

55°41'56.57"N 12°31'57.89"Ø

Ny rapport om de menneskelige omkostninger ved somalisk pirateri side 20

HORISONT

Forholdene om bord skal ligne forholdene i land,
hvis søfart fortsat skal være en attraktiv arbejdsplads

Lederskabet om bord skal styrkes

Udfordringerne er store, men i fællesskab kan de løses,
mener ICSW's formand

VELFÆRD OG TRUSLER MOD VELFÆRD FOR SØFARENDE



Nr. 1, 2011

Horisont in English 28-43



HORISON-talt

Søren Philip Sørensen
Ansvarshavende redaktør

NYE TIDER – NYE UDFORDRINGER

I min seneste leder belyste jeg både prisen på velfærd, men ikke mindst hvilken værdi den har. For Handelsflådens Velfærdsråd – medarbejdere såvel som Rådet – er det af meget stor betydning, at kunne tilbyde en bred vifte af ydelser og muligheder til gavn for den søfarende. At der så også er en bundlinje-gevinst og flere andre positive følger af dette, vil vi blot konstatere.

Vi var ikke kommet langt ind i det nye år, da vi blev mødt af et lovforslag – L 189 fremsat af Erhvervsministeriet. Handelsflådens Velfærdsråd er en del af en større pakkelsning, der for vores vedkommende betyder, at statens tilskud vil bortfalde 1. juli 2011 og fremover skal dækkes af rederne. Der er altså ikke umiddelbart tale om et mindre samlet tilskud til velfærdsarbejdet, men en anden fordeling. Det betyder, at velfærdsafgiften efter 1. juli 2011 udelukkende skal betales af rederne og de søfarende.

Handelsflådens Velfærdsråd har, udover det obligatoriske hørings svar vi har afgivet, ikke været involveret i de drøftelser eller tanker der lå forud for dette lovforslag. Men vi finder det selvfølgelig tankevækkende, at staten ikke længere ønsker at støtte Handelsflådens Velfærdsråd, omend det er en udvikling mange andre organisationer har oplevet de senere år. Et positivt element i den nye lov er, at der afsættes midler til, at støtte og assistere efterladte søfarende i danske skibe og i fremmed flagede skibe i danske havne.

Opgaven med, at sikre og fastholde velfærdsarbejdet for danske skibe, såvel som for udenlandske søfarende, bliver ikke mindre væsentlig. Nu lægges der blot op til et endnu tættere samarbejde med rederierne, organisationerne og andre aktører i den maritime sektor samt ikke mindst de søfarende. I skal hjælpe os med, at definere og synliggøre de opgaver og muligheder der ligger. Det vil vi kraftigt opfordre jer til, at gøre da de bedste resultater opnås gennem samarbejde og kommunikation.

Der er her en oplagt mulighed til, at revidere, forbedre og optimere velfærden og vise, at vi er et erhverv, der måske nok opfattes konservativt af mange, men som godt kan være innovative og åbne.

I Handelsflådens Velfærdsråd ser vi frem til disse nye udfordringer.

SØFARTENS BIBLIOTEK

I maj måned blev det meddelt Søfartens Bibliotek, at de ikke ville modtage økonomisk støtte fra Kulturministeriet for 2011. Dette skete oven i købet med virkning fra 1. april 2011 og må siges, at være en særdeles speciel måde at behandle en organisation og dens medarbejdere på. Dette har så desværre betydet, at Søfartens Bibliotek, som vi har kendt det siden 1939, må lukke i sin nuværende form.

LÆS OG LAD GÅ VIDERE

Et nyt Søfartens Bibliotek fortsætter nu som en integreret, men selvstændig del af Handelsflådens Velfærdsråd. Bøgerne vil indgå i vandreboogsordningen og vil – efter de er modtaget om bord – ikke være omfattet af nogen form for registrering. Når vandrebogen er læst bør den ikke have permanent på en reol, men istedet være tilgængelig for kollegerne på dit eller andre skibe.

Der kan leveres bøger på dansk, engelsk, svensk, russisk og polsk.

INDHOLD



TORBJØRN HUSBY, SJØFARTSDIREKTORATET:

06° MLC 2006 er min bibel – og det bør den være for alle i søfartserhvervet

Torbjørn Husby gav på ICSW-seminaret en redegørelse for, hvordan norsk søfart har forbedret sig på, at MLC-konventionen træder i kraft, formentlig i 2012 eller 2013.

IKKE LÆNGERE NOK MED TELEX- ELLER HF-MORSE AVIS

08° TV og internet er velfærd om bord

Udviklingen indenfor kommunikation mellem skib og land har undergået en voldsom udvikling siden telegrafisten forlod handelsflåden for ca. 20 år siden.

SE DE FLOTTE VINDERBILLEDER

10° Fotokonkurrencen 2010

VELFÆRDSRÅDET OVERVEJER FORMELT SAMARBEJDE MED FODBOLDLANDSHOLDET FOR HJEMLØSE

24° Fra udsat til udvalgt

Hjemløslandsholdet er egentlig et socialt eksperiment, OMBOLD, som efter en lille halv snes år næppe fortsat kan betragtes som et eksperiment. Det har bevist sin eksistensberettigelse som en vej til at komme ud af misbrug.

FASTE SIDER

HORISON-TALT	02°
PREMIEREFILM	13°
FRA HANDELSFLÅDENS VELFÆRDSRÅDS BILLEDARKIV	18°
TEXT IN ENGLISH	28°
MOTIONSKONKURRENCER	44°
STØTTEPUNKTER I IND- OG UDLAND/ SEAMEN'S SERVICE ASHORE	59°
KOLOFON	59°

FORSIDEFOTO:
CADET RANDI ANDERSEN, M/V TORM GUNHILD

Velfærd og trusler mod velfærd for søfarende!

Udfordringerne er store, men i fællesskab kan de løses, mener ICSW's formand

AF PETER LARSEN, HFV

Organisationen International Committee on Seafarers' Welfare, ICSW, afviklede i forbindelse med sit årsmøde i København i april et én dags seminar om velfærd for søfarende nu og i fremtiden samt om truslerne mod de søfarendes velfærd.

Gennem otte oplæg og debatter kom deltagerne hele kompasset rundt. Fra lovgivning over ønsker, behov og teknologiske muligheder til pirateri, som lige nu er den alvorligste trussel mod søfarendes velfærd. En trussel som ikke alene berører de søfarende men også deres familier og venner.

Dagen og debatten viste, at der kan være store forskelle på, hvad de søfarende opfatter som velfærd ikke mindst fordi, udgangspunkterne er meget forskellige fra søfartsnation til søfartsnation.

"Udfordringerne med at skabe større velfærd for de søfarende



Hvad nytter det at have en pool om bord, hvis der ikke eksisterer en pool-kultur. Foto: Hovmester Henrik Dalgaard Larsen, Dan Swift

verden over er store, men sammen kan vi løse dem, hvis vi er åbne og ikke tillukkede om forholdene. Vi skal bruge hinandens netværk, lød opfordringen afslutningsvis fra Søren Philip Sørensen, direktør i Handelsflådens Velfærdsråd men også formand for ICSW og

som sådan vært for årsmødet og seminaret.

KONKLUSIONER

Konklusionen på seminaret kan deles op i mindst tre hovedkonklusioner:

En forventning om at de teknologiske muligheder bliver brugt til at skabe mere

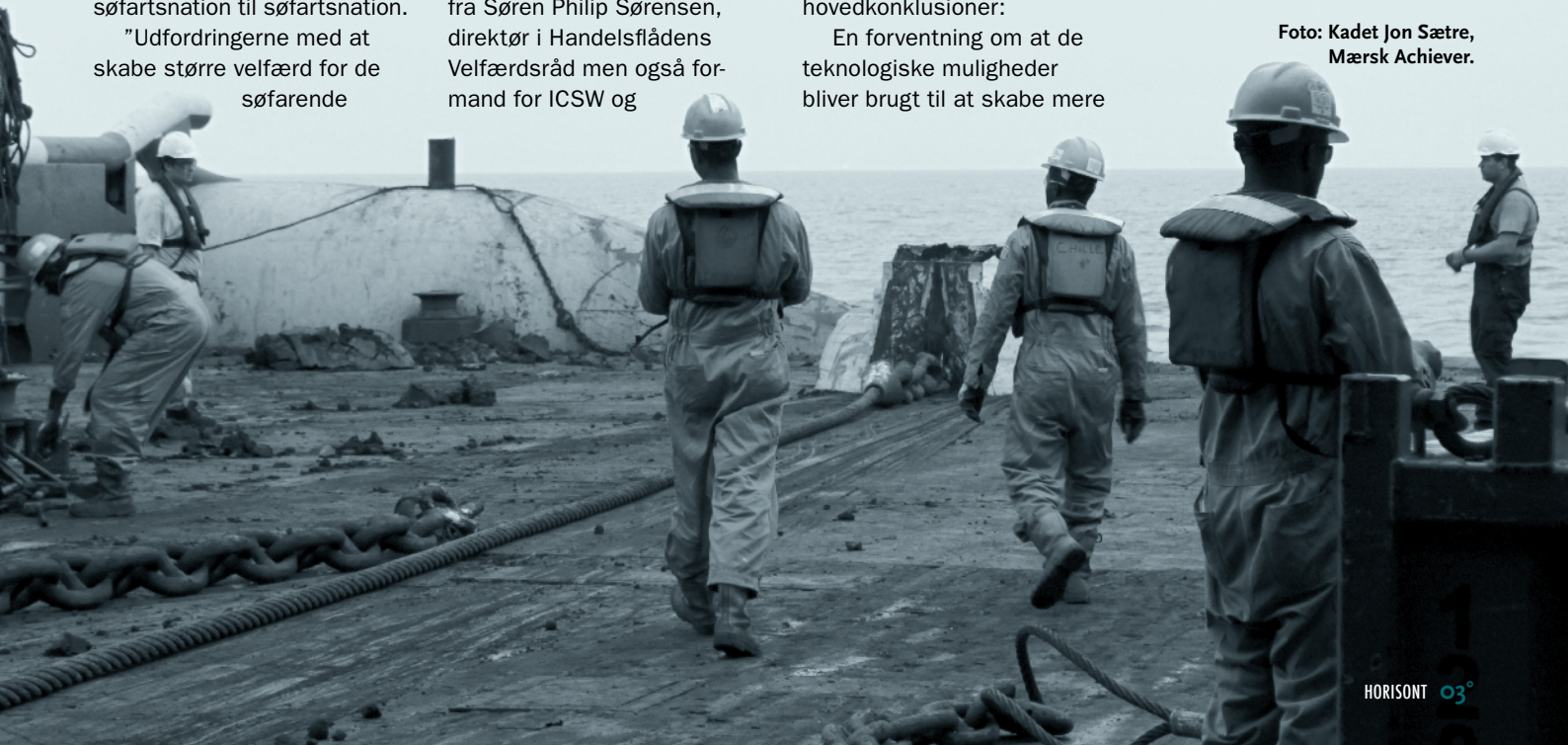
velfærd som fx muligheden for at komme i kontakt med familien derhjemme dagligt og have adgang til de sociale medier.

En forventning om at der bliver taget politiske initiativer til at dæmme op for pirateriet.

At velfærd først som sidst især handler om sociale relationer mellem mennesker som udtrykt af Pia Voss, Vicedirektør i Danmarks Rederiforening: "Hvad nytter det at have en pool om bord, hvis der ikke eksisterer en pool-kultur på grund af manglende sociale relationer mellem besætningsmedlemmerne".

De ca. 80 deltagere i seminaret kom fra rederier, fagforeninger, velfærdsorganisationer og havne spredt over det meste af kloden.

Foto: Kadet Jon Sætre, Mærsk Achiever.



DE MENNESKELIGE OMKOSTNINGER VED PIRATERI ER DET ALVORLIGSTE

Per Gullestrup, Clipper, efterlyser større åbenhed fra rederier om pirateri

Per Gullestrup, administrerende direktør i rederiet Clipper, vurderer, at rederiernes generelle tilbageholdenhed med at informere offentligheden og hinanden om piratangreb, kan være en medvirkende årsag til, at problemet har fået det store omfang, det har. Og at kravene om løsesummer er kommet så højt op, som tilfældet er.

Per Gullestrup belyste på ICSW-seminaret den kapring, som Clipper var udsat for i 2008, og forklarede, hvorfor rederiet havde valgt en åben linje af hensyn til de kaprede og deres familier.

”Det handlede om, at vi ønskede at være foran udviklingen og spille med åbne kort, så piraterne – eller medierne – ikke kunne spille de pårørende og

rederiet ud mod hinanden. De menneskelige omkostninger ved pirateri er jo de alvorligste. Alt det andet kan vi forsikre os imod”.

Lukketheden har efter Per Gullestrups opfattelse medført mindst to uheldige konsekvenser, nemlig at rederierne ikke i tilstrækkelig omfang har udvekslet erfaringer, og at der ikke er den



”Vi har brug for redere, der vil kæmpe for deres søfolk imod pirateriet” pointerede Per Gullestrup på ICSW-seminaret i København – her sammen med Peter Swift fra Intertanko.



De menneskelige omkostninger ved pirateri er de alvorligste. Foto: Jon Sætre

fornødne politiske opmærksomhed om kaperingerne.

"Havde vi i rederierne samarbejdet om forhandling af løsesummer, kunne vi måske have holdt dem på et lavere niveau og forkortet antallet af dage, hvor de kaprede sad som gidsler".

INGEN POLITISK GEVINST

Man kan spørge sig selv hvorfor, den politiske reaktion har været så mangelfuld, og her er Per Gullestrups forklaring, at "kun seks procent af de kaprede søfolk kommer fra OECD-lande!"

Underforstået: Der er ingen politisk gevinst at hente på vores breddegrader ved at interessere sig for pirateri.

"Når et fly kapes, skaber det stor ståhej, mens de søfarende ignoreres, og det foregår jo også mange tusinde mil hjemmefra", konstaterede Per Gullestrup.

"Vi har brug for redere, der står frem og kæmper for deres søfarende og for at få straffet piraterne. Politikerne reagerer jo kun, hvis der er en politisk gevinst at hente, og det kan der blive med større offentlighed om emnet, så vi kan lægge pres på flagstaterne", opfordrede han.

Clipper valgte at retsforfølge de pirater, der var med ved kaperingen af rederiets fartøj, og det resulterede i en fængselsdom på 25 år ved en amerikansk domstol til en af piraterne.

Et humanitært svar på pirateri

Send en mail på www.saveourseafarers.com

2000 somalipirater har taget verdensøkonomien som gidsler, men der er også et humanitært aspekt af pirateriet. Det handler ikke kun om penge men også om de søfarende og deres velfærd samt om de søfarendes familier og venner.

"Der er dagligt ca. 100.000 søfarende i farvand, som er truet af pirater. Det betyder, at op mod 500.000 familiemedlemmer er berørt af det stigende problem, som pirateri er. 500.000 mennesker, der er nervøse for, at deres kære bliver offer for den stigende vold og grusomhed, som piraterne udviser".

Peter Swift, tidligere direktør for INTERTANKO, holdt et meget engageret foredrag om det humanitære aspekt af pirateriet med opfordring til, at deltagerne på seminaret via deres organisationer lægger pres på politikere verden over for at få løst problemet.

Peter Swift fortalte samtidig om et nyt samarbejde mellem en række rederier, fagforeninger, bemandingsbureauer, forsikringselskaber og velfærdsorganisationer.

Samarbejdet – Maritime Piracy – a Humanitarian Response programme caring for seafarers, MPHRP, har det ene mål, at hjælpe og støtte søfarende og deres familier, hvis de bliver udsat for pirateri, trusler om vold eller taget som gidsler.

"Vi oplever nemlig desværre en vigende politisk interesse for problemet", konstaterede Peter Swift.

Han opfordrede til at bruge hjemmesiden www.saveourseafarers.com til at sende en mail til politikere verden over for at gøre opmærksom på den kampagne, der er sat i gang for at øge den politiske interesse om problemet.

Velfærd er også at blive godt uddannet

Vicedirektør i Danmarks Rederiforening, Pia Voss, gav et bud på, hvad velfærd er

Hvad er velfærd? Er velfærd noget specielt for søfarende?

Næppe, men næstformand i Danmarks Rederiforening, Pia Voss, forsøgte sig alligevel med en definition på ICSW's seminar:

"Alt det, der kan lede til et bedre liv til søs".

Og blandt det er efter hendes mening også at blive godt uddannet og forberedt på livet til søs.



Mad, bolig, søvn og sex er basale behov for alle, der arbejder både til lands og til vands pointerer Pia Voss.

De søfarendes ønsker til velfærd adskiller sig ikke fra andres, men mulighederne for at få ønskerne opfyldt er begrænsede i forhold til ikke-søfarende. Fx. den daglige kontakt med den nære familie, vennerne og fritidsaktiviteterne.

Pia Voss mener, at velfærd kan deles op i to hovedemner: Det, der er et basalt behov. Og så det der er ønsker om. Som fx fri adgang til internettet, Skype, twitter, pool, motionsrum o.l.

De basale behov er der ikke den store forskel på, uanset hvem man er, hvor man kommer fra, eller om man er landbase-ret eller søfarende. Udgangspunktet er Maslows behovspyramide med de basale behov som mad, bolig, søvn og sex.

Oveni kommer så ønskerne.

Og de er meget forskellige, alt efter hvem man spørger, og hvilket skib man er hyret på. Spørger man familierne vil de formentlig ønske, at skibet ikke skal i piratfarvand, påpegede Pia Voss og understregede hermed, at velfærd opfattes meget forskelligt fra person til person, fra skib til skib.



Et skib kan ikke sejle uden et MLC-certifikat

Det mener Torbjørn Husby fra det norske Sjøfartsdirektoratet

”Vi ser, føler og oplever verden forskelligt”

God kommunikation er en vigtig del af velfærd om bord

Forestil dig at syv blinde personer rører ved hver sin del af en elefant. Tror de, at de står overfor det samme? Eller danner de sig hver deres billede af, hvad de står overfor?

Med dette billede forsøgte sekretariatschef i Seahealth, Connie Gehrt, på ICSW-seminaret at illustrere, at ”vi ser, føler og oplever verden forskelligt”, og at god kommunikation derfor også er en vigtig del af velfærd og med til at skabe gode resultater.

Når der opstår en kritisk situation om bord, er det vigtigt at vide, at vi ser på den med forskellige øjne, og hvem der har ansvaret for den. Derfor har det stor betydning, at der på skibet er tradition for, at man taler om sine oplevelser og accepterer, at vi ser forskelligt på dem, så der skabes løsninger og ikke konflikter.

Vi skal se, høre og opleve det samme, før vi kan træffe gode beslutninger. Derfor er kommunikationen vigtig både for det sociale liv og arbejdslivet om bord men også for forholdet mellem skib og rederikontor. Hvad der måske synes betydningsløst for den ene, har stor betydning for den anden – alt efter hvor man befinder sig.

”Vi skal have forståelse for og viden om hinanden samt respektere hinanden. Det er forudsætningen for at have et godt arbejdsliv”, understregede hun.

Et skib kan ikke sejle uden et MLC-certifikat! Så er det sagt. Og sagt af Torbjørn Husby fra det norske Sjøfartsdirektoratet.

Han gav på ICSW-seminaret en redegørelse for, hvordan norsk søfart har forberedt sig på, at MLC-konventionen træder i kraft, formentlig i 2012 eller 2013.

120 veluddannede, norske skibsinpektører står til den tid klar til at tage imod i de norske havne, og Torbjørn Husby lover, at skibe med certifikatet vil komme nemt, hurtigt og smertefrit gennem en kontrol, mens skibe uden certifikat vil blive underkastet et grundigt og langvarigt eftersyn.

”MLC 2006 er min bibel – og det bør den være for alle i søfarterhvervet”, understregede han.

Torbjørn Husby vurderer dog samtidig, at velfærdsdelen af MLC set med norske øjne er svag. Blandt andet fordi den på flere områder arbejder med anbefalinger i stedet for obligatoriske krav.

Han mener bl.a., at ernæringsspørgsmålet bør have endnu større opmærksomhed, end konventionen lægger op til, fordi flere og flere søfolk mister deres sundhedsbevis på grund af overvægt.

