten Qvist	King of Scandinavia	25	Jason Carlos	King of Scandinavia	4
Carsten Wollesen	Torm Ann-Marie	18	Jens Boye	Mary Arctica	21
Casper Larsen	Olivia Mærsk	3	Jens F. Nielsen	Maren Mols	66
Christian Eli Poulsen	Esvagt Observer	76	Jens Frøstrup	Tinglev Mærsk	276
Christian Martin Veje	Laura Mærsk	28	Jens O. Christensen	Esvagt Preserver	187
Christian Rasmussen	Prinsesse Benedikte	84	Jens Peter Maarbjerg	Mærsk Trader	149
Christian Sparre Søndergaard	Mathilde Mærsk	329	Jens Plougmann Sørensen	Laust Mærsk	231
Christoffer Borchsenius	Mærsk Tender	112	Jens-Alf Berwald	Ebba Mærsk	71
Christoffer Thorup	Esvagt Carina	2	Jeppe H. Pedersen	Princess of Norway	12
Claus Byder	Princess of Norway	130	Jesper Andersen	Esvagt Preserver	96
Claus Rindebæk	Clementine Mærsk	102	Jesper Bern	Princess of Norway	220
Claus Schlosser	Mærsk Supplier	60	Jesper Henriksen	Prinsesse Benedikte	157
Dale Manabat	King of Scandinavia	1	Jesper Holm Nielsen	Mette Mols	202
Danjali Pauli Lisberg	Maersk Magellan	212	Jesper Hyllen Sørensen	Arina Arctica	148
Deepak Sharma	Laust Mærsk	59	Jesper Lind Sørensen	Esvagt Carina	126
Denni B. Chemnitz	Mary Arctica	42	Jesper Mikkelsen	King of Scandinavia	2
Dennis Bent Ljungholm	Prinsesse Benedikte	5	Jesus Lasaleta	Olivia Mærsk	10
Edmon Corpuz	Princess of Norway	26	Jimmy Balle	Mette Mols	394
Edwin Ramos Quinto	Richard Mærsk	64	Joan Petur Joensen	Maersk Magellan	25
Elias D.I. Pedersen	Esvagt Caroline	7	Johannes I. Lagabø Andreassen	Esvagt Carina	68
Erhard Muller	Grete Mærsk	40	John Andrew Johannesen	Esvagt Carina	18
Finn Norrmann	Prinsesse Benedikte	112	John Christiansen	Esvagt Sigma	118
Flemming Halsted Hansen	Nord Snow Queen	116	John Hoffmann Pedersen	Esvagt Don	9
Flemming Pedersen	Mary Arctica	4	John Soylu	Nord Snow Queen	138
Frands Havsager	Arina Arctica	30	John Stuhr	Esvagt Carina	63
Frank Nielsen	Esvagt Preserver	35	John Sørensen	Frigg Sydfyen	323
Freddy Hansen	Esvagt Capella	2	Johnni G. Vestergaard	Adrian Mærsk	123
Frede Eskildsen	Mærsk Feeder	109	Jon Bogi Guttesen	Mærsk Lifter	108
Frits Balmes	Olivia Mærsk	1	Jonas Gren Henriksen	Mary Arctica	2
Frodi Georg Petersen	Nele Mærsk	218	Jørgen Mathiassen	Esvagt Sigma	112
Ganesh Baharth	Olivia Mærsk	35	Kaj Jørgensen	Marie Mærsk	179

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Kari Gardarnar	Torm Marie	277	Morten Løvig	Mærsk Transporter	13
Karlot Hergeirsson	Maersk Terrier	42	Mortgen B. Jensen	Laust Mærsk	168
Karsten B. Jensen	Ditlev Lauritzen	145	Mussuleni Vega	Nord Snow Queen	8
Kartin Weihe	Esvagt Carina	72	Nataliya Yurchenko	Torm Helvig	110
Kartin Weihe	Esvagt Cassiopeia	31	Niels Christian Kokkenborg	Mærsk Feeder	45
Kenneth Lyhne Andersen	Mærsk Attender	12	Niels Lykke Riis Rasmussen	Torm Marie	220
Kenneth Madsen	Mærsk Tender	15	Niels M. Jensen	Maren Mols	77
Kevin Willis Maguire	Mærsk Promoter	102	Noli Ombania	Olivia Mærsk	120
Kjeld Nielsen	Mary Arctica	49	Odulino O. Tomaneng	Thor Ingeborg	4
Klaus Guldberg Kristensen	Adrian Mærsk	154	Ole Bay	Esvagt Cassiopeia	1073
Kurt Pedersen	Esvagt Preserver	4	Ole Clausen Jensen	Torm Lotte	11
Kurt Rasmussen	Maren Mols	158	Oleksandr Avksentyev	Maersk Terrier	56
Kuznetsov Dmitry	Thor Ingeborg	131	Omkar Manohar	Olivia Mærsk	125
Lars Bjørn Rasmussen	Torm Helvig	101	Ove L. T. Jensen	Mette Mols	17
Lars Darville	Jens Sørensen	45	Pall Olsen	Mærsk Lifter	82
Lars Groth Jensen	Mærsk Tender	5	Patrycja Kurzenska	King of Scandinavia	6
Lars Helleberg	Laura Mærsk	84	Paul Kragestein	Esvagt Don	428
Lars Helleberg	Oluf Mærsk	100	Paul Rouah	Olivia Mærsk	1
Lars Jørgensen	Mette Mols	27	Paul-Erik Jensen	Esvagt Carina	75
Lars Larsen	Clara Mærsk	170	Pauli Johannesen	Mærsk Trader	99
Lars Nørgaard Nielsen	Mærsk Blazer	244	Peder Hvelplund	Esvagt Promotor	222
Lars Peter Kristiansen	Mærsk Transporter	81	Per Larsen	Jens Sørensen	16
Lars V. Hansen	Prinsesse Benedikte	56	Per Laursen	Esvagt Preserver	314
Lasse N. Larsen	Maren Mols	39	Per Møller Hansen	Mette Mols	106
Lasse N. Larsen	Mette Mols	105	Per Nørgaard	Princess of Norway	31
Lasse Renbaek	Maersk Magellan	234	Peter Alfred Schmidt	Mærsk Transporter	141
Leif H. Petersen	Adrian Mærsk	211	Peter Andersen	Mærsk Attender	158
Leif Petersen	Maren Mols	156	Peter Christiansen	Mærsk Trader	192
Lone Stæhr	Tor Ficaria	93	Peter Eriksen	Ivar Lauritzen	46
Louie C. Sabile	King of Scandinavia	24	Peter Olldag Bay	Mærsk Attender	406
Lukasz Sitniewski	King of Scandinavia	3	Peter Sams	Torm Lotte	110
Lynge Frederiksen	Laust Mærsk	60	Petur Holm Storhamar	Maersk Chieftain	328
Mads A. W. Olsen	Esvagt Carina	61	Philip Busch	Mærsk Lifter	49
Mads E. Korsholm Nielsen	Laust Mærsk	11	Pol Niklai Thorkildshøj	Maersk Terrier	9
Mads Ejner Dal Hansen	Laust Mærsk	51	Poul Grøntved	Nele Mærsk	4
Mads Hastrup Sørensen	Esvagt Carina	11	Poul Hansen	Mary Arctica	10
Mads Pedersen	Olivia Mærsk	202	Ramon Q. Puno	Laust Mærsk	69
Magnus Andrias Samuelsen	Maersk Terrier	112	Randy Solera	Nord Snow Queen	166
Magnus Boka	Tor Ficaria	20	Rani Rasmussen	Esvagt Observer	410
Magnus H. Søvang	Laust Mærsk	44	Rasmus B. Pedersen	Torm Marie	198
Manny Mendoza	King of Scandinavia	29	Rasmus Billegrav	Freja Atlantic	130
Marie Kreuter	Mærsk Tender	203	Rasmus Ek	Mærsk Supplier	86
Markant Cabiles	Olivia Mærsk	9	Rasmus Hoffmann	Torm Marie	320
Marnar Egholm	Mette Mærsk	229	Rasmus Juul Andersen	Mærsk Tender	27
Martin Caspersen	Eugen Mærsk	530	Rasmus M. Karmisholt		
Martin Caspersen	Mærsk Supplier	176	Christiansen	Mærsk Transporter	105
Martin Christiansen	Laura Mærsk	55	Ray Tuhao	Thor Ingeborg	10
Martin Kristiansen	Mærsk Lifter	45	Raymond Teodoro	Olivia Mærsk	6
Martin Ladegaard	Laust Mærsk	70	Regner Siedler	Princess of Norway	214
Martin Skødt	Ivar Lauritzen	114	René Gaml Hesselbjerg Iversen	Maersk Forwarder	16
Martin Sonny Frederiksen	Mærsk Promoter	295	Reuel A. Godinez	Thor Ingeborg	63
Martin Winther	Esvagt Cassiopeia	420	Richard Dean Bawingan	Laura Mærsk	66
Martin Winther	Esvagt Sigma	475	Richard Høj Farkas	Esvagt Promotor	51
Martin Ytte Hansen	Evelyn Mærsk	346	Robert Juul	Georg Mærsk	414
Meinhard Jacobsen	Marchen Mærsk	255	Robert McBirmie	Thor Ingeborg	129
Mette Lyneborg	King of Scandinavia	9	Roberto Nolasco Elpedes	Nord Snow Queen	63
Michael Albrechtsen	Mærsk Attender	26	Robin Østervig	Esvagt Preserver	11
Michael da Silva Hammer	Frigg Sydfyen	458	Rogelio B. Florentino Jr.	Albert Mærsk	612
Michael Laurente	Thor Ingeborg	20	Rogvi Olavsson a Heygum	Mærsk Promoter	5
Michael Skeller Andersen	Prinsesse Benedikte	74	Rogvi Thomsen	Maren Mærsk	212
Michael Worm	Mary Arctica	13	Romel R. Manzano	Laust Mærsk	9
Mikkel Alsted Christensen	Mærsk Tender	121	Ronni Hansen	Princess of Norway	189
Mikkel Lind Pedersen	Laura Mærsk	517	Russel Melecio	Olivia Mærsk	6
Minna Vibeke Lund	Mary Arctica	62	Ryan Navarro Angeles	Laura Mærsk	45
Morten Hedegaard	Mærsk Tender	225	Sandy L. Palla	Thor Ingeborg	212



NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Shravan Kumar Sripathi	Laura Mærsk	54	Søren Skov	Mærsk Lifter	6
Simun Petur Anthoniussen	Mary Arctica	101	Thomas Kjellerup Pedersen	Maersk Forwarder	5
Sjúrdur Eysturtun Tausen	Mærsk Supplier	136	Thomas Ryggshama	Esvagt Capella	15
Spike Willem Postma	Laura Mærsk	36	Thomas Skjoldan	Gjertrud Mærsk	112
Steen B. Andersen	Maren Mols	15	Thorbjørn Christiansen	Tor Ficaria	137
Steen B. Christensen	Esvagt Capella	28	Tim Nittka	Olivia Mærsk	122
Stefan Pahuus Jørgensen	Mærsk Feeder	10	Tina Andersen	Orahope	1236
Stig Schnell	Esvagt Capella	60	Toke Larson	Nord Snow Queen	119
Styrbjørn Pedersen	Mærsk Tender	28	Torben Ryborg Madsen	Maersk Terrier	37
Sune B. Jacobsen	Prinsesse Benedikte	10	Trine Kristensen	Princess of Norway	64
Svend Aage Hansen	Mærsk Feeder	86	Valiente Peralta	Olivia Mærsk	10
Søren Bruun	Adrian Mærsk	56	Victor Jr. C. Canama	Laust Mærsk	11
Søren J. Tangaa	Maren Mols	177	Viktor Lubsky	Maersk Terrier	10
Søren Lauritzen	Princess of Norway	29	Wojcheck Skorzewski	King of Scandinavia	76
Søren Loftager Rasmussen	Adrian Mærsk	136	Yuri Gladkiy	Thor Ingeborg	2



Hvert år arrangerer Handelsflådens Velfærdsråd og Esbjerg Havneservice idrætsuge for søfarende på atletikanlægget ved Esbjerg Stadion. Her dystes der i 100 m løb under skarp overvågning og tidtagning af Jesper Larsen fra Velfærdskontoret.