”Og så er konventionen også

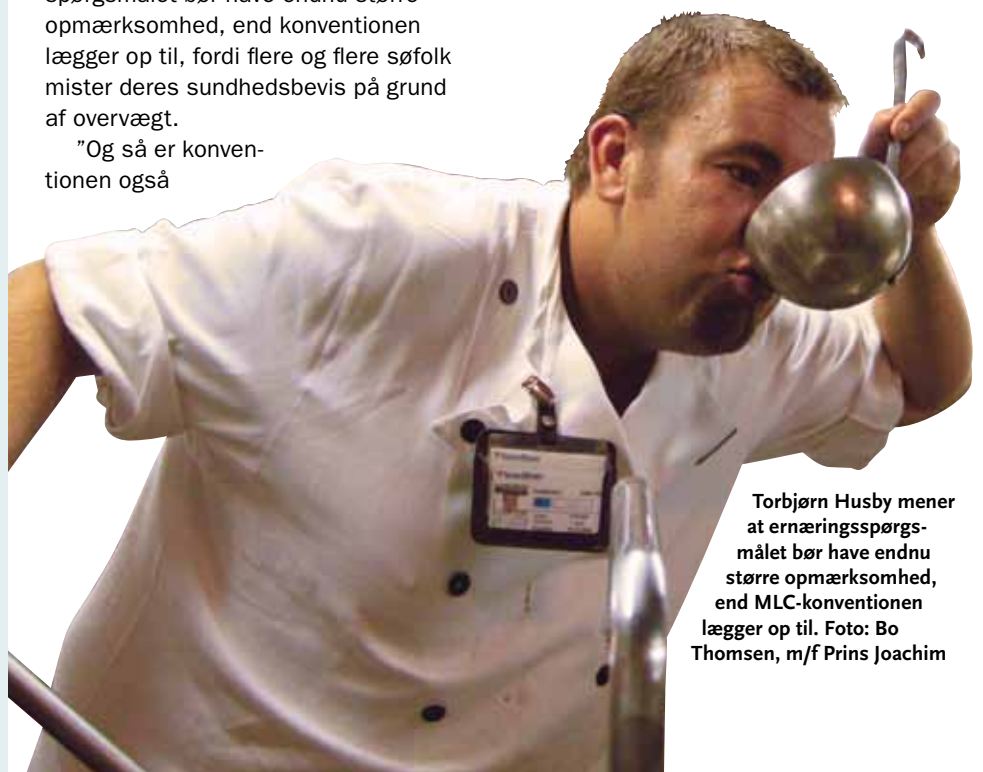
svag, fordi rederne kun skal henvise til velfærdsfaciliteter og ikke etablere dem, hvor de ikke er”, tilføjede han.

Torbjørn Husby udtrykte dog håb om, at MLC 2006 bliver en lige så stærk konvention som SOLAS, MARPOL og STCW.

David Dearsley fra IMEC, International Maritime Employers' Committee, gennemgik på seminaret de historiske forudsætninger for MLC 2006 og pointerede, at rederierne i mange lande allerede i dag lever op til de krav, som konventionen fastsætter, hvorfor disse lande uden problemer kan ratificere konventionen.

Konventionen træder først i kraft, når 30 lande repræsenterende 33 % af verdens bruttotonnage har ratificeret konventionen. Sidstnævnte mål er nået, mens der i april 2011 kun var 12 lande, der havde ratificeret den.

”Derfor, hjælp jeres regeringer med at få ratificeret MLC”, lød opfordringen fra David Dearsley.



Torbjørn Husby mener at ernæringsspørgsmålet bør have endnu større opmærksomhed, end MLC-konventionen lægger op til. Foto: Bo Thomsen, m/f Prins Joachim



Det er også vigtigt med tilbud om aktiviteter om bord. Foto: Peruvian Reefer

”De skal have et hjem når de ikke er hjemme”

Den første vinder af ICSW's velfærdspris investerer stort i besætningens velfærd – og det giver resultater

Der blev lyttet mere end interesseret, da David Furnival på ICSW-seminaret fortalte, hvordan og hvorfor rederiet Bernhard Schulte Shipmanagement investerer i besætningernes velfærd.

Rederiet blev sidste år den første vinder af ICSW's velfærdspris og dermed Shipping Company of the Year, og det er en pris, som rederiet er meget stolt af, fortalte han.

Velfærdsfaciliteterne om bord i de 180 skibe, rederiet har ansvaret for, omfatter stort set alle former for

elektroniske kommunikationsmidler og underholdningsgrej samt fri adgang til internet. Der er fuldt monterede fitnesscentre om bord, og hvor det er muligt swimmingpool.

Rederiet har sin egen cateringdivision, der sørger for sund og nærende kost af høj kvalitet tilpasset de forskellige nationaliteter om bord. Ønsker man det, kan man sågar få en speciel diæt, hvis man fx skal tabe sig.

Der er tillige jævnlige tilbud om aktiviteter og sociale arrangementer for pårørende til besætningsmedlemmer.

Rederiet har tre træningscentre i henholdsvis Mumbai, på Cypren og i Manila, hvor der afvikles kurser, fx om hvordan man minimerer risikoen for fatigue.

Der er tilbud om video on demand med over 300 træningsprogrammer.

”Altsammen er det en investering i fremtiden. Vores mål er at give besætningerne et hjem, når de ikke er hjemme. Det skaber større jobtilfredshed og større effektivitet. Det giver velmotiverede og dygtige besætninger, og det er forudsætningen for at klare sig i konkurrencen”, forklarede

David Furnival om baggrunden for rederiets investeringer i velfærdsforholdene.

”Og vi vil fortsætte med at investere i træningsfaciliteter og i vores medarbejdere. Forudsætningen er, at ledelsen er engageret i det og ser det som en langsigtet strategi, da vi ikke er drevet af kortsigtede profithensyn”, tilføjede han.

David Furnival er overbevist om, at strategien skaber gode resultater, og han dokumenterede det med, at blandt rederiets ca. 6.500 officerer er fastholdelsesraten 86 %. Blandt enkelte grupper og nationaliteter er den helt oppe på 100 %.

TV OG INTERNET ER VELFÆRD OM BORD

Udviklingen indenfor kommunikation mellem skib og land har undergået en voldsom udvikling siden telegrafisten forlod handelsflåden for ca. 20 år siden. Det er ikke længere nok med en arkæologisk telex- eller HF-morse avis, som pga. for mange forstyrrelser tidligere fantasifuldt blev færdig redigeret i radiorummet inden præsentation af dagens nyheder på opslagstavlen i messen

AF ARNE JØRGENSEN, HFV



En stadig videreudvikling af hurtig trådløs overførsel af data mellem skib og land har afstedkommet en berettiget forhåbning om noget, der ligner de medietilbud, vi alle bombarderes med i land via hurtig internetforbindelse, mobiltelefoni og om et hav af tv- og radiokanaler fra hele verden. Specielt den nye generation af søfarende stiller større krav til mulighed for adgang til disse faciliteter om bord i skibene.

Siden slutningen af halvfemserne har Handelsflådens Velfærdsråd haft øget succes med daglig udsendelse af danske og udenlandske mailaviser i takt med at flere og flere skibe har fået hurtigere og billigere muligheder for modtagelse af datafiler fra land. Men som alt andet, når man skal beskrive den danske handelsflåde, er der også indenfor dette område tale om en broget flok. Alt lige fra den kun lovpligtige Sat-C-terminal om bord til forskellige regionale og globale internetopkoblinger via satelliter præger skibene i det blå Danmark. Men i erkendelse af at Crew Welfare også er et konkurrenceparameter, og at en billig og effektiv kontakt ikke bare til familie og venner, men også med mulighed for adgang til nyhedssites, radio og tv etc, har flere og flere rederier investeret i ny informationsteknologi til skibene.

TV TIL SØS

Mht. overførsel af tv-signaler ligger det endnu lidt tungt erkender Mads Ebbesen fra Thrane & Thrane, der er førende indenfor globale mobile kommunikationssystemer både til søs og til lands. "Sejler skibene i begrænset fart er tv til søs en forholdsvis billig form for velfærd, så længe man kan begrænse brugen af tv-satelliter, hvorimod skibe i oversøisk fart må ty til flere satelliter og spotbeams –



TV til søs er forholdsvis billigt, hvis man sejler i begrænset fart, siger Mads Ebbesen fra Thrane & Thrane.

dermed også til flere kanaludbydere – hvis besætningen skal have tv-dækning på hele togtet", forklarer Mads Ebbesen. Et skib betragtes af samme kanaludbydere som et offentligt rum, hvilket yderligere fordyrer den månedlige abonnementsbetaling. Til Viasat betaler man f.eks. et månedligt beløb pr. tomme tv om bord. Dvs. har I to 32 tommer skærme på skibet, skal man betale et grundbeløb afhængig af hvilken tv-pakke man vælger og gange det med 64.

INTERNET OM BORD MED VSAT

VSAT er oftest baseret på kommercielle TV-satellitter med regional dækning i forhold til satelliternes begrænsede dækningsopmærksomhed (footprints eller spotbeams). Der er mange udbydere på dette marked, og det kan være svært at overskue, hvem man skal vælge i forhold til pris og muligheder for effektiv og stabil internetadgang. Oftest betaler man en fast månedlig pris i forhold til hastigheden, fra ca. USD 1000 for en download/upload-hastighed på 128/128 kbit og op til ca. 6000 USD for en download/upload-hastighed på 2048/512 kbit. Så er der til gengæld ingen begrænsninger i forbruget, men alligevel er det nødvendigt med både retningslinier og en vis opdragelse overfor besætningen i forhold til brugen af tunge programmer som Skype, YouTube eller streamet radio

og tv, da de nævnte hastigheder er til deling om bord. For 10 år siden var en 2 mbit-hastighed overvældende – også i forhold til diverse hjemmesider – men med de internet-hastigheder vi herhjemme efterhånden har fået i de små hjem, er f.eks. avisernes nyhedssites nu så tunge, at man konstant vil være bagud i hastighed ude om bord i skibene.

ANVENDELSESMULIGHEDER

- Internet
- Telefoni
- Streaming
- Downloads
- Medicare

BEGRÆNSET INTERNET MED FLEETBROADBAND

FleetBroadband er en global og meget driftssikker løsning med mulighed for telefoni, emails, internet adgang etc. og er dækket ind af Inmarsats satelliter. Som oftest afregnes der efter forbrug med priser på omkring USD 10 pr. Mbit. Der er dog mulighed for pakkeløsninger med fast pris pr. mdr, dog med et max forbrug. Der er her begrænset mulighed for besætningen til at browse

på internettet, og under alle omstændigheder kræver det en vis kontrol og disciplin om bord, så vitale dataoverførsler fra skib til land ikke blokeres af tunge applikationer andet sted om bord.

Anskaffelsespris på tre forskellige båndbredder fra Thrane & Thrane:
FleetBroadband 150: EUR 5.650 – hastighed: 150 kbit
FleetBroadband 250: EUR 9.976 – hastighed: 284 kbit
FleetBroadband 500: EUR 15.745 – hastighed: 462 kbit

UDFORDRINGER

En effektiv tv- og internetdækning ligger altså ikke lige til højrebænet, hverken prismæssigt eller teknisk. Udfordringen må være at gøre betjeningen af satellit-tv så enkel så muligt, og på sigt integrere tv om bord med internet, telefoni og skibsinfo i en lind binær strøm af informationer – internt i skibet som til og fra land. Når man så engang når dertil, kan vi så begynde at skændes om, vi nu skal se Bollywood, Oliver, Bold eller Bonderøven i "fjerneren" i aften.



faglig stolthed til søs

Fotokonkurrencen 2010

Der fotografres på livet løs om bord i skibene, men ingen søfarende på danske skibe kom i betragtning blandt de fem udvalgte nordiske præmiebilleder, der var lagt frem for den danske dommerjury, fotograf Laura Christensen og museumsinspektør Benjamin Asmussen

AF ARNE JØRGENSEN, HFV

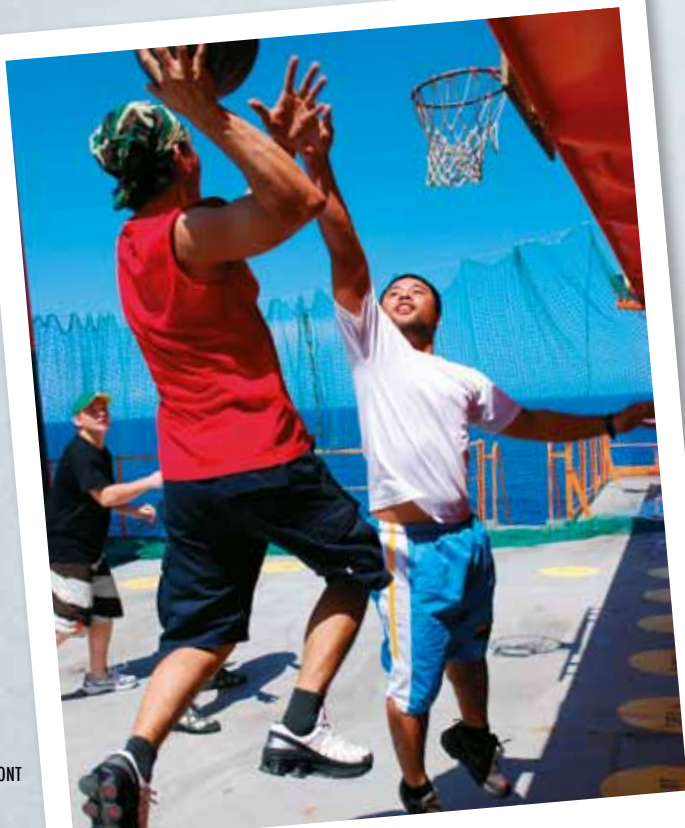
Bedømmelsen af billeder indsendt til Den Nordiske Fotokonkurrence 2010 var i år henlagt til søfartsmuseet på Kronborg, hvor de bedste 75 billeder fra de nationale fotokonkurrencer i Norge, Sverige, Finland, Island og Danmark dystede om fem præmier, herunder 1. præmien, et spejlreflekskamera sponsoreret af Velfærdsrådets leverandør af dvd-film Walport Scandinavia.

SVÆR UDVÆLGELSE

"Det var en hård proces at sortere så mange flotte billeder fra fordi enkelte bare var ekstraordinære" oplyste Benjamin Asmussen. "Vi valgte ikke de klassiske naturbilleder med mindre de samtidig havde en spændende situation indbygget. Flere fine portrætter og nærbilleder, men i flere savnede vi en kon-

tekst til at fortælle historien. Efter den første gennemgang valgte vi ca. 20 billeder ud med vinderpotentiale. Da de lå ved siden af hinanden, var det nemt at sortere ca. halvdelen fra. Herefter valgte vi fem fra, og så var det klart, hvordan de bedste billeder fordelte sig mellem hinanden. I udvælgelsen lagde vi udover billedets kompositoriske og tekniske kvalitet også vægt på, at der skulle være en variation i motiverne, i perspektiv og i størrelsesforhold".

En gammel kending og tidligere mesterfotograf hovmester Jörgen Språng tog i år for sig af de udsatte præmier, da han ud over sit vinderbillede også løb med 4. og 5. præmien.



2. præmie:

*Fotoudstyr for kr. 1.000,-
Styrmandsaspirant Randi
Andersen, Torm Gunbild*

Aktiv fritid om bord, en dramatisk gengivelse af en nærmest international basketball-kamp. Det er godt, at der er et sikkerhedsnet ved skibssiden, så bolden ikke ender på den blå hylde.



Dansk foto- konkurrence 2010

1. præmie:

*Fotoudstyr for kr. 1.500,-
Overstyrmand Jan Bowie
Rasmussen, D/S Torm*

*Superaktuelt, desværre, men her vi
altså klar til at gi' piraterne en varm
velkomst med pigtråd og vandkano-
ner. Lige umiddelbart ser det jo bare
flot ud, indtil man opdager pigtråden,
og opdager en alvorlig virkelighed.*

3. præmie:

*Foto-intro-bog, kr. 500,-
Skibsfører Chr. Rørbeck,
Carsten Mærsk*

*Guldet ligger for enden af regnbuen,
så det må være kursen for container-
skibet. Det er godt set af kaptajnen på
broen, der ellers i dette vejr har nok at
gøre med at holde øje med trafikken.*

Forinden havde 60 søfarende fra danske skibe indsendt i alt 475 billeder til sidste års danske fotokonkurrence. Den magre medaljehøst i den nordiske fotokonkurrence, afspejlede ikke de to danske dommers vurdering af de indsendte motiver, som derimod fandt at standarden og variationen er betydelig højere end længe set.

"Motivvalget er i år meget bredt, og strækker sig fra stille stemningsfulde motiver, til billeder præget af aktivitet og intensitet. Det tekniske udtryk er klart bedre end tidligere, og det er også åbenbart, at et bedre kameraudstyr giver bedre resultater og langt flere muligheder. Samtidig er deltagernes mulighed for at bearbejde billederne blevet bedre" forklarer fotolærer Jens Kostrup.

Se flere billeder
på næste side.



Se de præmierede
billeder fra den nordiske
konkurrence på side 36

FOTOKONKURRENCEN 2011

Også igen i år afholder Handelsflådens Velfærdsråd en fotokonkurrence for nuværende og tidligere søfarende. **Eneste regel er dine billeder skal være os i hænde senest den 31. december.** Stort set samtlige indsendte billeder er i dag digitale, der enten sendes på en disk til:

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

– eller som vedlagte filer til mailadressen: info@hfv.dk

Husk også i den forbindelse at oplyse os om din mail- og hjemadresse, skibsnavn og t-shirtstørrelse.

En lille tekst om de pågældende billeder vil også være en hjælp, når vi evt. præsenterer billederne for andre interesserede, herunder i forbindelse med vores omvandrede fotoudstilling som i skrivende stund er udstillet på Aalborg Søfarts- og Marinemuseum.

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.

4. præmie: Foto-intro-bog, kr. 500,- Maskinmester Jacob Otzen, Torm Gertrud

Teamwork - på trods af alt moderne grej om bord er det mændenes muskler, der her spiller den store rolle for at få den tunge trosse om bord og gjort fast om pullerten.



5. præmie: Foto-intro-bog, kr. 500,- Overstyrmand Henrik Kvist, Svitzer

Det her er godt set. Det er nærmest moderne kunst, en installation som man kan lægge megen tolkning i – det vigtige anker og himmelstigen, der kommer fra intet og forsvinder ud i ingenting, men der hænger også et par sikkerhedslinjer... Ren poesi!



Michael Worm, Mary Arctica

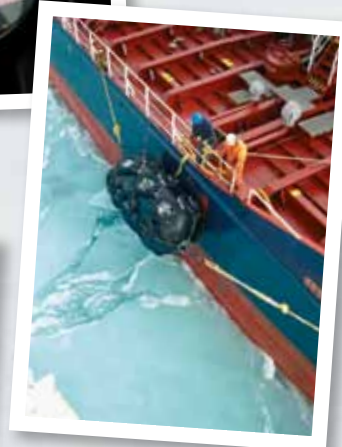


Johan Bager,
AP Møller

Michael Wegge,
Orateca



Torben Hestbæk, Mærsk Supply

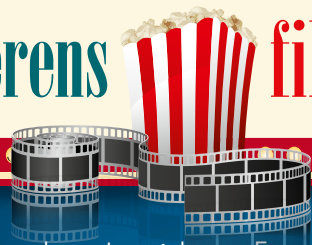


Stefan Olsson Wandel,
DFDS Seaways



Lars
Jørgensen,
Mærsk
Seeker

Alle billeder fra dansk
og nordisk fotokonkurrence kan
ses på www.hfv.dk



I **HARRY POTTER OG DØDSREGALIERNE – DEL 2** står Troldmanden Harry Potter og hans venner Ron og Hermione overfor deres hidtil største opgave, da de skal tilbage til troldmandsskolen Hogwarts, under ledelse af Severus Snape, for at finde og ødelægge Voldemorts sidste horcruxes. Men da Voldemort bliver bekendt med deres mission, starter den største kamp. Alt er på spil, for som profetien om Harry Potter og Voldemort lyder: "den ene må dø for den andens hånd, for ingen af dem kan leve, hvis den anden overlever".

I **UNKNOWN IDENTITY** vågner Dr. Martin Harris op efter en bilulykke i Berlin og opdager til sin rædsel, at hans kone, Liz, pludselig ikke genkender ham. En anden mand har stjålet hans identitet, og Martin jages nu af mystiske lejermordere. De vantro myndigheder ignorerer ham, og han finder sig selv alene, træt og på flugt. Med hjælp fra uventet side kaster Martin sig hovedkulds ind i et dødbringende mysterium, som tvinger ham til at sætte spørgsmålstejn ved sig selv og sin identitet. Hvor langt er han er villig til at gå for at afsløre sandheden i Unknown Identity?



I **SOURCE CODE** vågner den dekorerede soldat kaptajn Colter Stevens op i en ukendt mands krop. Colter opdager han er en del af en mission, som skal finde en bombemand, der har sprængt et Chicago passagertog i luften. Det er en usædvanlig opgave ganske ulig noget, han har prøvet før, og han finder ud af, at han deltager i et eksperiment kaldet "Source Code", et program som sætter ham i stand til at bytte identitet med en anden person de sidste 8 minutter af dennes liv. Colter må opleve ulykken igen og igen for at opdage nye spor, der kan gøre ham i stand til at finde personen, som står bag, i tide til at stoppe et nyt angreb, der vil dræbe millioner.

WATER FOR ELEPHANTS fortæller en historie om forbudt kærlighed i et miljø fyldt

med eventyr og drama. En ung dyrlæge, Jacob, får ved et tilfælde arbejde i et omreisende cirkus. Her møder han Marlena, som er showets absolutte stjerne, og han forelsker sig i hende. Gennem deres kærlighed til dyrene i cirkusset, og i særdeleshed elefanten Rosie, finder de sammen mening med cirkuslivet. Den eneste forhindring for deres kærlighed er Marlenas karismatiske, men farlige mand, August.