## Løb – skibsstilling (km i alt)

1. Esvagt Cassiopeia	1576	24. Eugen Mærsk	530	47. Maren Mærsk	212
2. Orahope	1236	25. Mary Arctica	514	48. Torm Helvig	211
3. Princess of Norway	1077	26. Esvagt Observer	486	49. Esvagt Capella	207
4. Esvagt Preserver	1060	27. Mærsk Transporter	477	50. Ditlev Lauritzen	190
5. Mærsk Attender	1030	28. Maersk Magellan	471	51. Marie Mærsk	179
6. Torm Marie	1015	29. Mærsk Supplier	458	52. Arina Arctica	178
7. Laura Mærsk	977	30. Mærsk Feeder	452	53. Clara Mærsk	170
8. Laust Mærsk	975	31. Georg Mærsk	414	54. Esvagt Supporter	163
9. Mærsk Tender	971	32. Mærsk Promoter	402	55. Freja Atlantic	130
10. King of Scandinavia	933	33. Maersk Terrier	377	56. Torm Lotte	121
11. Adrian Mærsk	918	34. Evelyn Mærsk	346	57. Gjertrud Mærsk	112
12. Olivia Mærsk	912	35. Mærsk Assister	336	58. Clementine Mærsk	102
13. Mette Mols	866	36. Mathilde Mærsk	329	59. Oluf Mærsk	100
14. Nord Snow Queen	827	37. Maersk Chieftain	328	60. Jens Sørensen	84
15. Esvagt Sigma	813	38. Mærsk Lifter	297	61. Ebba Mærsk	71
16. Esvagt Don	808	39. Tinglev Mærsk	276	62. Richard Mærsk	64
17. Frigg Sydfyen	781	40. Esvagt Promotor	273	63. Romø Mærsk	60
18. Maren Mols	737	41. Ivar Lauritzen	272	64. Grete Mærsk	40
19. Thor Ingeborg	681	42. Marchen Mærsk	255	65. Maersk Forwarder	32
20. Esvagt Carina	666	43. Tor Ficaria	250	66. Torm Ann-Marie	18
21. Mærsk Trader	645	44. Mærsk Blazer	244	67. Esvagt Caroline	7
22. Albert Mærsk	612	45. Mette Mærsk	229		
23. Prinsesse Benedikte	581	46. Nele Mærsk	222		

Foto: maskinchef Torben Knast,  
m/t Torm Helene

### Mangler du på resultatlisten?

Stemmer dine km-angivelser ikke, eller figure-  
rer dit navn eller skib ikke på listen, bedes du  
hurtigst muligt oplyse dette til Handelsflådens  
Velfærdsråd. Det gælder også, hvis du har  
tilkæmpet dig en t-shirt, men endnu ikke har  
modtaget en sådan på din hjemadresse.

# NY SAMARBEJDSPARTNER

Som tidligere nævnt i HFV-Nyt har Handelsflådens Velfærdsråd indledt et samarbejde med internet firmaet Mega EI & VVS.

Det betyder at man som søfarende kan opnå

yderligere 5% rabat ved indkøb via Mega EI & VVS' hjemmeside.

Det er ganske enkelt. Når man først har åbnet [www.mega-vvs.dk](http://www.mega-vvs.dk) skal man blot indtaste HFV som reference og trykke

på aktiver. Så vil det fremgå, at man opnår den yderligere rabat på 5%.

Vi håber dette tiltag vil blive positivt modtaget.



## Nyboder Boghandel og Antikvariat A/S

Store Kongensgade 114  
1264 København K.

Tlf. 33 32 33 20

email: [nyboder@bogpost.dk](mailto:nyboder@bogpost.dk)

Leverer til de søfarende gennem Velfærdskontoret

## Støttepunkter i ind- og udland/ Seamen's service ashore

### Aalborg-Nørresundby Søfarts-Service

Langerak 17,  
Grønlandshavnen  
9220 Aalborg Øst  
tlf. 40 13 92 50  
[jack4@mail1.stofanet.dk](mailto:jack4@mail1.stofanet.dk)

### Esbjerg Havne-Service

Auktionsvej 5, 6700 Esbjerg  
tlf. 75 13 28 59  
mobil 29 24 49 86  
[ehswelf@mail.tdcadsl.dk](mailto:ehswelf@mail.tdcadsl.dk)

### Fredericia

Sømandshjemmet  
Gothersgade 40,7000  
Fredericia  
tlf. 75 92 01 99  
[fsh@fsh.dk](mailto:fsh@fsh.dk)

### Søfartens Bibliotek

Blegdamsvej 114  
2100 København Ø.  
tlf. 35 42 26 10  
[sbib@sbib.dk](mailto:sbib@sbib.dk)

### Aarhus, International Seamen's Club

Sverigesgade 1  
8000 Århus C.  
tlf. 86 12 15 99,  
51 80 56 67  
[seamensclub.aarhus@mail.dk](mailto:seamensclub.aarhus@mail.dk)

### Algeciras, Spanien

Danish Seamen's Church  
P.O. Box 1268  
E-11201 Algeciras  
tlf. (0034) 956 632 664  
[algeciras@dsuk.dk](mailto:algeciras@dsuk.dk)

### Hamburg, Tyskland

Danish Seamen's Church  
Ditmar Koel Strasse 2  
D 20459 Hamburg  
tlf. +49 (40) 37 13 00  
[hamburg@dsuk.dk](mailto:hamburg@dsuk.dk)

### Hong Kong

Danish Seamen's Church  
1/F., Mariner's Club  
11 Middle Road  
Kowloon, Hong Kong  
tlf. (00852) 23 67 29 22  
[hong.kong@dsuk.dk](mailto:hong.kong@dsuk.dk)