I thrilleren **LIMITLESS** lider den unge forfatter Eddie Morra af en nedslående, kronisk skriveblokkade. En dag får Eddie chancen for at prøve et nyt kemisk produkt, NZT, der udvider hans hjernekapacitet til 100 %. Pludselig kan Eddie huske alt, han nogensinde har læst, hørt eller set, kan lære et fremmed sprog på en dags tid, forstå og forbedre avancerede ligninger og jorde hvem som helst i et hvilket som helst emne – så længe han tager NZT hver dag. Inden længe tager han Wall Street med storm ved at forvandle en mindre portefølje til millioner. Eddies evner bliver også bemærket af milliardæren Carl Van Loon, der ansætter ham til at styre en gigantisk handel. Al denne succes bringer dog også Eddie i søgelyset for gangstere, der vil gøre hvad som helst for at få fingrene i hans lager af NZT. Samtidig sætter bivirkningerne ind med fuld styrke.

X-MEN: FIRST CLASS foregår i 1963 og følger et hold unge X-Men og foregår før de tre eksisterende film i serien. Filmen starter forfra med et nyt cast. Før Charles Xavier og Erik Lensherr tog navnene Professor X og Magneto, var de to unge mænd, som opdagede deres kræfter for første gang. Inden de blev ærkefjender, var de bedste venner, og de arbejdede sammen med andre mutanter (nogle velkendte, nogle nye) for at stoppe den største trussel verden nogensinde har kendt. I denne proces opstod en alvorlig splittelse mellem dem, hvilket var begyndelsen på den evige krig mellem Magnetos broderskab og Professor X's X-men.

I **PAUL** bumler Sci-fi-nørderne Graeme og Clive gennem USA i en autocamper for at se alle de berømte ufo-steder. I ørkenen samler de en uventet, om end velkommen passager op. Det joviale rumvæsen Paul har i al hemmelighed hængt ud på en militærbase de sidste 60 år. Men nu vil han gerne hjem, og hans nye

venner skal hjælpe ham med at finde vej til rumskibet. Med FBI-agenter og fanatiske kristne i bakspejlet er det dog lettere sagt end gjort.



I **POTICHE** viser kalenderen 1977 i Sainte-Guidule, hvor foråret bærer ligestillingens vinde ind i familien Pujols storblostmstrede køkken. Efter 30 års tjeneste som trofæhustru for en kolerisk industriboss drister Suzanne sig til at smage på feminismens lyksaligheder. Og til gemalens grænsløse frustration springer hans paraplyfabrik i blomst under fruens kærlige og kyndige opsyn.

I dramaet **THE TREE OF LIFE** følger vi den 11-årige Jack, der som sin mor har en stærk sjæl med stort overskud af kærlighed og nåde, mens hans far forsøger lære ham livets mere barske side. Jack forsøger at balancere mellem de to forældres tilgang til livet, men mister for alvor balancen, da han første gang bliver ramt af sygdom, lidelse og død. Hans tidligere så sorgløse verden er nu én stor labyrint, og det fortsætter langt op i livet. Som voksen er han en fortabt sjæl, der forsøger at finde fodfæste i en verden, som ændrer sig konstant. Stille og roligt finder Jack sit ståsted i livet og formår at tilgive sin far og ikke mindst tage de første forsigtige skridt ud i en verden fyldt med håb og lykke.

I **EVERYTHING MUST GO** følger vi sælgeren Nick, der falder af vandvognen, og derved mister både sit job og sin kone i hurtig rækkefølge. Hun skifter låsen til deres hus og flytter samtlige af Nicks ejendele ud i forhaven. Der kan han så sidde og tænke over tingene. En venlig politimand giver ham fem dage til at sælge alt sit habengut, og måske er det netop sådan et alt-skal-vækløppemarked, Nick mangler for at starte på en frisk.



Kravene til velfærd, herunder gode kommunikationsmuligheder, vil stige i fremtiden. Foto: Oli Nolsöe

Lederskabet om bord skal styrkes

Opgaven er at skabe forhold om bord, der ligner forholdene i land, hvis søfart fortsat skal være en attraktiv arbejdsplads. Det bestræber man sig på i Nordic Tankers

AF PETER LARSEN, HFV

Nordic Tankers A/S er et rederi, der fra 2010 også omfatter kommerciel og teknisk drift af egne og andres skibe. Den kommercielle del af rederiet driver i dag omkring 100 skibe og den tekniske del driver i dag 36 fartøjer med i alt ca. 1000 besætningsmedlemmer, og det er hos

disse besætningsmedlemmer, nøglen til succes blandt andet ligger.

– Besætninger, der har det godt, præsterer godt. Derfor skal vi udvikle deres kompetencer men i et tempo, som både de og rederi kan kapere, siger Hanus Mikkelsen, der er Marine HR-direktør i rederiet.

– Vi forsøger at skabe forhold om bord, der ligner dem i land. Det betyder, at vi tilbyder en ansættelsespakke bestående af løn, forsikringer samt familie- og bonusprogrammer. På sigt vil vi tilbyde pensionslignende vilkår, der matcher vilkårene i land.

– Kravene til velfærd vil stige i fremtiden. Det handler

både om ansættelsesvilkår samt de tilbud, vi kan give om bord. Gode boligforhold, gode kommunikationsmuligheder, der ikke belaster de søfarende økonomisk, gode fritidsaktiviteter samt tilbud om personlig udvikling og kurser i lederskab.

– Vores interesse er naturligvis at motivere og fastholde

GIV ORDET FRIT

Sociale medier som fx facebook er kommet for at blive, og de vil også blive en del af hverdagen til søs, forudsiger Hanus Mikkelsen.

– Det vil betyde større åbenhed, også skibene imellem. Kan vi ikke tilbyde det, får vi ikke de folk, vi har behov for, mener han.

Det rejser spørgsmålet, om rederiet skal sætte dagsordenen for brug af sociale medier eller give ordet frit?

Hanus Mikkelsen mener det sidste.

– Det har en pris, men den må vi være parat til at betale i tillid til, at det frie ord gaver mere, end det skader. Det vil skabe større forståelse for helheden og hinandens arbejdsforhold men naturligvis også afføde spørgsmål.

– Dem skal vi være parate til at svare åbent og ærligt på.

vores medarbejdere, da vi derigennem fastholder viden og kompetencer, som kommer både dem selv, rederi og kunder til gavn.

– Det er jo besætningerne, der møder kunderne.

LEDELSE OG MINDRE ADMINISTRATION

– Lidt frækt sagt er målet at føre lederskabet af skibene tilbage til skibene, tilføjer Hanus Mikkelsen.

– Det er et tema, jeg gerne vil arbejde med, fordi efter min mening er skibsledelserne blevet frataget ansvar og dermed motivation, da de administrative opgaver er vokset. Administrative opgaver er en del af ledelsesopgaven om bord, men man kan efter min mening ikke administrere sig ud af alt uden samtidig at demotivere. I stedet for at bruge tid på at være ledere af arbejdspladsen om bord, bruger seniorofficererne for meget af tiden på at løse administrative opgaver.

Han vurderer, at udviklingen har været med til at "forstyrre" samarbejdsrelationerne mellem skib og kontor, men uden et godt samarbejde mellem sø og land opnår man ikke de bedste resultater.

KARRIERESKIFT

Der er gennem årene lagt låg på diskussionen om det påståede modsætningsforhold

– eller mangel på samarbejde – mellem sø og land, men nu er det efter Hanus Mikkelsens opfattelse blevet tilladt at diskutere det.

Han finder det lidt underligt, at der skulle eksistere modsætninger, fordi mange af medarbejderne i land oprindeligt er søfolk.



Af de besætningsmedlemmer der forlader Nordic Tankers, vender mere end 90% tilbage igen.

Hanus Mikkelsen mener, at erhvervet bærer sin del af ansvaret for udviklingen gennem erhvervets måde at tænke karriere på.

– Vi betragter et job i land som en forfremmelse, det er det nok også for den enkelte, men hvordan kan det være det? En kaptajn, der går i land, mister ansvar og går ned i løn! Jeg vil kalde det et karriereskifte, men når vi i erhvervet taler det op og gør

det til en forfremmelse, er der en risiko for, at kommunikationen kan gå skævt.

– Han må jo føle, at han er mere værd, når vi betragter det som en forfremmelse, og heri ligger måske kimen til problemer med samarbejdet, antyder Hanus Mikkelsen.

Den holdning ønsker han at gøre op med. Yngre mennesker vil ikke acceptere den. De ønsker indflydelse og udviklingsmuligheder. De vil involveres og ikke blot udføre ordre.

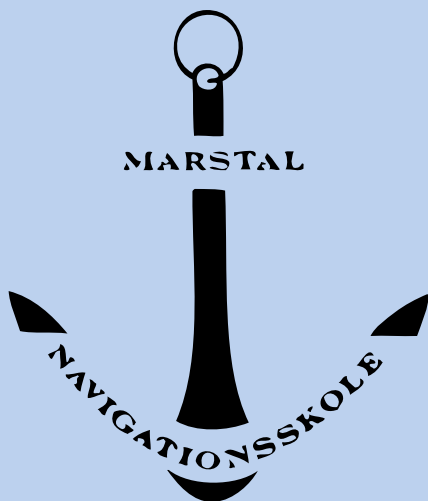
LEDELSE OG DIALOG

Derfor kommer kurser i ledelse højt på dagsordenen i Nordic Tankers, ligesom ledelsen på land bestræber sig på at skabe gode forbindelser til seniorofficererne.

– En del af vores rekruttering af seniorofficerer er, at ledelsen jævnligt spiser frokost med vores seniorofficerer, så vi kan udveksle erfaringer og for at de kan høre om vores planer og vore holdninger fra "hestens egen mund", som Hanus Mikkelsen udtrykker det.

VENDER TILBAGE

At Nordic Tankers er på den helt rette vej med sine initiativer for god mandskabspleje, kan aflæses af, at 90 - 92 % af besætningsmedlemmerne vender tilbage. For enkelte grupper det helt op til 100%, der vender tilbage.



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

SØFARENDES FERIEBOLIGER



SKALLERUP KLIT V. VESTERHAVET

71 m² i Skallerup Klit, ca. 10 km syd for Hirtshals og 2 km nord for Lønstrup med dejlig udsigt til Vesterhavet og ca. 300 m til stranden, samt adgang til badeland, sports hal og indkøb. Der er 7 sengepladser og alt nødvendigt inventar, herunder radio og TV.



SANDVIG PÅ BORNHOLM

68 m² ferielejlighed i Sandvig på det nordlige Bornholm. Lejligheden ligger i strandkanten med flot udsigt over Østersøen. Der er 6 sengepladser samt alt nødvendigt inventar, herunder radio og TV, samt adgang til internet.



HOLMSLAND KLIT V. VESTERHAVET

87 m² fritidshus ved Klegod, 4 km syd for Søndervig og 9 km nord for Hvide Sande. Naturgrund i 2. klitrække, 800 m fra stranden. Der er 7 sovepladser, sauna, spabad, radio og TV, samt adgang til internet.

BOOK EN AF DE TRE BOLIGER

Søfarende, der inden for de sidste 2 kalenderår har arbejdet i et skib under dansk flag i mindst seks måneder og har været omfattet af feriekortordningen, kan på

www.hfv.dk – booke en af de tre feriebøliger.

Du kan også ringe eller maile til Søfarendes Feriebøliger i dag og booke din ferie i en af vores tre dejlige boliger.

HVAD KOSTER DET?

Udlejningsprisen i indeværende sæson er 3.000 kr. pr uge i ugerne 22-34, samt 1.800 kr. pr uge for resten af året. Derudover betales et depositum på 1.000 kr. til dækning af strøm og varme.

SØFARENDES FERIEBOLIGER
c/o Handelsflådens Velfærdsråd
Hejrevej 39, 2. sal
2400 København NV
Tlf. 35 43 31 11
amanda@hfv.dk

Kig ind i de tre feriebøliger på www.hfv.dk



Sportstøj til løb og cykling

Mange søfarende har allerede benyttet sig af, at kunne indkøbe kvalitetssportstøj til løb og cykling gennem Handelsflådens Velfærdsråd, og der er selvfølgelig fortsat mulighed for at gøre et godt køb, ikke mindst takket været støtten fra Co-Sea, Søfartens Ledere, Maskinmestrenes Forening og Danmarks Rederiforening – World Careers.

Et løbesæt koster kr. 125,00 inkl. moms, og et cykelsæt kr. 312,50 inkl. moms.

Sponsorerne har hver deres logo påtrykt tøjet.

Bestilling kan foretages gennem Handelsflådens Velfærdsråd: sps@hfv.dk – og beløbet skal indsættes på vores konto i Sydbank 6737- 1073825.

Aviser til morgenkrydderen om bord

1860 aviser fra 94 lande på 48 forskellige sprog

AF ARNE JØRGENSEN, HFV

Når sømandskirken eller velfærdsrepræsentanten kommer om bord efter ankomst, møder han eller hun ofte en besætning bestående af flere nationaliteter, der alle hver i sær har behov for lokale nyheder hjemme fra anedammen. Ikke mange filippinere interesserer sig for Thorning og Løkkes indbyrdes bestræbelser på at vinde næste valg, og hvem i Frederikshavn eller Rudkøbing bekymrer sig om, at nationalhelten Manny Pacquiao udbokser den halve verden inden han vender hjem til et vulkanudbrud på Mindanao.

Af samme årsag har Handelsflådens Velfærdsråd opstillet avisprintere på velfærdskontoret i Rotterdam og i Suezkanalen samt hos sømandskirkerne i Hull, London, Algeciras, Singapore, Pelepas og Hong Kong. Her har

nationaliteter, der måtte være om bord på det skib, han eller hun nu skal besøge. I løbet af få minutter har systemet oploADED og udprintet aviserne, der nu er klar til at blive bragt om bord.

AVISER ER ET SUPPLEMENT TIL ONLINE NYHEDER

I sine fælles bestræbelser på at levere service til besætninger på danske skibe, og i erkendelse af at Handelsflådens Velfærdsråd er afhængig af samarbejdspartnere i fremmede havne, er det oplagt at man har etableret et samarbejde med danske sømandskirker i de ovennævnte havne omkring avis-tjenesten. Tidligere postede man fra velfærdskontoret i København avisruller til velfærdsstationer og sømandskirker i udlandet. Aviser der var dyre at frankere, og ved modtagelsen kunne være mere



Dagens aviser til Nordic Nora i Rotterdam.

man gennem vores canadiske udbyder Newspaper Direct mulighed for at vælge mellem 1860 aviser på 48 forskellige sprog, herunder aviser fra Scandinavien, Filippinerne, Indien, Rusland osv. Via et login til Newspaper Direct vælger f.eks. sømandskirken de aviser, man den pågældende dag har behov for, i forhold til hvilke

end en uge gamle. Alligevel var disse aviser en glimrende indgang til et vellykket skibsbesøg. I dag hvor informationer, herunder nyheder tilgår besætningerne i en lind strøm via email, og for nogle vha. internetadgang, er gamle aviser – også til søs – noget man pakker fisk ind i. En dagfrisk avis fra hjemlandet er derimod et

Kontakt følgende støttepunkter i land for levering af aviser:

Rotterdam: rotterdam@hfv.dk

Hull: hull@dsuk.dk

London: rotherhithe@dsuk.dk

Algeciras: algeciras@dsuk.dk

Suezkanalen:

ngss.portsaid@sjofartsdir.no

Singapore:

dkchurch@singnet.com.sg

Pelepas: iscptp@streamyx.com

Hong Kong:

danseahk@netvigator.com

kærkommet supplement til de daglige online-nyheder, efter at skibet har lagt til kaj og sømandskirken eller velfærdsrepræsentanten har været om bord med stakken af udprintede aviser.

INFORMER OM SKIBETS NATIONALE SAMMENSÆTNING

Der er tegnet et såkaldt "Print-Five" abonnement hos de seks sømandskirker. Det indebærer at Handelsflådens Velfærdsråd under alle omstændigheder må betale for mindst fem daglige aviser til hver af kirkerne. Et enkelt "PrintFive" abonnement udgør i dag 3000 US\$, herudover dækker HFV også alle omkostninger til toner og papir. For at udnytte denne avisordning optimalt, er det derfor vigtigt, for det første at besætningerne er opmærksomme på ordningen, dernæst at man ude om bord inden ankomst i en koordineret mail orienterer de pågældende støttepunkter om skibsbesætningens nationale sammensætning. På denne måde kan et skib i f.eks. Singapore ved ankomst få fem forskellige aviser på op til fem forskellige sprog leveret af stedets sømandskirke.



På rejse fra Sisimiut til Nuuk på Grønlands vestkyst en søndag eftermiddag, hvor skibsklubben havde arrangeret tøndeslagning for besætningen på det gode skib Irena Arctica. Tønden var fyldt med godter, som alle fik glæde af. Det blev skibets 1. styrmand der løb med æren som kattekonge, skriver skibsfører Gert Bjerre.

Efter lukningen af Søfartens Bibliotek fortsætter Handelsflådens Velfærdsråd sin vandreboogsdistribution på dansk, svensk, engelsk, russisk og polsk, og vil som tidligere udsende bøgerne direkte fra HFV i København eller gennem sine støttepunkter i havnene.



Sømandsklub indviet ...



Norske Velferden har indviet en mini-sømandsklub i Rotterdam, 200 meter fra Euromast i centrum af byen. Velferden er i Holland repræsenteret ved århusianeren Willem Arntzenius, der de sidste 20 år har haft bopæl i Rotterdam, hvor han i begyndelsen i en kort tid var assistent på den danske sømandskirke.



... og nedlagt

Hollænderne har til manges ærgrelse nedlagt den tidligere norske sømandsklub Heijplaat ved Waalhaven i Rotterdam. Klubben er mest kendt for sine mange idrætsarrangementer i 70'erne og 80'erne, hvor Handelsflådens Velfærdsråd sammen med norske og svenske kolleger samlede søfolk fra hele verden til at dyste i fri idræt, fodbold og bordtennis.

Fra Handelsflådens Velfærdsråds billedarkiv

Hvem er det?

Jam Session om bord i et dansk skib. Det fremgår af fotografiet, at det er taget i 1972. Er der blandt læserne mon én eller flere, der kan bidrage med yderligere oplysninger om billedet til Handelsflådens Velfærdsråd?





Blind passager på monkey class?

Det var ikke bare de vanlige emmigrationsmyndigheder, der tog imod da "Skagen Mærsk" ankom til Felixstowe. Efter afgang Pelapas i Malaysia opdagede besætningen efter nogen tid en blind passager i form af en Macaque-abe, der tog hele turen via Suez til den østengelske havneby. Det lykkedes besætningen om bord at indfange aben, og placere den i et hjemmelavet abebur. Myndighederne har nu anbragt emmigranten i karantæne i et dertil indrettet abe-asylcenter i Wales, inden den lange tur slutter i en engelsk zoo.

Fjordlines danske besætning fra m/s Bergensfjord, der sejler mellem Hirtshals, Stavanger og Bergen, har deltaget i Nordsø Cup i Hirtshals, der hvert år arrangeres af norske Velferden. En turnering hovedsagligt bestående af supply- og passagerskibe fra Vestlandet. Et enkelt point skilte holdet fra en finaleplads, men man fik dog tildelt den norske skøjtelegende Hjalles's Sportmanship Plakette efter turneringen.



Som et nyt tiltag og på opfordring fra flere sider afviklede Handelsflådens Velfærdsråd en golfturnering i Svendborg d. 13. maj. De 42 tilmeldte spillere havde en dejlig dag på den flotte bane i Svendborg Golf Klub. Ingen tvivl om, at der igen i 2012 vil være golf i det sydfynske som et supplement til turneringen i det vestjyske. En stor tak til de mange sponsorer samt Inge Drost der var den lokale tovholder.



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

e-mail: skawskip@skawskip.dk

Bankvej 1, 9990 Skagen

Tlf. nr. +45 98 44 33 44



Herluf Trolles Gade 5
1052 København K.

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

NY RAPPORT OM DE MENNESKELIGE OMKOSTNINGER VED SOMALISK PIRATERI

Somaliske pirater har udsat tusindvis af søfolk for beskydning, vold, indespærring og i visse tilfælde tortur i det Indiske Ocean og i farvandet ud for Afrikas Horn. På trods af disse handlingers voldelige karakter er de menneskelige omkostninger ved pirateri underreporteret og misforstået i offentligheden. Derfor opfordrede the Oceans Beyond Piracy Project's arbejdsgruppe til at der blev lavet en rapport om dette emne — en rapport som nu er udgivet under den engelske titel "The Human Cost of Somali Piracy".

ESKALERING AF VOLD TIL SØS SIDEN 2010

The Human Cost of Somali Piracy rapporten viser, at der siden begyndelsen af 2010 har været tale om en stigende tendens til voldsanvendelse fra de somaliske piraters side. Særligt brugen af gidsler som menneskelige skjolde er steget drastisk og ligeledes er et

stort antal tilfangetagne søfolk blevet tvunget til at deltage i nye overfald på andre skibe ved brug af de såkaldte "moderskibe". Ved hjælp af tal fra the International Maritime Bureaus rapporter samt grundig gennemgang af offentligt tilgængelige kilder har Oceans

Beyond Piracy kunnet dokumentere, hvor mange søfolk der i 2010 er blevet udsat for vold i de følgende kategorier: Piratangreb, fejlslagne piratangreb på citadels eller sikkerhedsrum ombord på skibe, gidseltagninger samt menneskelige skjolde.