### Danish Room, Hong Kong

3/F., Mariners' Club  
2 Container Port Road  
Kwai Chung, Hong Kong  
tlf. (00852) 24 28 67 71  
[danseahk@netvigator.com](mailto:danseahk@netvigator.com)

### Hull, England

Danish Seamen's Church  
104, Osborne St.  
HU1 2PN Hull  
tlf. (0044) 1482) 22 54 69  
[hull@dsuk.dk](mailto:hull@dsuk.dk)

### London, England

Danish Seamen's Church  
322, Robe Street  
London SE16 1TY  
tlf. (0044) (0)20 7232  
2227  
[london@dsuk.dk](mailto:london@dsuk.dk)

### New York, USA

Danish Seamen's Church  
102, Willow Street  
Brooklyn N.Y. 11201-2202  
tlf. (001) 718 875 00 42  
[newyork@dsuk.dk](mailto:newyork@dsuk.dk)

### Port Said, Egypten

NGSS, 30,  
Sultan Hassan St.  
P.O. Box 539  
tlf. (0020) 66 322 47 06,  
[ngss.portsaid@sjofartsdir.no](mailto:ngss.portsaid@sjofartsdir.no)

### Rotterdam, Holland

Handelsflådens Velfærdsråd  
Gedempte Zalmhaven 535  
3011 BT Rotterdam  
tlf. (0031) (10) 27 05 975  
mobil (0)62 04 06 860  
[rotterdam@hfv.dk](mailto:rotterdam@hfv.dk)

### Rotterdam, Holland

Danish Seamen's Church  
Coolhaven 1-7  
3015 GC Rotterdam,  
tlf. (0031) 10 47 64 016  
mobil (0)62 04 06 869  
[rotterdam@kirken.nl](mailto:rotterdam@kirken.nl)

### Singapore

Danish Seamen's Church  
10, Pender Road  
Singapore 099171  
tlf. (0065) 6274 6344  
[singapore@dsuk.dk](mailto:singapore@dsuk.dk)

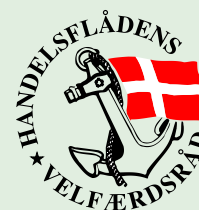
### Tanjung Pelepas, Malaysia

Danish Seamen's Church  
81560 Gelang Patah  
Johor Darul Takzim  
tlf. +65 9627 9560  
[pelepas@dsuk.dk](mailto:pelepas@dsuk.dk)

Bøger anmeldt i Horisont  
kan leveres overalt fra



Toldbodgade 35  
DK-1253 København K.  
Tlf. 33 13 59 27



### Hejrevej 39, 2400 København NV

Amanda Gam: [amanda@hfv.dk](mailto:amanda@hfv.dk)  
Arne Jørgensen: [arne@hfv.dk](mailto:arne@hfv.dk)  
Bent Nordkvist: [rotterdam@hfv.dk](mailto:rotterdam@hfv.dk)  
Jacob Christensen: [jacob@hfv.dk](mailto:jacob@hfv.dk)  
Jane Henriksen: [jane@hfv.dk](mailto:jane@hfv.dk)  
Jesper Juhl Larsen: [jesper@hfv.dk](mailto:jesper@hfv.dk)  
Lisbet Skjelmose: [lisbet@hfv.dk](mailto:lisbet@hfv.dk)  
Søren P. Sørensen: [sps@hfv.dk](mailto:sps@hfv.dk)



### Nr. 1, 2010 udgivet af Handelsflådens Velfærdsråd

Hejrevej 39, 2. sal, 2400 København NV, tlf. 35 43 31 11, [info@hfv.dk](mailto:info@hfv.dk), [www.hfv.dk](http://www.hfv.dk), bank nr. 6737-0001073825,  
Ekspedition: mandag-torsdag kl. 8.00-16.00, fredag kl. 8.00-15.00

Udkommer 2 gange årligt

Redaktion Søren Philip Sørensen, Arne Jørgensen Layout Michael Blomsterberg, fingerprint reklame  
Tryk Frederiksberg Bogtrykkeri



## Comming up from Walport Scandinavia

*You Will Meet a Tall Dark Stranger*  
*The Blind Side*  
*Clash of the Titans*  
*Kick Ass*

*The Joneses*  
*Knight & Day*  
*The A-Team*  
*Tamara Drewe*



*The A-Team, Twentieth Century Fox*



er et selskab i CCTV-gruppen  
og hovedleverandør af film til Handelsflådens Velfærdsråd

**Tilmelding sker til Handelsflådens Velfærdsråd**