ANTAL SØFOLK ANGREBET I 2010: 4185

Talrige skibe med i alt 4185 søfolk ombord blev i 2010 udsat for piratangreb, nogle endda adskillige gange. De somaliske pirater angriber med automatrifler og mandbårne panserværnsvåben, såkaldte RPGs, som de affyrer mod skibets bro. Der er beretninger om angreb som har stået på i timevis og mange søfolk er blevet såret af beskydningen. Selv bevæbnede sikkerhedsvagter er ikke altid nok til at skræmme piraterne væk, som det sås i eksemplet med MT Al Nouf, hvor tre besætningsmedlemmer blev såret på trods af at fartøjet havde bevæbnede vagter ombord, som besvarede piraternes angreb og til sidst fik dem til at opgive.



ANTAL SØFOLK SOM UNDSLAP PIRATER VED AT SØGE TILFLUGT I ET CITADEL/SAFE ROOM: 342

Der er eksempler på at søfolk har måttet tilbringe timer og endog dage med at søge tilflugt i de såkaldte citadels ombord på skibe, mens pirater har forsøgt at trænge ind. Piraterne har affyret granater mod døren til citadels, anvendt plastisk sprængstof, samt sat ild til skibet for at tvinge de rædselsslagne besætningsmedlemmer ud. Ofte bliver piraterne meget aggressive når de ikke kan trænge ind og har blandt andet forsøgt at ryge besætningen ud ved at sende røg fra brændende tov ind i sikkerhedsrummet via en ventilator. Heldigvis mislykkes langt de fleste piratangreb mod citadels, men der har i 2011 været eksempler på at piraterne ved hjælp af skærebændere og ved hjælp af trusler om at slå gidsler på andre skibe ihjel, har haft held med at kapre skibe med citadels.



Oceans Beyond Piracy kan kontaktes via email

Konkrete spørgsmål vedrørende the Human Cost of Somali Piracy rapporten bør rettes til Kaija Hurlburt på khurlburt@oneearthfuture.org

Generelle spørgsmål vedrørende Oceans Beyond Piracy bør rettes til Jens Vestergaard Madsen samt Jon Huggins på:

jvmadsen@oneearthfuture.org

jhuggins@oneearthfuture.org

TORTURERER SOMALISKE PIRATER DERES GIDSLER?

Der har i 2011 desuden været tiltagende beretninger om at somaliske pirater bruger fysisk afstraffelse såsom at låse gidsler inde i fryser, lave simulerede drukninger, binde plastiktråd om kønsdele samt hænge gidsler med hovedet nedad til de besvimer. Disse beretninger har ført til at ordet tortur er blevet benyttet fra officiel side til at beskrive de lidelser mange gidsler må gennemgå. The Human Cost of Piracy rapportens undersøgelser viser, at der på mindst 21 ud af de 53 skibe som blev kapret i 2010 var tilfælde af enten fysisk eller psykisk mishandling, hvilket svarer til i hvert fald 488 søfolk.

SAMMENLIGNING SOMALISK PIRATERI OG LIGNENDE KRIMINALITET PÅ LAND

Ved at bruge tal fra FN's Kontor for Narkotika og Kriminalitet (UNODC) kan man sammenligne somalisk pirateri med statistikker for kriminalitet på land. Tallene viser, at der er større fare for at blive angrebet eller taget som gidsel af somaliske pirater end i noget land på jorden. Risikoen for at blive dræbt er dog stadig lavere end verdensgennemsnittet i 2010, men med allerede 7 gidsler dræbt i 2011 må dette tal forventes at stige dramatisk i 2011.

ØKONOMISKE OMKOSTNINGER FOR SOMALIA

Til trods for at der ikke kan herske

megen international sympati for de forhærdede somaliske kriminelle som er involveret i pirateri viser rapporten, at de som er nederst i piraternes hierarki lever

for de somaliere der ikke er involveret i pirateri. Piraternes indtog i kystsamfund har i mange tilfælde også medført stofmisbrug, prostitution og vold i disse områder.

Somaliske piraters behandling af gidsler (2010 tal)



et udsat liv. Således er det estimeret, at op til 300 pirater ikke er vendt tilbage fra deres ekspeditioner til søs og samtidig er der mange børn og unge som er pirater. Da et indisk flådefartøj tog 61 pirater til fange formodede man, at 25 af disse var under 15 år gamle og at mindst 4 var helt ned til 11 år gamle. Samtidig betyder piraternes hærgen, at lokale samfund oplever stigende priser på alt fra mad til brændstof og andre fornødenheder, hvilket gør livet vanskeligere

RAPPORTENS OVERORDNEDE KONKLUSIONER

- Voldelig kriminalitet til søs er under-rapporteret og alt for få oplysninger om, hvad der foregår i de mange måneder, skibe er kapret af somaliske pirater kommer ud til offentligheden. Dette medfører, at der ikke er tilstrækkelig opmærksomhed på de reelle menneskelige omkostninger ved pirater og giver søfolk en ringere chance for at tage velinformerede beslutninger om de risici der er forbundet med pirateri. Relevante maritime interessehavere bør derfor overveje at udpege en enkelt organisation, for eksempel IMB, som kan udgive sådanne rapporter.
- Søfolk har ikke tilstrækkelig juridisk beskyttelse mod pirater idet pirateri er blevet kriminaliseret under international lov uden at der er blevet oprettet effektive mekanismer eller institutioner til at sørge for retsforfølgelse af pirater. Dette har medført, at 9 ud af 10 tilbageholdte mistænkte pirater er blevet sat på fri fod under hidtidig praksis.
- De økonomiske omkostninger ved pirater er nu velkendte. Denne rapport har gjort det klart, at de menneskelige omkostninger er oversete, men svimlende.

ANTAL SØFOLK HOLDT SOM GIDSLER I 2010: 1090



Mange gidsler bliver tilbageholdt i månedsvis uden at få tilstrækkeligt med mad og drikke, uden adgang til lægehjælp eller mulighed for at kommunikere med deres familie. Der er eksempler på at gidsler har begået selvmord mens de var taget til fange og andre er døde af fejl- og underernæring, mens endnu flere har lidt af sygdomme som følge af forurenede vand og de usle forhold, gidslerne holdes under. Næsten alle gidsler trues med at blive slået ihjel og sammenholdt med de psykologiske skadevirkninger ved at blive holdt fanget i månedsvis betyder traumer som kræver langvarende behandling.

ANTAL SØFOLK BRUGT SOM MENNESKELIGE SKJOLDE I 2010: 516

516 søfolk blev i 2010 tvunget til at bistå piraterne med at anvende kaprede skibe til at angribe andre fartøjer. Gidsler som ikke makkede ret eller på anden vis ophidsede piraterne har fået sprængt trommehinder som følge af våben affyret tæt på øret eller er blevet udsat for simuleret henrettelse, hvor piraterne i sidste øjeblik skyder ved siden af. Samtidig bruges gidsler i stort antal som menneskelige skjolde ombord på piraternes joller for på den måde at gøre det sværere for de internationale flådestyrker at pacificere piraterne.



Om The Oceans Beyond Piracy Project

The Oceans Beyond Piracy Project er sponsoreret af den private non-profit tænketank One Earth Future Foundation, som er beliggende i Louisville i delstaten Colorado i USA, og som har til formål at fremme effektive løsninger på globale problemer. Som sit første projekt har One Earth Future Foundation valgt Oceans Beyond Piracy, som er et kollaborativt projekt som søger at engagere og mobilisere en lang række af interessehavere fra regeringer, internationale organisationer, industrien samt civilsamfundet i en fælles kamp mod maritimt pirateri. Hele rapporten og yderligere oplysninger kan fås på:

www.oceansbeyondpiracy.org

www.oneearthfuture.org

TILMELDING TIL CYKELLØB OG GOLF

Motionscykelløb i Århus Festuge

Handelsflådens Velfærdsråd vil igen i år samle et felt af motionscyklistere til Marseliscykelløbet lørdag den 27.

august, som også indleder festugen.

Vi vil derfor gerne invitere dig og evt. familie til at deltage i cykelløbet.

Starten går som sædvanligt fra Tangkrogen i den sydlige del af havnen, og ruten er placeret i det smukke terræn fra Marselisborgskoven ad små veje mod Odder og hjem igen via Saxild og Ajrstrup Strand.

Husk at der skal køres med cykelhjelm af hensyn til sikkerheden.

Vi mødes inden start fra kl. 09.00 til morgenmad og uddeling af startnumre og cykel-shirts på den internationale sømandsklub på Århus Havn. Herefter begiver man sig mod Tangkrogen til startlinien, hvor første 28 km-felt sendes afsted kl. 11.00.

Startgebyret er 100 kr. pr. deltager, som opkræves på sømandsklubben umiddelbart efter ankomst. Når rytterne er kommet i mål serveres der sandwich og forfriskninger på sømandsklubben.

Tilmelding til Handelsflådens Velfærdsråd: info@hfv.dk

– helst inden fredag den 19. august

– med oplysning om navn, hjemadresse og tlf. nr.

– samt hvilken distance du eller I ønsker at køre.



Starten er gået til sidste års 28 km-løb ved Tangkrogen, og der venter feltet en smuk tur ind gennem Marselisborgskoven.

Du kan tilmelde dig følgende distancer:

Kl. 11.00: 28 km

Kl. 11.45: 100 km

Kl. 12.30: 50 km

Golf i Varde

Esbjerg Havne-Service og Handelsflådens Velfærdsråd inviterer i år søfarende og familiemedlemmer til en golfturnering onsdag d. 17. august hos Varde Golfklub. Stævneafgiften udgør 400 kr. pr. spiller, uanset om man er medlem af klubben, og dækker greenfee, morgenmad, lunch, præmier samt deltagersouvenir.

Beløbet skal være indbetalt på konto nr. 6737-0001073825 i Sydbank senest 1. august 2011.

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. 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:

**Varde Golfklub
Gellerupvej 111B
6800 Varde**

Program onsdag den 17. august

Kl. 08.00-08.45 morgenmad

Kl. 08.30 mødetid

Kl. 09.00 gunstart

Kl. 14.30 lunch og præmieoverrækkelse

Tilmelding til:

**Handelsflådens Velfærdsråd
Hejrevej 39
2400 København NV**

– senest den 1. august pr. brev

– på e-mail: lisbet@hfv.dk

– eller på www.hfv.dk

Krydstogtskibe

Så er sæsonen for krydstogtskibene i fuld gang, og igen i år vil København sætte rekord med hensyn til skibsanløb

AF SØREN PHILIP SØRENSEN, HFV



Krydstogtsæsonen er i fuld gang i København, og det benyttede fodboldholdet fra DFDS's Pearl Seaways sig af, ved at lammetæve lineren Costa Magica med hele 11-3 på banerne ved Kløvermarken. Ingen hard feelings efter kampen, hvor holdene her er linet op foran fotografen.

Handelsflådens Velfærdsråd tilbyder naturligvis assistance til besætningerne med hensyn til især sportsarrangementer og sightseeing. Som alle andre har besætningerne selvfølgelig også behov for, at komme i land og få mulighed for en pause i den travle hverdag.

Samtidig har Danmark en international forpligtigelse omkring service til skibe og søfarende under fremmed flag, der anløber danske havne. Desværre er der ikke ret mange, der tager del i denne opgave.



Foto: styrmand Svend Mølgaard, CMP

I Københavns Havn er der i dag gratis Wi Fi til stor glæde for besætningerne, der

bruger dette flittigt og kan få kontakt til familie og venner. Der er også oprettet faciliteter,

som besætningerne kan bruge tæt ved skibene.

Handelsflådens Velfærdsråd har et fint samarbejde med Københavns Havn, der også har støttet vores aktiviteter økonomisk de seneste 2 år med kr. 20.000,-. Dette beløb bliver brugt hensigtsmæssigt til, at give besætningerne nogle gode oplevelser.

Desværre føler ingen andre organisationer, operatører eller byen København behov for at støtte arbejdet omkring besætningerne, som ellers er og burde være en fælles opgave.

- dit faglige netværk



Maskinmestrenes
Forening

Management and Technology

Sankt Annæ Plads 16
1250 København K

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



De mange tilskuere blev vidner til en kamp på et pænt højt, teknisk niveau med både intense tacklinger, flotte mål og som her fine parader.

Fra udsat til udvalgt

Velfærdsrådet overvejer formelt samarbejde med fodboldlandshold for hjemløse

- AF PETER LARSEN, HFV

Når man som denne skribent kan huske, at det danske kvindelandshold i fodbold vandt det uofficielle verdensmesterskab i Mexico i 70'erne, og også husker at et af de danske mål blev skabt på en friløber, hvor den danske spiller løb med en fart, så man kunne nå at sætte kaffe over, fra hun blev spillet fri, til hun nåede modstandernes mål, så er det ikke med de helt store fodboldforventninger, at man en forårsdag stiller op som tilskuer til en træningskamp mellem netop kvindelandsholdet og så et hold, der hedder noget så eksotisk som Hjemløselandsholdet.

Men livet er ikke længere for kort til kvindefodbold, og Hjemløselandsholdet viser sig at være en særdeles positiv overraskelse, så skribentens fordomme ryger en efter en udenbords.

Der bliver gået til vaflerne. Tempoet er højt. Tacklingerne intense. Finterne en superliga værdig. Det blev en god dag til gadedfodbold på Rådhuspladsen i København.

Og skabte samtidig god forståelse for, hvorfor Handelsflådens Velfærdsråd er interesseret i et sportsligt samarbejde.

– Det sker jo, at vi er i bekneb for en modstander, når vi skal arrangere

en fodboldkamp for besætningen på et gæstende skib, forklarer Søren Philip Sørensen, direktør i Velfærdsrådet.

– Foreløbig har vi brugt holdet en enkelt gang, men hvad samarbejdet udvikler sig til, er det for tidligt at sige noget konkret om, tilføjer han.

EKSPERIMENT

Hjemløselandsholdet er egentlig et socialt eksperiment, OMBOLD, som efter en lille halv snes år næppe fortsat kan betragtes som et eksperiment. Det har bevist sin eksistensberettigelse som en vej til at komme ud af misbrug.

Endnu mangler det officielle skulderklap i form af en plads på finansloven. Socialministeriet støtter. Det samme gør Københavns Kommune samt diverse private fonde, men landstræner Janek Majewicz efterlyser et officielt skulderklap fulgt op af et mere sikkert, økonomisk fundament.

SKIFTER KURS

– OMBOLD er et socialpædagogisk idrætstilbud, der rammer en stor målgruppe landet over. Vi oplever hvert år misbrugere, hjemløse og andre socialt

udsatte skifte kurs mod en anden og bedre tilværelse via fodbolden, så det er uforståeligt, at vi skal bruge så megen energi på at skabe det økonomiske grundlag, siger Janek Majewicz.

Anerkendelsen kommer, måske. Måske ikke. Indtil videre må OMBOLD og menneskene bag det forsøge at skaffe tilskud fra andre kanaler. Det er nemlig nødvendigt, hvis landsholdet fortsat skal have en mulighed for at deltage i de årlige VM-stævner. Officielle penge – d.v.s. tilskud fra ministerier og kommuner – må ikke bruges til udlandsrejser.

Og netop udtagelsen til landsholdet og deltagelsen i VM-stævnet er den største gulerod og katalysator i forsøget på at skabe sig en mere tålelig tilværelse.

UDTAGELSEN

Som et hvilket som helst andet landshold er Hjemløselandsholdet et landshold, man bliver udtaget til på baggrund af ens fodboldmæssige kunnen og sociale færdigheder. Udtagelsen sker på baggrund af gadedstævner landet over.

Holdet repræsenterer Danmark ved det årlige VM i gadedfodbold for



To landshold linet op til officiel fotografering.



hjemløse – Homeless World Cup, der i år holdes i Paris og i Mexico i 2012.

SELVVÆRD

OMBOLD arbejder ud fra en teori om, at holdsport ikke alene bidrager til at udvikle deltagerne

Fodbolden har været med til at "løslade" de tidligere hjemløse fra misbrug

fysisk men også styrker selvværd og udviklingen af en fælles ansvarsfølelse og evnen til at fungere i sociale sammenhænge.

Styrkelsen af selvværd og sociale kompetencer er en vigtig del af Hjemløselandsholdet. Hvad der måske begynder med ønsket om at slippe et misbrug munder ofte ud

både bolig, arbejde og genforening med familien.

FAVORITHISTORIEN

Janek Majewicz favorithistorie er om en grønlandsk mand, der bogstavelig talt havde ramt undersiden af bunden af den sociale rangstige, men det viste sig, at han var en gudsbenådet boldspiller. Han er i dag genforenet med familien på Grønland, hvor han ernærer sig som håndværker.



Mose Allé 13 | 2610 Rødovre - Telefon 36 36 55 85 - Mail: cosea@co-sea.dk



Maritim skolefodbold

Marstal igen igen ...

Tre hold fra SIMAC havde sammen med HF'erne fra Marstal Navigationsskole og et hold fra Svendborg Søfartsskole tilmeldt sig Handelsflådens Velfærdsråds forårsturnering i fodbold, som afvikles på banerne ved Tåsingehallen. Helt overraskende vandt marstallerne turneringen i efteråret, men at det ikke var helt tilfældigt viste holdet også denne gang, da man efter en alle-mod-alle turnering vandt finalen over SIMAC/Korsgade med 3-1, og dermed stadig besidder håneretten i det sydfynske indtil efterårets turnering spilles på ny.



Holdet fra Marstal Navigationsskole kan efter finalesejren over eleverne fra Simac/Korsgade hvile på laurbærene indtil september, hvor der igen kæmpes om mesterskabsplaketten fra Handelsflådens Velfærdsråd. ▶

▼ Et enkelt mål forhindrede en sensationel finaleplads til holdet fra Svendborg Søfartsskole, der dog vandt bronzekampen mod Simac BM6 med 2-0.



Nordisk Sportsuge i Aberdeen

– AF BENT NORDKVIST OG JACOB CHRISTENSEN, HFV

Regn, regn og atter regn. Dansk og norsk velfærd fik derfor en irriterende modstander under dette års idrætsuge i Aberdeen, der gjorde at springmåten, afsatsrampen, stødkugler, målebånd, kridt, målehjul og stopur konstant måtte bringes i tørvejr – og udsættelserne var mange. Dog lykkedes det, at gennemføre idrætsugen med 85 deltagere fra 9 skibe. Der blev stødt kugle, sprunget længdespring og løbet 60 m som sædvanligt. Alle der stillede op på

kajen og dækket var meget ivrige deltagere, og flere skibe stillede med næsten samtlige besætningsmedlemmer. Imponerende!

BLÅ-GUL VINDER FORAN MÆRSK FIGHTER

Svenske Tor Viking vandt skibskonkurrencen med deltagelse af 10 ud af 15 besætninger. Skibet havde den individuelle vinder i 3-kampen, Thomas Fuglebjerg som deltager, og hans point gav udslaget. Danske Mærsk Fighter, som har deltaget de

sidste mange år, stillede med alle 15 ombordværende, og fik en samlet 2. plads med 690,87 point, kun 13 point op til Tor Viking's 703,40. Per Hansen fik en fornem 2. plads i den individuelle 3-kamp. Her opnåede Ulrik Toennes også en flot 6. plads.

Af de individuelle præstationer skal bemærkes Lars Listhaug fra Island Champion med et kuglestød på 10,15 m i klasse 1, Thomas Fuglebjerg fra Tor Viking med 10,18 m i klasse 2. Ulrik Tønnes fra Mærsk Fighter, blev vinder

i Længdespring med 2,51 m i klasse 1, og samme Thomas Fuglebjerg fra Tor Viking med 3,12 m i klasse 2. Kjell Johansen fra norske KL Brofjord løb 60 m på 7,6 sek.

Idrætsugens sponsor Walport, som også er Velfærdsrådets hovedleverandør af film til skibene, sendte en repræsentant for at overvære aktiviteterne, og var behjælpelig med en del af arrangementet. Alt i alt en god, men våd idrætsuge med højt humør og masser af entusiasme.



Besætningen fra Mærsk Fighter, som opnåede en flot 2. plads i den samlede skibsstilling i Aberdeen.

Samlet skibsstilling:

1.	Tor Viking	Sweden	703 points
2.	Mærsk Fighter	Denmark	690 points
3.	Siem Garnet	Norway	686 points
4.	Island Champion	Norway	586 points
5.	Olympic Promoter	Norway	546 points
6.	KL Brofjord	Norway	494 points
7.	Skandi Rona	Norway	410 points
8.	Sea lynx	Norway	201 points
9.	Ocean Mainport	Norway	136 points

Samlet stilling i individuel 3-kamp:

1.	Thomas Fuglebjerg	Tor Viking	2292 points
2.	Per Hansen	Maersk Fighter	1768 points
3.	Kjell Johansen	KL Brofjord	1695 points
4.	Niels Wilson	KL Brofjord	1672 points
5.	Morgan Korsvik	Tor Viking	1542 points
6.	Ulrik Toennes	Maersk Fighter	1456 points
7.	Torfinn Bjoemoey	Siem Garnet	1419 points
8.	Vidar Johansen	Siem Garnet	1323 points
9.	Geir Indrestrand	Island Champion	1317 points

NEW TIMES – NEW CHALLENGES

BY SØREN PHILIP SØRENSEN

In my last editorial, I highlighted both the cost of welfare and especially what it is worth. For the Danish Seamen's Service – employees as well as the Service itself – it is of great importance to be able to offer a wide range of benefits and opportunities for seafarers. We simply noted the fact that it pays off on the bottom line and has several positive consequences.

The new year had barely begun when we were met by suggested legislation – L 189 proposed by the Ministry of Commerce. The Danish Seamen's Service is part of a larger package, which means that its state subsidy will be eliminated on July 1, 2011. In the future, the subsidy will be covered by ship owners. The total subsidy for welfare work will not be reduced, but will be distributed differently because after July 1, 2011 the welfare duty will only be paid for by shipping owners and seafarers.

The Danish Seamen's Service was, aside from the obligatory hearing responses, not included in discussions or considerations before the legislation was presented. We consider it thought provoking that the state is no longer willing to support the Danish Seamen's Service although it is a development that has been felt by many other organisations during recent years. One positive element of the new law is that funding has been allocated to support and assist stranded seafarers on Danish ships and on foreign flagged ships in Danish ports.

This is the perfect chance to revise, improve and optimise welfare and to show that we are a business that many may consider conservative, but that can be innovative and open

The job of securing and maintaining welfare for Danish ships, as well as foreign seafarers, is no less important. Now it will depend on even closer cooperation between ship owners,

organisations and other actors in the maritime sector, not least of whom are the seafarers. You will have to help us define and make the functions and possibilities visible. We strongly recommend that you do this since the best results will come through cooperation and communication.

This is the perfect chance to revise, improve and optimise welfare and to show that we are a business that many may consider conservative, but that can be innovative and open.

Here at the Danish Seamen's Service we look forward to the new challenges.



The maintaining of welfare for Danish ships, including JL's m/t Freja Atlantic as well as all there foreign seafarers, is no less important. Photo: Bjørn Hansen

Wel welfa

The challenges are great, but together we can meet them, according to the ICSW chairman

BY PETER LARSEN, HFV

In connection with its annual meeting in Copenhagen in April, the organisation International Committee on Seafarers' Welfare, ICSW, held a one day seminar on welfare for seafarers now and in the future, as well as future threats to seafarer's welfare.

Through eight presentations and debate, the participants covered the whole range of issues. From legislation, to wishes and needs, and from technological possibilities to piracy, which is currently

The debate during the day showed that there can be great differences between what seafarers think of as welfare, partly due to the very different starting points from one seafaring nation to another

the most serious threat to seafarer's welfare, a threat that not only touches seafarers, but also their friends and families.

The debate during the day showed

that there can be great differences between what seafarers think of as welfare, partly due to the very different starting points from one seafaring nation to another. "The challenges involved in creating better welfare for seafarers around the world are great, but together we can meet them if we are open and



welfare and threats against seafarers!

– We must use each other's networks, said Søren Philip Sørensen, chairman of ICSW.

not closed regarding conditions. We must use each other's networks," said Søren Philip Sørensen, who is the director for the Danish Government's Seamen's Service and chairman of the ICSW and, as such, host for the annual meeting and seminar.

CONCLUSIONS

The conclusion of the seminar can be divided into at least three main conclusions:

An expectation that the technological possibilities be used to create better welfare, f. ex. the ability to contact the family at home on a daily basis and have access to social media. An expectation that political initiatives will be taken to halt piracy.

That welfare, first and foremost, deals with social relationships between people, as expressed by Pia Voss, vice chairman of the Danish Ship Owner's Association, "What difference does it make having a pool on board if there is no 'pool culture' due to a lack of social relationships between crew members?"

The roughly 80 participants who attended the seminar came from ship owners, unions, welfare organisations and ports from all over the globe.

ICSW is an international NGO with support from the International Shipping Federation, International Transport Workers Federation and the International Christian Maritime Association.



The human costs of piracy are the most serious



Peter Swift,
director of Intertanko.

Per Gullestrup, Clipper, asked for greater openness from the shipping lines regarding piracy

The administrative director of the shipping line Clipper, estimates that the general reluctance of shipping lines to inform the public and each other on pirate attacks can be one of the reasons that the problem has become so wide spread and that ransoms have become so high.

At the ICSW seminar, Per Gullestrup talked about the hijacking that Clipper experienced in 2008 and explained why the shipping line had chosen an open policy with respect to the hostages and their families.



shipping line and the relatives against one another. The human costs of piracy are the

that shipping lines have, to a large degree, not shared their experiences and that there is not the necessary political attention regarding high jacking. "If we in the shipping lines cooperated on negotiating ransoms, we could possibly have held them at a lower level and shortened the number of days that hostages are taken prisoner."

NO POLITICAL REWARD

One might ask oneself why the political reaction has been so lacking. Per Gullestrup's explanation is

that "only six percent of the hijacked seafarers come from OECD countries!"

The implication: There is no political reward to be picked up on our latitudes by showing an interest in piracy.

– When a plane is high jacked it creates major concern, but the seafarers are ignored and it is all taking place many thousands of miles away from home, said Per Gullestrup.

– We need ship owners who will stand up and fight for their seafarers and to punish the pirates. The politicians only react when there is a political reward to be had and that can be found when there is greater publicity relating to the subject so that we can put pressure on the flag states, he emphasised.

Clipper chose to take the pirates involved in the high jacking of the shipping line's vessel to court. The case resulted in a prison term of 25 years, from an American court, for one of the pirates.

most serious. We can insure ourselves against all the rest.

Secrecy has, in Per Gullestrup's opinion, led to at least two unfortunate consequences –

We need ship owners who will stand up and fight for their seafarers and to punish the pirates. The politicians only react when there is a political reward to be had and that can be found when there is greater publicity relating to the subject so that we can put pressure on the flag states

– It was about trying to stay ahead of developments and put our cards on the table so that the pirates – or the media – couldn't play the



"They must have a home away from home"

The first winner of ICSW's welfare prize invests a great deal in the welfare of the crew and the results are clear

People listened intently when David Furnival told the ICSW seminar how and why the shipping line Bernhard Schulte Shipmanagement invests in the welfare of the crew.

three fitness centres in Mumbai, on Cypress and in Manila, where courses are held f.ex. on how to minimize the risk of fatigue.

Video on demand is provided with over 300 training programmes.

"All of this is an investment in the future. Our goal is to give the crew a home away from home. It creates greater job satisfaction and greater efficiency. It makes for highly motivated and competent crews and it is a prerequisite for handling the competition," explained David Furnival regarding the shipping lines' investments in welfare.

"And we will continue to invest in training facilities and our employees. It is a prerequisite that the leadership is engaged and sees it as a long term strategy since we are not driven by short sighted profiteering," he added.

David Furnival is convinced that this strategy produces good results and he documented that by saying that among the shipping line's 6,500 officers, their retention rate is 86%. Among certain groups and

nationalities, it is as high as 100%.

Wii-bowling on board m/t Hanne Theresa. Photo: Bjarne Rosenkvist

Last year, the shipping line was the first winner of ICSW's welfare prize and became the Shipping Company of the Year – a prize that the shipping line is very proud of, he said.

The welfare facilities on board the 180 ships that the shipping line is responsible for includes all types of electronic communication and entertainment equipment as well as free access to the Internet. There is a fully equipped fitness centre on board and, where possible, a swimming pool.

The shipping line has its own catering division that provides healthy and nutritional food of high quality adapted to the various nationalities on board. It is even possible to request a special diet if f.ex. someone is trying to lose weight.

There are also regular activities and social events for relatives of crew members.

The shipping line has



A humanitarian answer to piracy

Send an email at www.saveourseafarers.com

2000 Somali pirates have taken the world's economy hostage, but there is also a humanitarian aspect of piracy. It isn't just about money, but also about the welfare of the seafarers and their families and friends.

"There are daily about 100,000 seafarers in waters that are threatened by pirates. This means that almost 500,000 family members are touched by the increasing problem that piracy has become. 500,000 people who are nervous that their dear ones will become victims of the increasing violence and cruelty that the pirates have shown."

Peter Swift, previously the director of INTERTANKO, gave an impassioned speech on the humanitarian aspects of piracy with a request that all of the participants at the seminar, via their respective organisations, put pressure

on politicians all over the world to solve this problem. Peter Swift also talked about a new cooperative effort between a number of shipping lines, unions, employment agencies, insurance companies and welfare organisations. The new effort – Maritime Piracy – a Humanitarian Response programme caring for seafarers, MPHRP, has one goal: to help and support seafarers and their families, if they are confronted with piracy, threats of violence or taken hostage. "We are unfortunately experiencing a dwindling political interest for the problem," maintained Peter Swift.

He encouraged everyone to use the website www.saveourseafarers.com to send an email to politicians around the world to draw attention to the campaign that has been started to increase political interest in the problem.

A ship cannot sail without an MLC certificate

That's the opinion of Torbjørn Husby from the Norwegian Maritime Directorate

A ship cannot sail without a MLC certificate!

That's that, according to Torbjørn Husby from the Norwegian Maritime Directorate. At the ICSW seminar, he gave an account of how Norwegian seafarers have prepared for the MLC convention when it takes effect, probably in 2012 or 2013.



Torbjørn Husby promises that ships without the MLC-certificate will have to undergo a long and thorough inspection in Norwegian ports.

120 well educated Norwegian ship inspectors will then be ready and waiting in Norwegian ports and Torbjørn Husby promises that ships without the certificate will have to undergo a long and thorough inspection.

– MLC 2006 is my bible – and it should be for everyone in maritime business, he pointed out.

At the same time, Torbjørn Husby considers the welfare aspects of MLC, seen through Norwegian eyes, to be weak. Partially because in several areas it uses recommendations instead of obligatory requirements.

He thinks that the question of nutrition should have even more attention than the convention implies because more and more seafarers lose their health certificates due to being overweight.

– And the convention is also weak because the shipping lines only need to refer to welfare facilities, not to establish them where they don't exist, he added.

Torbjørn Husby expressed the hope that MLC 2006 will be just as strong a convention as SOLAS, MARPOL and STCW.

David Dearsley, from IMEC, the International Maritime Employers' Committee, went over the historic prerequisites for MLC 2006 at the seminar and pointed out that the shipping lines in many countries already live up to the demands that the convention establishes, so those countries shouldn't have any problem ratifying the convention.

The convention will take effect when 30 countries, representing 33% of the world's gross tonnage, have ratified the convention. That last part of the goal has been reached, but as of April 2011, only 12 countries have ratified it.

– Therefore, help your governments get the MLC ratified, recommended David Dearsley.



We must understand and know about each other and respect each other. That is a prerequisite for having a good work life, Connie Gehrt emphasised.

”We see, feel and experience the world differently”

Good communication is one of the most important aspects of welfare on board

Imagine that seven blind people each touch part of an elephant. Will they think that they are standing next to the same animal? Or will they each form their own image of what they are standing next to?

Using this picture, the leader of the Seahealth secretariat, Connie Gehrt, tried to illustrate that “we see, feel and experience the world differently” and that good communication is therefore also an important part of welfare and creating good results.

When a critical situation occurs on board, it is important to know that we look at it with different eyes and who has responsibility for it. Therefore it is very important that there is a tradition on board that encourages people to talk about their experiences and to accept that we see them differently so that solutions, not conflicts, can be created.

We must see, hear and experience the same things before we can reach good decisions. Therefore good communication is important for social life and work life on board but also for the relationship between the ship and the shipping office. What may seem unimportant for one may have great importance for the other – depending on where they stand.



Pia Voss emphasizes that welfare is differently from person to person and from ship to ship.

WELFARE IS ALSO A GOOD EDUCATION

Vice chairman of the Danish Ship Owner's Association, Pia Voss gave her version of welfare

What is welfare? Is welfare something special for seafarers?

Not quite, but vice chairman of the Danish Ship Owner's Association, Pia Voss attempted to define it anyway at the ICSW's seminar:

"Anything that can lead to a better life at sea."

And that includes, in her opinion, being well

educated and prepared for life at sea.

A seafarer's desire for welfare is no different from anyone else's, but the opportunity to fulfil those desires is limited in comparison with non-seafarers. For example, daily contact with close family members, friends and leisure activities.

Pia Voss thinks that welfare can be divided into

two main categories: there are basic needs and there are desires, such as free access to Internet, Skype, twitter, a swimming pool, a fitness room etc.

There isn't much difference in basic needs no matter who you are, where you come from or whether you work on land or at sea. Based on Maslow's needs pyramid of basic needs

are things like food, shelter, sleep and sex.

On top of those come desires.

And these are very different, depending on whom you ask and which ship hires you. If you asked the families, Pia Voss pointed out, they would probably wish that ships wouldn't sail in pirate filled waters.

TV and the Internet are welfare on board

Ship to shore communication has undergone extensive development since the telegraph operator left the maritime about 20 years ago. It is no longer enough with an archaic telex or HF Morse newspaper which, due to many disturbances, was often edited in the radio room before the news of the day could be posted on the bulletin board in the mess

BY ARNE JØRGENSEN, HFV

The continued development of fast, wireless transmission of data from ship to shore has caused a reasonable expectation of something like the media access we are all bombarded by on land via fast Internet connections, mobile telephones and a growing number of TV and radio channels from all over the world. Especially the younger generation of sea-farers place greater demands on access to these facilities on board ships.

Since the end of the 1990s, the Danish Government's Seamen's Service has had increased success with the daily provision of Danish and foreign email newspapers, as more and more ships have been able to receive data files faster and cheaper from land. But, as with everything else when describing Danish commercial shipping, here again we find a mixed bunch – everything from the Sat-C-



Fleet Broadband is a global solution, and covered by Inmarsat satellites.

terminals required by law to be on board, to various regional and global Internet connections via satellite on ships in the blue Denmark. In recognition of the fact that crew welfare is also a competition parameter, and that cheap and efficient contact not only to family and friends, as well as the possibility of access to news sites, radio, TV, etc., more and more shipping lines have invested in new information technology for their ships.

TV AT SEA

Mads Ebbesen from Thrane & Thane, a leader in global mobile communication both on land and at sea, admitted that the transfer of TV signals is still difficult. "For ships sailing at limited speed, TV at sea is a relatively cheap form of welfare, as long as it can be limited to the use of TV satellites. However, ships travelling overseas must use several satellites and spotbeams – and therefore also several channel providers – if their crews are to have coverage during the entire trip," explained Mads Ebbesen. A ship is considered a public space by channel providers, which further increases the expense of a monthly subscription. Viasat receives f.ex. a monthly payment per TV inches on board. In other words, if you have two 32 inch screens on the ship, you have to pay a standard rate depending on which TV package you choose and then multiply it by 64.

INTERNET ON BOARD WITH VSAT

VSAT is often based on commercial TV satellites with regional coverage, compared to limited satellite coverage (footprints or spot beams). There are many providers on the market and it can be difficult to figure out which to choose in terms of price and the potential for efficient and stable Internet access. There is often a set monthly payment in relation to speed from \$1,000 USD for a download/upload speed of 128/128Kbit and up to \$6,000 USD for a download/upload speed of 2048/512 kbit, but then there is no limit regarding use. Even so, guidelines and a certain amount of discipline are necessary for the crew regarding heavy programs such as Skype and YouTube or streamed radio and TV since the speeds mentioned are shared on board. Ten years ago a 2 mbit connection was amazing – also with respect to various websites – but with the new Internet speeds that most homes now have, newspaper sites are now so heavy that Internet speed on board ships will constantly fall behind.

USES

- Internet
- Telephone
- Streaming
- Downloads
- Medicare

LIMITED USE OF INTERNET WITH FLEETBROADBAND

Fleet Broadband is a global and very stable solution with the



Newspaper sites are now so heavy that Internet speed on board ships will constantly fall behind.

potential for telephone, email, Internet access, etc. and is covered by Inmarsat satellites. Payment is usually determined by usage with prices at about \$10 USD per Mbit. Package solutions are, however, available with fast monthly prices, though with a usage limit. There is limited access for the crew to browse the Internet and, under any circumstances, it requires

a certain amount of control and discipline on board so that vital data transmission from ship to shore is not blocked by heavy applications elsewhere on board.

INITIAL PURCHASE PRICE OF THREE DIFFERENT BROADBAND SPEEDS FROM THRANE & THRANE:

FleetBroadband 150:
€5,650 EUR – speed 150 kbit

FleetBroadband 250:
€9,976 EUR – speed 284 kbit
FleetBroadband 500:
€15,745 EUR – speed 462 kbit

CHALLENGES

Finding efficient TV and Internet coverage isn't so easy, in terms of cost or technical requirements. The challenge must be to make use of satellite TV as easy

as possible and, in the long run, to integrate TV on board with the Internet, telephone and ship information in one binary stream of information, on board as well as back and forth from land. Once we finally get to that point, then we can begin to argue about whether to see Bollywood, Oliver, ball, or 'Bonderøven' on 'the screen' tonight.

Newspapers with a breakfast roll on board

1860 newspapers from 94 countries in 48 different languages

BY ARNE JØRGENSEN, HFV

When the Danish Seamen's Church or the welfare representative goes on board after arrival, he or she often meets a crew composed of several nationalities each of whom need news from home. Not many Filipinos are interested in Thorning and Løkke's attempts to win the next election or who in Frederikshavn or Rudkøbing worries about the national hero Manny Pacquiao who has out-boxed half the world before returning home to a volcano eruption on Mindanao.

For just that reason the Danish Government's Seamen's Service has set up newspaper printers at the welfare office in Rotterdam and in Suez Canal as well as at the Danish Seamen's Churches in Hull, London, Algeciras, Singapore, Pelepas and Hong Kong. Here it is possible, through our Canadian provider, Newspaper Direct to select from 1860 newspapers in 48 different languages, including newspapers from Scandinavian, the Philippines, India, and Russia etc. Via a login to Newspaper Direct a Danish Seamen's Church can, f.ex. select the newspaper that is needed on a given day depending on which nationalities are on board the ship that he or she is visiting. In only a few minutes the system uploads and prints the newspapers that are then ready to be taken on board.

A STEADY STREAM OF BREAKING NEWS

In their common efforts to deliver service to the crews on Danish ships and in recognition of the fact that the Danish Government's Seamen's Service depends on cooperation in foreign ports, cooperation with Danish Seamen's Churches regarding newspapers in the ports mentioned above seems ideal. In the past, the welfare office in Copenhagen sent rolls of newspapers to welfare stations and seamen's churches. The newspapers were expensive to send and when received could be more than a week old. Even so these newspapers were a wonderful start to a successful ship visit. Today, where information including news reaches the crew in a steady stream of email and for some via Internet access, old newspapers – even at sea – are used to wrap fish in. A fresh daily paper from home is, on the other hand, a welcome supplement to the daily online news after the ship has tied up and the Danish Seamen's Church or welfare representative has been on board with stacks of freshly printed newspapers.

PLEASE INFORM ABOUT YOUR NATIONALITIES ON BOARD

A so-called "PrintFive" subscription has been purchased at six Danish Seamen's Churches. This means that the Danish Government's Seamen's Service must pay for at least five

Contact the following support points on land for the delivery of newspapers:
Rotterdam: rotterdam@hfv.dk
Hull: hull@dsuk.dk
London: rotherhithe@dsuk.dk
Algeciras: algeciras@dsuk.dk
Suezkanalen:
ngss.portsaid@sjofartsdir.no
Singapore:
dkchurch@singnet.com.sg
Pelepas: iscpt@streamyx.com
Hong Kong:
danseahk@netvigator.com

daily newspapers for each of the churches. A single "PrintFive" subscription today costs \$3,000 USD and HFV also picks up all costs for toner and paper. In order to get the most out of this newspaper agreement, it is important, first of all, that crews are aware of this service. Then, that before arrival, a coordinating email is sent to the respective support points with information about the composition of the crew's nationalities. In that way, a ship in f.ex. Singapore on arrival receives five different newspapers in up to five different languages delivered by the local Danish Seamen's Church.

Photography Contest 2010

They're taking photographs like never before on board the ships, but no seafarer on Danish ships was among the five Nordic prize pictures selected to be presented to the Danish jury, photographer Laura Christensen and museum director Benjamin Asmussen

BY ARNE JØRGENSEN, HFV

Judging of the pictures sent in to the Nordic Photo Contest 2010 took place this year at the Maritime Museum at Kronborg, where the best 75 pictures from the national photo contests in Norway, Sweden, Finland, Iceland and Denmark competed for five prizes, including the first prize, a SLR camera sponsored by the Danish Government's Seamen's Service supplier of DVD-movies, Walport Scandinavia.

DIFFICULT TO CHOOSE

"It was a rough process to discard so many wonderful pictures, because some of them were extraordinary," explained Benjamin Asmussen. "We didn't select classic nature pictures unless they also contained an exciting situation. There

were several fine portraits and close ups, but we felt that many lacked a context that told a story. After the first round, we selected about 20 pictures with winner potential. When they were placed next to each other it was easier to discard about half of them. Then we selected five and it became clear which pictures were best. During selection, aside from composition and technical quality, we emphasized variation in motif, in perspective and in proportion."

An old favourite and previous master photographer, Steward Jørgen Språng made a clean sweep by winning first prize as well as 4th and 5th prize.

3rd prize:

Photo equipment valued at 5,000 SKR sponsored by the Shipping Gazette in Sweden

Shipmaster Rudy Sandanger – Torill Knutsen, Norge

We quickly began to call this the monster picture. The ship and anchor appear to be a prehistoric monster while at the same time the two seamen are quite calm. It makes the scene look like something from an animal program where the two seamen have anesthetized the monster before tagging it. The orange uniforms separate the two people definitively from their natural surroundings.





1st prize:

A digital camera valued at 5,000 DKK sponsored by the Seamen's Service movie supplier Walport Scandinavia

Steward Jörgen Språng – m/t Bit Okland, Sweden

At first sight, the picture of the sailor stood out from the rest. We were both quickly fascinated by the picture's simplicity, recognisability and almost poster-like appearance. The relationship between the picture's clear graphic elements and the number of details that reveal themselves when you look at the sailor's sunglasses. The contrast between the very clean picture and the dirty, worn out radio on the sailor's chest gives a realistic impression.

2nd prize:

Photo equipment valued at 5,000 NKR, sponsored by the Norwegian Maritime Directorate in Haugesund

Seaman Daniel Möllerström – Tor Viking II, Norway

This flying fish caught our eye immediately. There were several pictures with a similar motif, but its graphic, simple form along with the waving motion of the fish combines calm with quick movement and put this picture in a class by itself. The calm is emphasized by the use of only blue and white shades, so that nothing disturbs the eye.

Danish photo contest 2010

Last year, 60 seafarers from Danish ships sent in a total of 475 pictures to the photo contest. The meagre prize harvest in the Nordic photo contest does not reflect the two Danish judges opinion of the motifs sent in; they actually found the standards and variation considerably higher than seen for some time.

– The selection of motifs this year is very broad and stretches from quiet, evocative motifs to pictures characterized by activity and intensity. The technical expression is clearly better than previously. It is also apparent that better camera equipment provides better opportunities. At the same time, the participant's ability to process the pictures has gotten better, explained photography teacher Jens Kostrup.

More pictures overleaf.

*See the prized pictures
from the Danish
contest at page 10*



PHOTO CONTEST 2011

And again this year the Danish Government's Welfare Service will hold a photo contest for current and previous seafarers. The only rule is that your pictures must be sent to us no later than December 31st. These days almost all pictures are digital and can be sent on a disc to:

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

**Or attached to email sent to:
info@hfv.dk**

Don't forget to include your email and home address, name of the ship, and t-shirt size.

A short text about the picture would also be helpful when we present the pictures to others who might be interested including our wandering photo exhibit which, at the moment is at the Ålborg Seafaring and Maritime Museum.

PICTURE RIGHTS

Unless otherwise stated, the Danish Government's Welfare Service reserves the right to reproduce the selected contest pictures for purposes relating to the promotion of Danish seafaring. In this case, these are primarily pictures used by HFV and its sister organisations in the Nordic countries, as well as for use in maritime organisations, institutions and news media which cover seafaring in general. If you don't want your pictures to be published by anyone other than HFV, make a note when you send in your pictures.

The photo contest
can be seen at:
www.hfv.dk



4th prize:

€350 EUR sponsored by the Icelandic seafarer's magazine, *Vikingur*

**Steward Jörgen Språng
– m/t Bit Okland, Sweden**

Here we were attracted to the fabulous lines in the picture while it shows a work situation under control. As ordinary viewers this leads us to wonder where we are and what is going on in the picture, challenging our curiosity.

5th prize:

€300 EUR sponsored by Finnlines

**Steward Jörgen Språng
– m/t Bit Okland, Sweden**

The picture is composed as a landscape photograph, but the many foreign elements give us a feeling of an unusual place. The drilling platform looks like naked robots, but the pale tones give the picture calm despite the potentially bright colours. Especially the central drilling platform holds a wonderful labyrinthine complexity that can be explored.



Honourable mention:

**Seaman Daniel Möllerström
– Tor Viking II, Norway**

The picture of these three seafarers almost dancing ballet on the sea contains a beauty in the people and their actions that the picture's composition, unfortunately, doesn't quite live up to.

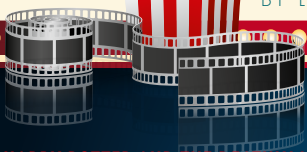


Honourable mention:

**Styrmand Vidar Strønstad
– Skandi Commander, Norway**

The helicopter just outside the window shines with a surprising effect and seems more like a cartoon. Even so, we felt it lacked the last details which, to an even higher degree, could get the imagination going and start creating stories.





In **HARRY POTTER AND THE DEATHLY HALLOWS: PART 2** With three of Voldemort's six horcruxes destroyed, Harry, Ron and Hermione must find the rest. One of them is a fabled Cup that once belonged to Helga Hufflepuff, one of the founders of Hogwarts, but the other two remain mysteries. They deduce both Gringotts and Hogwarts are likely hiding places, but will the mystical yet real Deathly Hallows prove to be a crucial part in the unfolding of events? Lord Voldemort has gained possession of the all-powerful Elder Wand, strengthening him further, but who really is its true master? Did the fateful events of 16 years ago have even more impact than Harry thought? All of these questions must be answered for ultimate Battle of Hogwarts, where the final showdown between Harry and the Dark Lord will determine the fate of both the wizarding and muggle worlds for the rest of eternity.



minutes of his life. With a second, much larger target threatening to kill millions in downtown Chicago, Colter re-lives the incident over and over again, gathering clues each time, until he can solve the mystery of who is behind the bombs and prevent the next attack.

WATER FOR ELEPHANTS presents an unexpected romance in a uniquely compelling setting. Veterinary school student Jacob meets and falls in love with Marlena, a star performer in a circus of a bygone era. They discover beauty amidst the world of the Big Top, and come together through their compassion for a special elephant. Against all odds – including the wrath of Marlena's charismatic but dangerous husband, August – Jacob and Marlena find lifelong love.



In **UNKNOWN IDENTITY** Dr. Martin Harris awakens after a car accident in Berlin to discover that his wife suddenly doesn't recognize him and another man has assumed his identity. Ignored by disbelieving authorities and hunted by mysterious assassins, he finds himself alone, tired and on the run. Aided by an unlikely ally, Harris plunges into a deadly mystery forcing him to question his sanity, his identity and just how far he's willing to go to uncover the truth.

In **SOURCE CODE** decorated soldier Captain Colter Stevens wakes up in the body of an unknown man, he discovers he's part of a mission to find the bomber of a Chicago commuter train. In an assignment unlike any he's ever known, he learns he's part of a government experiment called the "Source Code," a program that enables him to cross over into another man's identity in the last 8

In **LIMITLESS** a writer takes an experimental drug that allows him to use 100 percent of his mind. As one man evolves into the perfect version of himself, forces more corrupt than he can imagine mark him for assassination. Out-of-work writer Eddie Morra's rejection by girlfriend Lindy confirms his belief that he has zero future. That all vanishes the day an old friend introduces Eddie to NZT, a designer pharmaceutical that makes him laser focused and more confident than any man alive. Now on an NZT-fueled odyssey, everything Eddie's read, heard or seen is instantly organized and available to him. As the former nobody rises to the top of the financial world, he draws the attention of business mogul Carl Van Loon, who sees this enhanced version of Eddie as the tool to make billions. But brutal side effects jeopardize his meteoric ascent. With a dwindling stash and hit men who will eliminate him to get the NZT ...

X-MEN: FIRST CLASS, following the classic Marvel mythology, charts the epic beginning of the X-Men saga. Before Charles Xavier and Erik Lensherr took the names Professor X and Magneto, they were two young men discovering their powers for the first time. Before they were archenemies, they were closest of friends, working together, with other Mutants (some familiar, some new), to stop the greatest threat the world has ever known. In the process, a rift between them opened, which began the eternal war between Magneto's Brotherhood and Professor X's X-Men.

In **PAUL** Simon Pegg and Nick Frost reunite for the comedy adventure Paul as two sci-fi geeks whose pilgrimage takes them to America's UFO heartland. While there, they accidentally meet an alien who brings them on an insane road trip that alters their universe forever.

POTICHE is set in 1977 in a provincial French town, Potiche is a free adaptation of the 1970s eponymous hit comic play. Catherine Deneuve is Suzanne Pujol, a submissive, housebound 'trophy housewife' (or "potiche,") who steps in to manage the umbrella factory run by her wealthy and tyrannical husband after the workers go on strike and take him hostage. To everyone's surprise, Suzanne proves herself a competent and assertive woman of action. But when her husband returns from a restful cruise in top form, things get complicated.

TREE OF LIFE follows the life journey of the eldest son, Jack, through the innocence of childhood to his disillusioned adult years as he tries to reconcile a complicated relationship with his father. Jack finds himself a lost soul in the modern world, seeking answers to the origins and meaning of life while questioning the existence of faith.

EVERYTHING MUST GO is based on a Raymond Carver short story. Ferrell will play a guy who loses his job and gets locked out of the house by his wife. She deposits his belongings on the front lawn, and he spends the next four days trying to sell his possessions.



LEADERSHIP ON BOARD MUST BE STRENGTHENED

The task is to create conditions on board that resemble conditions on land if seafaring is to remain an attractive workplace. That effort is being made by Nordic Tankers

BY PETER LARSEN, HFV

Nordic Tankers A/S is a shipping line that, since 2010, also includes the commercial and technical operation of other ships. The commercial part of the shipping company runs about 100 ships and the technical part runs 36 vessels with a total of 1,000 crew members. It is among these crew members that the key to success lies.

– Crews that are happy do good work. That is why we develop their competencies at a tempo that both they and the shipping company can handle, said Hanus Mikkelsen, the Marine HR director of the shipping company.

– We attempt to create conditions on board that are similar to those on land. That means that we offer an employment package that consists of salary, insurance and family and bonus programmes. In the long run, we will offer pension-like

conditions that match conditions on land, he said.

– Demands for welfare will increase in the future. This applies both to employment conditions and to the offers we can make on board. Good living conditions, good communications that don't burden seafarers economically, good leisure activities, as well as personal development and courses in leadership, he continued.

– Our interests are naturally to motivate and retain our employees since that way we retain knowledge and competence which are good for them, the shipping company and the customers, he added.

– It's the crew that meets the customers, he pointed out.

LEADERSHIP AND LESS ADMINISTRATION

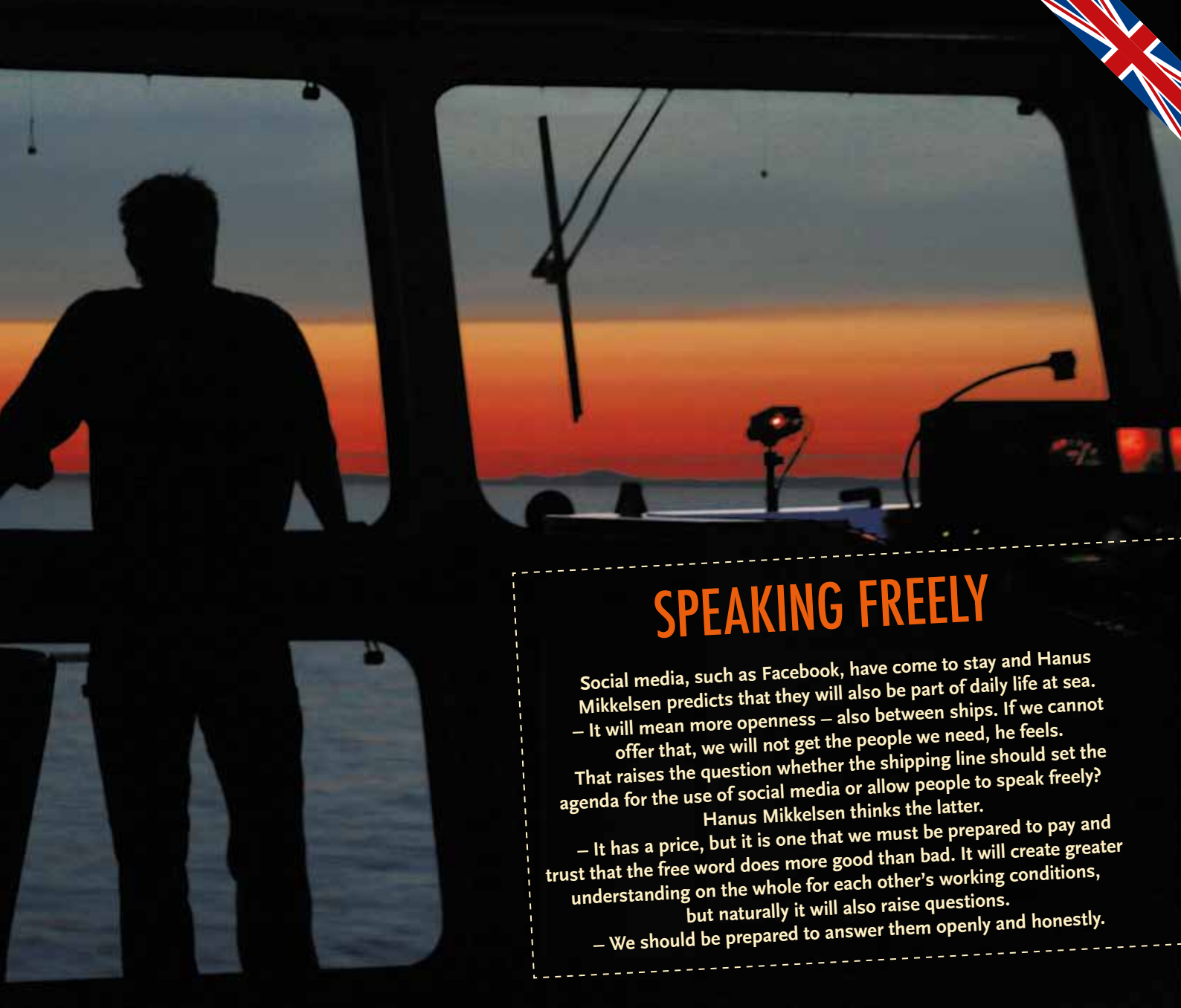
– To put it a bit boldly, the goal is to

put leadership of the ships back on the ships, added Hanus Mikkelsen.

– This is a theme I would like to work with because, in my opinion, the leaders of the ships have been deprived of responsibility and, as such, motivation since the administrative tasks have increased. Administrative tasks are part of leadership on board, but in my opinion, you can't administrate yourself out of everything without also demotivating. Instead of spending time leading the workplace on board, senior officers are spending too much time taking care of administrative duties, he continued.

He feels that developments have helped to 'disturb' cooperation between the ship and the office, but without good cooperation between land and sea you cannot achieve the best results.





SPEAKING FREELY

Social media, such as Facebook, have come to stay and Hanus Mikkelsen predicts that they will also be part of daily life at sea.

– It will mean more openness – also between ships. If we cannot offer that, we will not get the people we need, he feels.

That raises the question whether the shipping line should set the agenda for the use of social media or allow people to speak freely?

Hanus Mikkelsen thinks the latter.

– It has a price, but it is one that we must be prepared to pay and trust that the free word does more good than bad. It will create greater understanding on the whole for each other's working conditions, but naturally it will also raise questions.

– We should be prepared to answer them openly and honestly.

CAREER CHANGE

Over the years, the discussion about the so-called differences – or lack of cooperation – between sea and land has been hushed up, but according to Hanus Mikkelsen it is once again permissible to talk about.

We consider a job on land as a promotion and it probably is for some, but how can that be? A captain who goes ashore loses responsibility and faces a reduction in pay!

He finds it a bit strange that there should be differences since many of the employees on land were originally seafarers.

Hanus Mikkelsen thinks that the business has its share of responsibility

for this development in terms of the way that it thinks about careers.

–We consider a job on land as a promotion and it probably is for some, but how can that be? A captain who goes ashore loses responsibility and faces a reduction in pay! I would call that careers change, but when we in the business talk about it, and call it a promotion, there is a risk that communication can go sour."

"He must feel that he is worth more when we consider it a promotion and that is the core of the problem with cooperation," hints Hanus Mikkelsen.

He would like to get rid of that attitude. Younger people will not accept it. They want influence and opportunities for development. They want to be involved and not just to obey orders.

LEADERSHIP AND DIALOGUE

Courses in leadership are high on Nordic Tanker's agenda and leadership on shore attempts to create good relations with the senior officers.

"As part of our recruitment of senior officers, the leadership regularly eats lunch with senior officers so that we can exchange experiences and so that they can hear about our plans and attitudes 'from the horse's mouth,'" as Hanus Mikkelsen put it.

RETURN RATE

Nordic Tankers seems to be on the right track with their initiatives for good employee care as indicated by the fact that 90- 92% of their crew members return. For some groups the return rate is as high as 100%.

THE HUMAN COST OF SOMALI PIRACY

Thousands of seafarers have been subjected to gunfire, beatings, confinement, and in some cases torture, in the Indian Ocean and the Gulf of Aden. In spite of the violent nature of these crimes, the human cost of piracy is underreported and misunderstood by the public. The Oceans Beyond Piracy Working Group, deeply concerned with reports of escalating violence against seafarers and a lack of public concern, called for a study into this subject — the Human Cost of Somali Piracy.



SEAFARERS ATTACKED IN 2010: 4,185

Numerous ships and crews have suffered attacks, some multiple times. Increasingly, pirates are not intimidated by armed security guards.

"The pirate action group (PAG) fired RPG's and other automatic weapons at the Tanker and attempted to board her... their armed security team engaged in a firefight that eventually led the PAG to break off their attack. Three crew members were injured by pirate gun fire, one seriously and the vessel sustained damage from the RPG's and automatic gun fire."



SEAFARERS THAT SURVIVED IN CITADELS IN 2010: 342

Seafarers have endured hours or days of persistent attacks while sheltering in ships' citadels. There have been reports that pirates have fired RPGs at citadel doors at close range, used plastic explosives, and even set fire to three ships while terrified crews huddled below decks.

"They started fires, they burned ropes, and they put burning wood on the fans that were bringing in air. They wanted to suffocate us; they wanted to murder us and take control of the ship and take it. They went crazy."



SEAFARERS HELD HOSTAGE IN 2010: 1,090

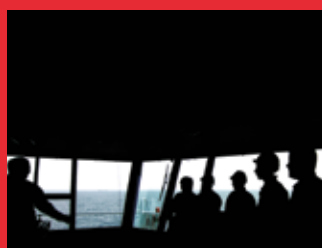
Many hostages are held for months without proper nutrition, access to medical care, or interaction with their families. This is reported to have led to the deaths of some hostages, both by suicide and from malnutrition.

"Diseases have appeared among crew members, some have hemorrhoids, one has lost his eyesight and another has serious stomach problems...The water we have is unclean and we have only one meal a day, boiled rice, that's it. The crew is suffering physically and mentally."

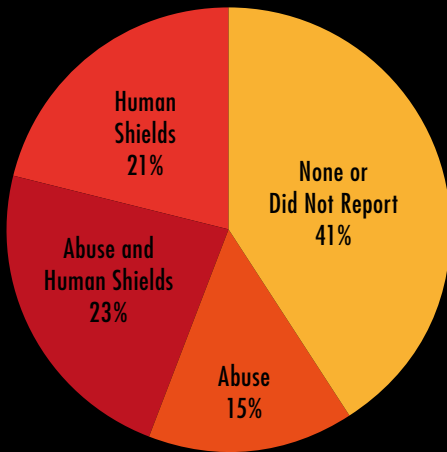
SEAFARERS USED AS HUMAN SHIELDS IN 2010: 516

The crews of some captured ships are forced to continue to operate these ships as the pirates use them, as "motherships," to capture others. Even more terrifying, some crewmembers are used as human shields in attacks on other vessels.

"Steering the boat to capture other innocent vessels was really more painful than death because I myself was experiencing hell under the pirates. But I had no choice because they threatened to kill me instantly if I didn't do what I was told."



Treatment of Hostages by Somali Pirates (2010 Numbers)



ARE PIRATES TORTURING SEAFARERS?

There is no systematic reporting on how seafarers are treated while in captivity. However, press accounts indicate that up to 21 of the 53 vessels hijacked in 2010 reported as many as 488 seafarers suffered significant psychological or physical abuse. In the worst cases, torture has been alleged.

Major General Buster Howes, OBE, Operation Commander EU NAVFOR:

"There are regular manifestations of torture."

Andrew J. Shapiro, US assistant Secretary of State:

"The attacks are more ruthless, more violent, and wider ranging. Hostages have been tortured and used as human shields."

COMPARISON OF CRIME RATES ASHORE TO SOMALI PIRACY

The crimes at sea faced by seafarers can be compared to similar crimes on shore using

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) categorizations. The rates of kidnapping and major assault (where life is put at risk) are the highest in the world in the waters off the coast of Somalia. While the murder rate at sea was below the world median in 2010, it is expected to rise precipitously in 2011.

THE COST TO SOMALIA

While there is little international sympathy for the hardcore criminal elements involved in piracy, our study found that piracy takes a heavy toll on perpetrators who make up the lowest rung of the piracy enterprise.

- According to the UNODC, between 200 and 300 pirates have not returned from their expeditions since the resurgence of piracy off the Horn of Africa.
- There is evidence of coercion and exploitation of Somali youth. For example, the Indian Navy captured a ship with 61 suspected pirates, 25 of whom were suspected to be under 15 years old. At least 4 were as young as 11.

PRIMARY FINDINGS

- Violence at sea is currently under-reported; greater detail in the reporting of crime would allow seafarers to make better informed decisions regarding the risks of piracy. Stakeholders should

consider designating a single point, such as the International Maritime Bureau, for the release of information related to violence at sea.



- Seafarers do not have adequate protection under the rule of law because piracy has been criminalized without creating effective enforcement institutions. Civil authority is fragmented in international waters; there is no lead agency designated to protect seafarers and coordinate rule of law efforts.
- The economic cost of piracy is now well-known. This study makes clear that the human cost is less known, and staggering.

Crime Rates at Sea* in Waters off Somalia (per 100,000)		Highest National Crime Rates of Equivalent Crime Ashore (per 100,000)	
Seafarers Subjected to Armed Attack on Vessels	697.5	Major Assault	576 (South Africa)
Seafarers Taken Hostage	181.7	Kidnapping	~15 (Turkey)
Seafarers Killed	1.3	Murder	~58 (Jamaica)

*Determination for crime rates at sea: sample base is derived from 2010 numbers. Using an average yearly number of ships transits through the Red Sea and Gulf of Aden (30,000) and assuming an average crew of 20 for each vessel, this calculation yields an affected population of 600,000.

For more information on the rapport contact Kaija Hurlburt: khurlburt@oneearthfuture.org

www.oceansbeyondpiracy.org

Motions- konkurrencerne 2010 (do it)

De tre motionskonkurrencer om bord, som består af cykling, roning og løb griber om sig, da flere og flere mailer resultater ind til Handelsflådens Velfærdsråd. I 2010 deltog 577 søfarende i trampfarten, 554 i løbekonkurrencen, og 281 i RoRo-farten.

Efter hver tilbagelagt 25 km opnår man en gevinstandel, og straks i det nye år udtrak Handelsflådens Velfærdsråd en masse præmier blandt de mange andele der lå i hatten.

Følgende blev hjerefter præmieret for sine anstrengelser i motionsrummet i 2010:

Løbekonkurrencen individuelt

PULSURE:

NAVN	SKIB
Tina Andersen	Orahope
Per Larsen	Mærsk Laser
Jimmy Balle	Mette Mols
Ole Bay	Esvagt Cassiopeia
Teresa Wendelboe Petersen	Cecilie Mærsk

GAVEKORT TIL SPORTSMASTER:

Paul Kragesteen	Esvagt Don
-----------------	------------

LØBETØJ MED MARITIME LOGOER:

Line W. Jensen	Tor Futura
Kari Gardarnar	Torm Marie
Helena Lupak	King Seaways
Jesper Henriksen	Prinsesse Benedikte
Martin Skødt	Ivar Lauritzen
Stig Vejling Hansen	Esvagt Don
Sandy L. Palla	Thor Ingeborg
Lone Stæhr	Tor Ficaria
Steven Nielsen	Prins Joachim
Dunmille Hara	
Ortile	Mærsk Magellan
Børge Andersen	Orahalm
Anette Frilev	Princess of Norway
Isidro Melgar	Nordkap
Lars Kromann	Charlotte Theresa

RoRo-farten individuelt

PULSURE:

NAVN	SKIB
Karlot Hergeirsson	Mærsk Terrier
Minna Vibeke Lund	Mary Arctica
Rudi Østergård Jensen	Torm Ismini
Peter Eriksen	Ivar Lauritzen

CYKELTØJ MED MARITIME LOGOER:

Kjartan Mohr	Mærsk Terrier
Kent P. Fallesen	Mærsk Traveller
Hans Jørgen Koch	Oluf Mærsk
Jørgen Kielsen	Mary Arctica
Dan Gaarslev	Esvagt Echo
Bjarke Gjødese	Esvagt Kappa
Sune Jørgensen	Oms Pollux
William Pedersen	Fionia Swan
Arne Thomsen	Prins Joachim
Karsten Skarregard	
Poulsen	Ivar Lauritzen
Hans Chr. Mogensen	Nord Princess

Trampfarten – individuelt

PULSURE:

NAVN	SKIB
Jan A. Schmidt	Esvagt Charlie
Niels Sørensen	Tinglev Mærsk
Svend Ejlersen	Frigg Sydfyen
Erling Petersen	Frigg Sydfyen
Finn Kuhn Jensen	Olivia Mærsk
Zdzislaw Lukaszek	King Seaways

GAVEKORT TIL SPORTSMASTER:

Michael da Silva	
Hammer	Frigg Sydfyen
Henrik Moth	Clara Mærsk
Rasmus Mejner	Tor Futura
Leo Tronier	Torm Gertrud
Poul Erik Jensen	Esvagt Protector

CYKELTØJ MED MARITIME LOGOER:

Erik Laugesen	Torm Gunhild
Karsten Andersen	Prinsesse Benedikte
Jesper Bæk Jensen	Mærsk Magellan
Allan Harreby Bæk	Nordic Marianne
Thorleif Pedersen	Dan Eagle
Søren J. Tangaa	Maren Mols
Per Møller Hansen	Mette Mols
Lars Strange Jensen	Jens Sørensen
Steen Kirk Pedersen	Mærsk Feeder
Thorbjørn	
Christiansen	Tor Ficaria
Kestutis Macenskis	Nordic Nora
Bjarni Jakobsen	Laura Mærsk
Jan Vest Hansen	Urd
Leonel L. Asibor	Maria Theres

Trampfarten – individuelt

TRAMPFARTEN:

1. Frigg Sydfyen
2. King Seaways
3. Olivia Mærsk

RORO-FARTEN:

1. Mærsk Terrier
2. Mærsk Transporter
3. Ivar Lauritzen

LØBEKONKURRENCEN:

1. Tor Futura
2. Esvagt Don
3. Mette Mols



Do it – on board m/t Torm Thyra.

Motionskonkurrencer ombord

Resultater pr. 4. juli 2011

TRAMPFART – ROROFART – LØBEKONKURRENCE

For at blive at blive trampfarts-cyklist, 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 ro-ro-t-shirt eller en løbe-t-shirt. For hver 25 km man 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 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.

Danish Seamen's Service exercise competitions "Do it"

Results as per 4 July 2011

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

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.

Trampfarten – individuelt (Km cykling individuel)

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Aka Binzer	Crown Of Scandinavia	8	Andri O. Amgrimsson	Svendborg Søfartsskole	172
Alan Bailey	Mærsk Fetcher	57	Andrias Hansen	Mærsk Assister	110
Alexander Revsbech	Pearl Seaways	31	Andrzej Frankowski	Oraness	467
Alexsander Pau Westergaard	Nord Princess	10	Antholyn C. Bawag	Tinglev Mærsk	203
Allan Harreby Bæk	Nordic Marianne	959	Ariel Dela Cruz Adriano	Chastine Mærsk	1000
Allan Jørgensen	Esvagt Carina	11	Arleen Pamintuan	King Seaways	16
Allan Jørgensen	Esvagt Champion	311	Arne B. Hansen	Prinsesse Benedikte	504
Allan Lilleøre	Mærsk Tender	135	Arne Helleland	Brownsville	10
Allan Sørensen	Esvagt Charlie	120	Arne Olsen	Dan Swift	330
Amadeusz Grzybowski	Oraness	20	Arne Thomsen	Prins Joachim	272
Anders Dankjaer	Torm Lilly	36	Arne Zander	Pearl Seaways	23
Anders Elmer Pedersen	Sia	120	Arnel Santos	King Seaways	105
Anders Kold	Crown Of Scandinavia	6	Arni Georg Johansen	Mærsk Tender	15
Anders Lindegaard Nielsen	Mærsk Achiever	450	Arni J. Johansen	Esvagt Charlie	102
Anders Nielsen	Torm Laura	320	Asger Sørensen	Esvagt Carpathia	125
Andre Eskelund	Mærsk Promoter	105	Bardur Jacobsen	Mærsk Trimmer	21
Andre Joachim Bendixsen	Esvagt Preventer	790	Bendt Søegaard	Esvagt Caroline	205
Andreas Bang Larsen	Esvagt Carpathia	241	Bendt Søegaard	Esvagt Protector	482
Andreas Jensen Kiesbuy	Esvagt Carina	126	Benito Lacsamana	Rikke Theresa	412
Andreas Jensen Kiesbuy	Esvagt Caster	20	Bent Kolding	Esvagt Preserver	115
Andreas Kristensen	King Seaways	831	Bianca Bogs	Pearl Seaways	184

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Birger Hansen	Urd	19	Finn Staugaard	Esvagt Charlie	230
Bjarke Gjødesen	Esvagt Kappa	275	Flemming Brosted	Esvagt Charlie	135
Bjarke Grosen Pedersen	Tor Ficaria	190	Flemming K. Sørensen	Esvagt Preventer	90
Bjarki Tuna Fjærdal	Robert Mærsk	132	Flemming Lentz	Nord Butterfly	28
Bjarne Ebbesen Petersen	Mærsk Champion	57	Flemming Nielsen	Esvagt Preserver	371
Bjørn Gravesen	Esvagt Preserver	155	Frands Havsager	Arina Arctica	372
Bo Rosenborg	Nord Swan	409	Frank A. Nielsen	Prins Joachim	60
Bo Thomsen	Crown Of Scandinavia	42	Frank Nielsen	Esvagt Preserver	44
Bo Thomsen	Prins Joachim	54	Frank Staal	Mærsk Fetcher	731
Bonifacio J. Peterno	Charlotte Theresa	156	Freddy Flint	Nord Bell	260
Brandur Niclas Jacobsen	Mærsk Feeder	82	Freddy Hansen	Esvagt Capella	385
Brenda V. Spronsen	King Seaways	37	Frede Eskildsen	Mærsk Feeder	86
Brian Hansen	King Seaways	1106	Frode H. Pilegaard	Prins Joachim	337
Brian Jacobsen	King Seaways	6	Gareth Williams	Sia	35
Brian Jensen	Nordby Mærsk	115	Geeta Vii	Pearl Seaways	80
Brian Nielsen	Pearl Seaways	20	Geger Gabageron	Olivia Mærsk	62
Brian Olsen	Prinsesse Benedikte	36	Gert Bjerre	Irena Arctica	19
Brian Vegeberg	Esvagt Capella	376	Gert Skaarup	Oraness	1205
Carl Elo Larsen	Olivia Mærsk	230	Greger Gabayeron	Olivia Mærsk	62
Carmen Corciova	King Seaways	30	Gregor Underlich	Ark Futura	30
Carsten Holst	Prins Joachim	353	Gregorz Redzimski	King Seaways	472
Casper K. Olesen	Svendborg Søfartsskole	76	Gunnar Skinder	Sia	270
Casper Mathiesen	Torm Lilly	5	Gunnleif Knudsen	Esvagt Omega	209
Casper Ørtoft	Mærsk Achiever	50	Hannah Kelly	Pearl Seaways	20
Charles Escobar	Nord Butterfly	11	Hans Jakob Reinert Petersen	Esvagt Champion	116
Charles Noble	Sia	211	Hans Jakup Jensen	Esvagt Capella	187
Charlotte Bruun	Sia	58	Hans Jørgen Jensen	Prins Joachim	211
Christa Wulff	Sia	68	Hans Jørgen Koch	Oluf Mærsk	762
Christel Sørensen	Pearl Seaways	44	Hans Marius Olsen	Ivar Lauritzen	166
Christen Gjermandsen	Esvagt Omega	1327	Hans Nielsen	Esvagt Preserver	167
Christen Holm	Esvagt Observer	310	Hans O. Sørensen	Irena Arctica	42
Christian Dahl Larsen	Esvagt Champion	164	Hans Pauli Johannesen	Esvagt Carina	24
Christian M. Andersen	Svendborg Søfartsskole	102	Harkirat Grewal	Brownsville	340
Christian P. Hansen	Svendborg Søfartsskole	110	Hedin A. Jensen	Esvagt Charlie	110
Christian Sparre Søndergaard	Mathilde Mærsk	161	Heidi K. Frederiksen	Crown Of Scandinavia	45
Claus Arnhold	Pearl Seaways	888	Heidi Nielsen	Pearl Seaways	179
Claus Jensen	Charlotte Theresa	51	Heinz Ohrt	Crown Of Scandinavia	510
Claus Jensen	Prinsesse Benedikte	495	Helena Lupak	King Seaways	325
Claus Skytte Christensen	Prinsesse Benedikte	160	Helene Bulow Jensen	Crown Of Scandinavia	14
Constantin Petco	King Seaways	30	Helmuth Farkas	Esvagt Protector	425
Dan Gaarslev	Esvagt Echo	95	Henning Jørgensen	Esvagt Caroline	120
Dan Olsson	Crown Of Scandinavia	233	Henri Luffe	Crown Of Scandinavia	848
Danial Vang	King Seaways	103	Henrik Berg	Torm Ismini	425
Daniel Johansen	Ivar Lauritzen	50	Henrik Hamkens	Svendborg Søfartsskole	91
Daniel Trukan	Bro Developer	200	Henrik Hrab	Pearl Seaways	45
Danilo Mercello Terrida	Crown Of Scandinavia	2005	Henrik Jensen	Mary Arctica	33
Dario Mi Saga	Nord Princess	21	Henrik Pedersen	Crown Of Scandinavia	71
David Gudmundsson	Brownsville	35	Henrik Schlotfeldt	Blue Capella	174
David Jørgensen	Frigg Sydfyen	325	Henrik Staugaard	Frigg Sydfyen	120
Debasis Padhy	Tinglev Mærsk	7	Høgner Petersen	Mary Arctica	11
Dmytro Kryvoshey	Olivia Mærsk	75	Illana Corella	King Seaways	795
Dorota Miroslaw	Pearl Seaways	66	Ingimar Thomsen	King Seaways	33
Driss Quazzani	Pearl Seaways	55	Jack Larsen	Pearl Seaways	5
Edwin Ramos Quinto	Mærsk Magellan	32	Jacob Bentzen	Crown Of Scandinavia	50
Egil K. Schmidt	Hanne Theresa	562	Jacob Fischer	Albert Mærsk	690
Emil Larsen	Esvagt Observer	157	Jacob Fischer	Brownsville	495
Emil Paag	Pearl Seaways	24	Jacob Frandsen	Svendborg Søfartsskole	100
Eric Askerøth	Mærsk Achiever	60	Jacob Hansen	Crown Of Scandinavia	50
Erik Engelund	Blue Capella	2780	Jacob Naldal	Urd	30
Erik Escherich	Esvagt Echo	707	Jacob Skak Nielsen	Mærsk Trimmer	334
Erik Laugesen	Torm Gunhild	485	Jakup Rasmussen	Esvagt Carpathia	210
Erik Ottosen	Sia	375	Jakup William Sivertsen	Mærsk Clipper	144
Erling Petersen	Frigg Sydfyen	1432	Jan Christiansen	Adrian Mærsk	1160
Eydun Mulla	Torm Laura	153	Jan D. Jacobsen	Esvagt Don	12
Finn Kuhn Jensen	Olivia Mærsk	297	Jan Eliassen	Sia	11

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Jan Frølggaard	Mærsk Laser	1186	Ken B. Larsen	Prinsesse Benedikte	312
Jan Iwersen	Mærsk Fetcher	1698	Kenn Rasmussen	Svendborg Søfartsskole	435
Jan Niclassen	Grete Mærsk	1037	Kenneth Enevoldsen	Esvagt Charlie	105
Jan Ole Johansen	Esvagt Kappa	1296	Kent P. Fallesen	Mærsk Traveller	1464
Jan Palmer Sørensen	Prins Joachim	3	Kent Vilbaek	Crown Of Scandinavia	97
Jan Schmidt	Esvagt Charlie	2260	Kim Drost	Charlotte Theresa	770
Jan Thinneren	Esvagt Preserver	62	Kim Mikkelsen	Dan Swift	298
Jann Bach	Esvagt Preserver	748	Kim Winther	Prins Joachim	840
Janne Magnusson	Crown Of Scandinavia	23	Kim Østergaard Hansen	Rikke Theresa	1131
Janus Mortensen	Esvagt Observer	320	Kim Aarup	Nord Butterfly	827
Jari Mellemgaard	Esvagt Champion	4	Kirsten Petersen	Svendborg Søfartsskole	1165
Jaroslav Mielcarski	Oraness	1005	Kjeld Bønnelykke	Esvagt Protector	813
Jean Jacobsen	Mærsk Battler	121	Kjeld Christiansen	Esvagt Champion	81
Jenis Olsen	Esvagt Omega	970	Klaus Johannson	Fionia Swan	107
Jens Enevoldsen	Esvagt Charlie	356	Klaus Merlin	Mærsk Fetcher	334
Jens F. Boysen	Lica Mærsk	100	Kristian Kristensen	Pearl Seaways	44
Jens Schow Hansen	Mærsk Tender	354	Kristian Søjtoft Drejer	Gerd Mærsk	6254
Jens-Alf Berwald	Ebba Mærsk	206	Kristoffer L. Speedtsberg	Oraness	7
Jeppe N. Jørgensen	Pearl Seaways	42	Kurt Kølle	Svendborg Søfartsskole	236
Jerrenaldo Almaraz	Nord Butterfly	21	Kurt Lützhøft	Ark Futura	220
Jerry G. Maida	Torm Mary	53	Kurt Pedersen	Esvagt Preserver	406
Jesper Andersen	Esvagt Charlie	100	Lars B. Thorkilsen	Esvagt Champion	228
Jesper Bæk Jensen	Lica Mærsk	300	Lars Darville	Jens Sørensen	136
Jesper D. Godskesen	Esvagt Capri	101	Lars G. Olsen	King Seaways	306
Jesper Frost	King Seaways	121	Lars Helleberg	Lars Mærsk	187
Jesper Holm	Esvagt Don	112	Lars Helleberg	Luna Maersk	389
Jesper Hyllen Sørensen	Pajuttaat	158	Lars Karlsson	Bro Developer	100
Jesper Jessing	Crown Of Scandinavia	119	Lars Knudsen	Crown Of Scandinavia	52
Jesper Mathias Bach	Esvagt Kappa	415	Lars Kristensen	Mærsk Forwarder	140
Jesper P. Christensen	Svendborg Søfartsskole	100	Lars Nymand	Esvagt Champion	110
Jette Krog	Crown Of Scandinavia	30	Lars Peter Bohsen	Crown Of Scandinavia	10
Jim Morten Emming	Sia	21	Lars Peter Kristiansen	Mærsk Transporter	508
Jimmy Rasmussen	Esvagt Carpathia	118	Lars Wessel	Blue Capella	106
Joakim Prinzlau	Prins Joachim	349	Lasse Møller	Sia	20
Joan Petur Joensen	Nuuk Mærsk	116	Lauro Dangupon	Charlotte Theresa	75
John Clothier	Oms Pollux	56	Liam McKenzie	Sia	589
John Hoffmann Pedersen	Esvagt Don	11	Line Moestrup Jensen	Sia	101
John Martin	Torm Lilly	196	Liselotte Poulsen	Sia	23
John Ryan	Esvagt Carpathia	785	Lone Jensen	Pearl Seaways	121
John Vestergaard	Blue Capella	119	Lone Stæhr	Tor Ficaria	94
Johnny Andreasen	Pearl Seaways	1192	Louise Sillemann	Crown Of Scandinavia	108
Johnny Christensen	Irena Arctica	87	Lukasz Sitniewski	King Seaways	5
Jonas H. Beck	Esvagt Charlie	105	Lyng Tråger	Pearl Seaways	11
Jonas Prytz	Pearl Seaways	184	Mads A. W. Olsen	Esvagt Carina	10
Jonas Ringsted	Pearl Seaways	559	Mads G. Poulsen	Svendborg Søfartsskole	80
Jonas Skou Halberstadt	Mærsk Fetcher	4	Mads Sørensen	Crown Of Scandinavia	279
Jørgen Gøgsig Søndergaard	Torm Mary	260	Mads Wihlborg	Pearl Seaways	12
Jørgen Jensen	Frigg Sydfyen	40	Magni Dalsgaard	Mærsk Clipper	600
Jørgen Stigfeldt	Prins Joachim	61	Magnus Boka	Tor Ficaria	19
Jørgen Østerstrand	Frigg Sydfyen	400	Magnus Wirén	Crown Of Scandinavia	5
Jørn Odgaard	Irena Arctica	243	Margit Kølle	Svendborg Søfartsskole	562
Jørn Vase	King Seaways	815	Marie Kreuter	Mærsk Tender	47
Jørn Wåke Rasmussen	Sia	46	Martin Bo Stausager	Mærsk Feeder	40
Kaj Hallingdal	Esvagt Don	135	Martin Sonny Frederiksen	Mærsk Fetcher	29
Kaj Løbner Jepsen	Esvagt Carina	223	Martin Winther	Esvagt Carina	271
Karen Nissen Palm	Mærsk Lifter	110	Martins Rutks	Urd	56
Karolina	Pearl Seaways	53	Max Nørgaard	Vestkysten	127
Karolina Stark	Bro Developer	100	Max Peter Matthaei	Nuuk Mærsk	1900
Karsten Andersen	Prinsesse Benedikte	50	Maya Krarup Lourenco	Oraness	290
Karsten B. Jensen	Ditlev Lauritzen	250	Maya L. Dürr	Svendborg Søfartsskole	55
Karsten S. Jeppesen	King Seaways	257	Mendel Lucero	Charlotte Theresa	17
Kasper Munch	Esvagt Don	690	Mette Lyneborg	King Seaways	106
Katja Feltmann	Frigg Sydfyen	150	Michael Bech	Esvagt Protector	1480
Keld Erik Bøttger	Richard Mærsk	360	Michael da Silva Hammer	Frigg Sydfyen	1891
Keld Kristensen	Oms Pollux	113	Michael Frederiksen	Sia	32

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Michael G. Nielsen	Esvagt Charlie	1102	Pernille L. H. Andersen	Svendborg Søfartsskole	8
Michael G. Rasmussen	Torm Ragnhild	101	Peter Clausen	Mærsk Fetcher	187
Michael Henriksen	Esvagt Protector	155	Peter Dahl	Pearl Seaways	297
Michael Hylleberg	Nord Swan	186	Peter Hansen	Nord Bell	201
Michael Kjøller	Crown Of Scandinavia	128	Peter Hofman Bang	Crown Of Scandinavia	974
Michael Klysner	Ark Futura	56	Peter Klauber Petersen	Esvagt Observer	1700
Michael Kristensen	Crown Of Scandinavia	67	Peter M. Christensen	Esvagt Delta	310
Michael Mathiesen	King Seaways	17	Peter S. Matthiesen	Prinsesse Benedikte	773
Michael Milling	Pearl Seaways	1234	Peter Sørensen	Esvagt Capri	115
Michael Munck	Esvagt Charlie	180	Petur Holm Storhamer	Mærsk Transporter	230
Michael Møller	Mærsk Tracker	975	Pia B. Larsen	Pearl Seaways	65
Michael Pedersen	Svendborg Søfartsskole	65	Piotr Gasiumezicz	Pearl Seaways	32
Michael Riis Jensen	Prinsesse Benedikte	40	Poul Christian Nielsen	Mærsk Winner	260
Michael Sloth Madsen	Nord Butterfly	31	Poul Erik Jensen	Esvagt Protector	3100
Michael Veber	Prins Joachim	102	Poul Grøntved	Nele Mærsk	1191
Michael Wegge	Orateca	1040	Poul Hansen	Mary Arctica	40
Michael Worm	Mary Arctica	477	Poul Nymark	Mary Arctica	35
Michal Zientarski	Mærsk Traveller	150	Rachal	Pearl Seaways	43
Michel Ole Pedersen	Ivar Lauritzen	575	Ralf Ridder	Mærsk Trimmer	48
Mik Haar	Nord Bell	370	Rasmus Carlsen	Esvagt Carpathia	715
Mika Kaskett	Ternland	111	Rasmus D. Bæk	Esvagt Don	25
Mikkel Kardel	Tor Ficaria	30	Rasmus Kjellerup	Crown Of Scandinavia	10
Mikolaj Potacki	Oraness	15	Rasmus L. Pedersen	Svendborg Søfartsskole	42
Minna Vibeke Lund	Mary Arctica	486	Rasmus Mejner	Ark Futura	1139
Mogens Nielsen	Urd	224	Rasmus Peder Hansen	Mærsk Feeder	215
Morten Buhl	Crown Of Scandinavia	41	Rene Jimmy Feuerlein	Ivar Lauritzen	130
Morten D. Madsen	Esvagt Champion	252	Reynaldo Gelera	Nord Butterfly	28
Morten Eriksen	Prinsesse Benedikte	549	Rikke Andersen	Crown Of Scandinavia	33
Morten H. Skræ	Nord Bell	30	Robert H. Hinojales	Tinglev Mærsk	319
Morten Thomassen	Crown Of Scandinavia	101	Robert Laquina Tesara	Rikke Theresa	875
Mykhaylo Nadtochiy	Sorø Mærsk	112	Robert Larsen	Mærsk Transporter	82
Nanna Elkrog Lyck	Torm Laura	507	Robert Toczko	Oraness	100
Nels Sørensen	Tinglev Mærsk	1520	Robin Østervig	Esvagt Preserver	15
Nestor M. Pasia	Nord Butterfly	108	Rogvi Thomsen	Josephine Mærsk	865
Nichlas H. Thomasen	Pearl Seaways	238	Rolly de Leon Loquias	Tinglev Mærsk	348
Niclas Hansen	Esvagt Capri	300	Ronelito Dano	Olivia Mærsk	214
Nicolai Palsteen	Prins Joachim	4	Ronni Joensen	Sia	119
Niels Christian B. Jensen	Ivar Lauritzen	114	Rune G. Henvig	Esvagt Don	480
Niels Erik Andersen	Sia	5	Ryszard Wisniewski	King Seaways	100
Niels Faurby	Mærsk Promoter	264	Sabina Kammer	Crown Of Scandinavia	26
Niels G. Hansen	Mærsk Terrier	760	Sandie Jensen	Crown Of Scandinavia	45
Niels H. Johansen	Esvagt Charlie	786	Sasa Dragic	Ark Futura	40
Niels K. Nielsen	Urd	100	Sebastian Andersen	Esvagt Observer	350
Niels Kejser Kristiansen	Mærsk Responder	231	Sergey Keskevich	Maersk Claudia	100
Niels P. Holme Rasmussen	Rikke Theresa	510	Sif Emdal	Ark Futura	58
Niels Rysling	Pearl Seaways	712	Sigurd Ammitzbøll	Esvagt Observer	148
Nikolai Danielsen	Crown Of Scandinavia	10	Sigurd Matz Neergaard	Mærsk Transporter	80
Nils-Erik Hansen	Nord Goodwill	60	Simon Drejer Mikkelsen	Esvagt Observer	158
Nivi Sort Høgh	Mary Arctica	103	Simon Eysturdal	Esvagt Champion	431
Ole Bay	Esvagt Cassiopeia	848	Simun Petur Anthoniussen	Mary Arctica	557
Ole Clausen Jensen	Torm Lotte	101	Steen B. Christensen	Esvagt Capella	3515
Ole F. Olsen	Prinsesse Benedikte	75	Steen Jørgensen	Ivar Lauritzen	4
Ole Hansen	Crown Of Scandinavia	88	Steen Kirk Pedersen	Mærsk Feeder	86
Oliver Rogers	Sia	4	Steen Møller	Esvagt Omega	1375
Olve Hemmel	Mærsk Tender	265	Steen Niemann Kristensen	Mærsk Tracker	287
Oscar Andreasen	Pearl Seaways	12	Steen R. Hansen	Esvagt Capri	165
Oscar Luelo	King Seaways	6	Stefan K. Hansen	Sia	16
Palle Petersen	Esvagt Protector	529	Stefan Kildeborg Hansen	Sia	38
Paul Erik Jensen	Esvagt Carpathia	681	Stefan Pahuus Jørgensen	Mærsk Feeder	77
Peder Hvelplund	Esvagt Preventer	1290	Stephan Frydkjær	Esvagt Capella	443
Per Clausen	Sia	229	Stig Vejling Hansen	Esvagt Don	1070
Per Larsen	Axel Mærsk	640	Stig W. Jensen	Svendborg Søfartsskole	25
Per Laursen	Esvagt Preserver	794	Sune B. Jacobsen	Prins Joachim	140
Per Madsbøl	Mærsk Fetcher	39	Sune Jørgensen	Oms Pollux	349
Per Strange	Sia	15	Susanne Jørgensen	Sia	5

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Svend Bech Poulsen	Esvagt Charlie	940	Thyge Christensen	Nord Bell	82
Svend Ejlertsen	Frigg Sydfyen	750	Tina Lysholk	Sia	361
Svend Sørensen	Esvagt Capella	1500	Tom Christensen	Oms Pollux	108
Svend Aage Hansen	Mærsk Feeder	22	Tom Snedker Pedersen	Nora Mærsk	374
Sylwia Dittmann	King Seaways	84	Tomasz Baranski	King Seaways	23
Søren Agnoletti Andersen	Charlotte Theresa	446	Tomek Baranski	King Seaways	173
Søren Engholm Pedersen	Ivar Lauritzen	27	Tommy B. Larsen	Urd	122
Søren J. Tangaa	Maren Mols	33	Torben Hestbæk	Mærsk Recorder	947
Søren Jacobsen	Esvagt Omega	156	Torben Jacobsen	Mary Arctica	56
Søren Jensen	Pearl Seaways	74	Torben Olsson	Mærsk Feeder	70
Søren Lund Larsen	Esvagt Protector	668	Torben Therkildsen	Mærsk Champion	577
Søren Lykke Andersen	Crown Of Scandinavia	116	Torben Trankjær	Esvagt Capella	10
Thomas Holme	Crown Of Scandinavia	29	Ulf Cloyd Ebsen	Esvagt Preventer	45
Thomas Johansen	Crown Of Scandinavia	264	Ulla Lydia	Prins Joachim	4
Thomas K. K. Barfod	Sia	189	Ulrik Fausing Riis	Ivar Lauritzen	53
Thomas Klidgaard	Sia	215	Vibeka Lapika	Pearl Seaways	10
Thomas Lindqvist	Bro Developer	100	Villy Fjordside	Esvagt Preserver	48
Thomas Nielsen	Crown Of Scandinavia	34	Vineet Dev Giri	Luna Maersk	278
Thomas Rasmussen	King Seaways	54	Vitaly Kostenko	Urd	22
Thorbjørn Hansen	Maren Mols	295	Zdzislaw Lukaszek	King Seaways	1980

Hvad kan vi gøre for din økonomi?

Få et økonomitjek i Sydbank

Hvad kan vi gøre for dig, så du får mere ud af dine penge? Hvis du vil spare penge på alt det daglige? Eller for at få din økonomi til at hænge bedre sammen?

I Sydbank Frederiksberg får du en personlig rådgiver, som du kan stille alle de spørgsmål, du vil, om din økonomi. Og vi har også et til dig: Hvad kan vi gøre for dig?

Ring på 74 37 79 00 og book et økonomitjek.

Gl. Kongevej 64
1850 Frederiksberg
74 37 79 00
sydbank.dk/hovedstaden

Trampfarten – skibsstilling (Km cykling ship-competition)

SKIB	KM I ALT	SKIB	KM I ALT	SKIB	KM I ALT
1 King Seaways	7936	37 Orateca	1040	73 Nora Mærsk	374
2 Esvagt Protector	7652	38 Grete Mærsk	1037	74 Arina Arctica	372
3 Esvagt Charlie	6631	39 Chastine Mærsk	1000	75 Mærsk Promoter	369
4 Pearl Seaways	6599	40 Torm Laura	980	76 Richard Mærsk	360
5 Crown Of Scandinavia	6455	41 Nordic Marianne	959	77 Tor Ficaria	333
6 Esvagt Capella	6416	42 Mærsk Recorder	947	78 Maren Mols	328
7 Gerd Mærsk	6254	43 Nord Bell	943	79 Esvagt Caroline	325
8 Frigg Sydfyen	5108	44 Olivia Mærsk	940	80 Torm Mary	313
9 Esvagt Omega	4037	45 Mærsk Transporter	900	81 Esvagt Delta	310
10 Svendborg Søfartsskole	3424	46 Brownsville	880	82 Maersk Winner	260
11 Sia	3292	47 Josephine Mærsk	865	83 Ditlev Lauritzen	250
12 Blue Capella	3179	48 Esvagt Cassiopeia	848	84 Torm Lilly	237
13 Esvagt Observer	3143	49 Mærsk Tender	816	85 Mærsk Responder	231
14 Oraness	3109	50 Esvagt Echo	802	86 Ebba Mærsk	206
15 Mærsk Fetcher	3079	51 Oluf Mærsk	762	87 Lars Mærsk	187
16 Prinsesse Benedikte	2994	52 Mærsk Terrier	760	88 Mathilde Mærsk	161
17 Rikke Theresa	2928	53 Mærsk Clipper	744	89 Pajuttaat	158
18 Esvagt Preserver	2925	54 Albert Mærsk	690	90 Mærsk Forwarder	140
19 Esvagt Carpathia	2875	55 Esvagt Capri	681	91 Jens Sørensen	136
20 Prins Joachim	2790	56 Mærsk Feeder	678	92 Robert Mærsk	132
21 Esvagt Don	2535	57 Luna Maersk	667	93 Vestkysten	127
22 Tinglev Mærsk	2397	58 Esvagt Carina	665	94 Mærsk Battler	121
23 Esvagt Preventer	2215	59 Axel Mærsk	640	95 Nordby Mærsk	115
24 Nuuk Mærsk	2016	60 Mærsk Champion	634	96 Sorø Mærsk	112
25 Esvagt Kappa	1986	61 Dan Swift	628	97 Ternland	111
26 Mary Arctica	1798	62 Oms Pollux	626	98 Mærsk Lifter	110
27 Esvagt Champion	1697	63 Nord Swan	595	99 Mærsk Assister	110
28 Mærsk Traveller	1614	64 Urd	573	100 Fionia Swan	107
29 Ark Futura	1543	65 Hanne Theresa	562	101 Torm Lotte	101
30 Charlotte Theresa	1515	66 Mærsk Achiever	560	102 Torm Ragnhild	101
31 Mærsk Tracker	1262	67 Bro Developer	500	103 Maersk Claudia	100
32 Nele Mærsk	1191	68 Torm Gunhild	485	104 Nord Goodwill	60
33 Mærsk Laser	1186	69 Torm Ismini	425	105 Mærsk Magellan	32
34 Adrian Mærsk	1160	70 Mærsk Trimmer	403	106 Nord Princess	31
35 Ivar Lauritzen	1119	71 Lica Mærsk	400	107 Esvagt Caster	20
36 Nord Butterfly	1054	72 Irena Arctica	391		



RoRofarten – individuelt (Km rowing individuel)

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Alan Bailey	Mærsk Fetcher	7	Høgner Davidsen	Esvagt Don	10
Aleksander Pau Westergaard	Nord Princess	2	Ivar Poulsen	Nuuk Mærsk	140
Anders Dankjaer	Torm Lilly	9	Jack Larsen	Pearl Seaways	3
Anders Elmer Pedersen	Sia	15	Jacob Skak Nielsen	Mærsk Trimmer	199
Anders Lindegaard Nielsen	Mærsk Achiever	8	Jakup William Sivertsen	Mærsk Clipper	429
Anders Ridderberg	Jens Sørensen	118	Jan D. Jacobsen	Esvagt Don	1
Andre Eskelund	Mærsk Promoter	100	Jan Frølgård	Mærsk Laser	152
Andreas Jensen Kiesbuy	Esvagt Carina	1	Jan Kjær Panduro	Nord Hummock	32
Andreas Jensen Kiesbuy	Esvagt Caster	3	Jan Thinneren	Esvagt Preserver	4
Arne Helleland	Brownsville	33	Jann Bach	Esvagt Preserver	9
Asbjørn Carlsson	Esvagt Don	16	Jannek Salmuth Lassen	Mærsk Trimmer	25
Bardur Jacobsen	Mærsk Trimmer	24	Jannie M. Dinesen	Svendborg Søfartsskole	2
Bent Kolding	Esvagt Preserver	16	Jean Poul Bastian	Pearl Seaways	10
Birger Hansen	Urd	2	Jens-Alf Berwald	Ebba Mærsk	100
Bjarke Gjødesen	Esvagt Kappa	49	Joan Petur Joensen	Nuuk Mærsk	100
Bjarki Tuna Fjördal	Robert Mærsk	121	Jogvan Petersen	Mary Arctica	1
Bo Rosenborg	Nord Swan	3	John Martin Andreassen	Torm Ismini	273
Bo Thomsen	Prins Joachim	14	Jon Bøgi Guttesen	Mærsk Assister	42
Brandur Niclas Jacobsen	Mærsk Feeder	218	Jonas Ringsted	Pearl Seaways	105
Brian Mortensen	Nord Hummock	16	Jonas Skou Halberstadt	Mærsk Fetcher	2
Casper Mathiesen	Torm Lilly	2	Jun A. E. Laurel	Laust Mærsk	8
Casper Ørtoft	Mærsk Achiever	405	Jørgen Gøgsig Søndergaard	Torm Mary	122
Charles Escobar	Nord Butterfly	5	Jørgen Kielsen	Mary Arctica	2
Christian M. Andersen	Svendborg Søfartsskole	3	Jørgen Stigfeldt	Prins Joachim	25
Christian P. Hansen	Svendborg Søfartsskole	1	Karen Nissen Palm	Mærsk Lifter	102
Christian Sparre Søndergaard	Mathilde Mærsk	60	Karlot Hergeirsson	Mærsk Trimmer	583
Claus Rindebæk	Clementine Mærsk	219	Karsten B. Jensen	Ditlev Lauritzen	115
Dan Gaarslev	Esvagt Echo	40	Karsten Poulsen	Dan Swift	9
Daniel Johansen	Ivar Lauritzen	27	Kasper Bo Rasmussen	Lars Mærsk	133
David Gudmundsson	Brownsville	10	Kent P. Fallesen	Mærsk Traveller	14
Dominic Jones Cardano	Nord Butterfly	3	Kim Mikkelsen	Dan Swift	122
Driss Quazzani	Pearl Seaways	20	Kjartan Mohr	Mærsk Trimmer	293
Eduard Sokolov	Mærsk Traveller	185	Kristian Mathiesen	Mærsk Achiever	23
Enrico A Benusa	Torm Lilly	32	Kurt Pedersen	Esvagt Preserver	4
Eric Askerøth	Mærsk Achiever	5	Lars Darville	Jens Sørensen	37
Erik Escherich	Esvagt Echo	259	Lars Greve	Torm Lilly	7
Erik Ottosen	Sia	47	Lars Peter Kristiansen	Mærsk Transporter	53
Esmar Johannesen	Laust Mærsk	4	Lars Skov Engdam	Mærsk Transporter	167
Eydun Mulla	Torm Laura	248	Lasse Nielsen	Sia	9
Fernand A. Ho	Laust Mærsk	1	Liselotte Poulsen	Sia	2
Finn Hansen	Robert Mærsk	128	Lone Jensen	Pearl Seaways	49
Finn Kuhn Jensen	Olivia Mærsk	106	Lone Stæhr	Tor Ficaria	57
Flemming Lentz	Nord Butterfly	83	Lynge Træger	Pearl Seaways	125
Frands Havsager	Arina Arctica	80	Mads G. Poulsen	Svendborg Søfartsskole	2
Frank Møller	Torm Lilly	33	Mads Svensson	Mærsk Promoter	30
Frank Staal	Mærsk Fetcher	125	Magni Dalsgard	Mærsk Clipper	550
Freddy Hansen	Esvagt Capella	6	Magnus Andrias Samuelsen	Mærsk Trimmer	321
Frede Eskildsen	Mærsk Feeder	12	Magnus Boka	Tor Ficaria	106
Frodi Thorkildshøj	Mærsk Traveller	4	Malene F. Dambro	Pearl Seaways	27
Geeta Vii	Pearl Seaways	9	Marie Kreuter	Mærsk Tender	71
Gert V. Poulsen	Georg Mærsk	56	Martin Laadegaard	Olivia Mærsk	15
Hans Christian Cl. Mogensen	Nord Hummock	1	Martin Mølgaard Frandsen	Sea Power	25
Hans Jakup Jensen	Esvagt Capella	10	Martin Skødt	Dan Swift	40
Hans Jørgen Jensen	Prins Joachim	43	Martin Sonny Frederiksen	Mærsk Fetcher	14
Hans Jørgen Koch	Oluf Mærsk	264	Martins Rutks	Urd	27
Hans Marius Olsen	Ivar Lauritzen	10	Max Peter Matthaei	Nuuk Mærsk	70
Hans Nielsen	Esvagt Preserver	1	Max Skou	Torm Marie	108
Hans O. Sørensen	Irena Arctica	7	Meinhard Jacobsen	Marchen Mærsk	10
Heidi Nielsen	Pearl Seaways	27	Michael Rasmussen	Torm Lilly	351
Henrik Berg	Torm Ismini	168	Michael Stein	Mærsk Achiever	38
Henrik Nyvang	Prins Joachim	2	Michal Zientarski	Mærsk Traveller	35
Herman Arrias	Jens Sørensen	7	Michel Ole Pedersen	Ivar Lauritzen	625

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Mika Kaskett	Ternland	3	Rene Jimmy Feuerlein	Ivar Lauritzen	97
Mikael Ganer-Tolsøe	Ivar Lauritzen	9	Robert Larsen	Mærsk Transporter	13
Mikkel Kardel	Tor Ficaria	53	Rogvi Thomsen	Josephine Mærsk	170
Minna Vibeke Lund	Mary Arctica	486	Ron J. Cresino	Laust Mærsk	8
Mogens Nielsen	Urd	25	Ronni Joensen	Sia	61
Nanna Elkrog Lyck	Torm Laura	102	Rudi Østergård Jensen	Torm Ismini	467
Nestor M. Pasia	Nord Butterfly	14	Samuel Grønvold	Mary Arctica	3
Nichlas H. Thomasen	Pearl Seaways	12	Sigurd Matz Neergaard	Mærsk Transporter	50
Niels Christian B. Jensen	Ivar Lauritzen	17	Sille Rasmussen	Prins Joachim	31
Niels Faurby	Mærsk Promoter	180	Simun Petur Anthoniussen	Mary Arctica	196
Niels G. Hansen	Mærsk Terrier	114	Sofus B. Petersen	Mærsk Fetcher	152
Niels Kejser Kristiansen	Mærsk Responder	35	Steen Hjartan Sørensen	Torm Lilly	6
Nis Refner	Jens Sørensen	82	Steen Jørgensen	Ivar Lauritzen	1
Ole Clausen Jensen	Torm Lotte	20	Stefan Pahuus Jørgensen	Mærsk Feeder	20
Oli Eiriksson Simonsen	Torm Marie	102	Stefan Wandel	Pearl Seaways	2
Oliver Rogers	Sia	8	Sune B. Jacobsen	Prins Joachim	19
Olve Hemmel	Mærsk Tender	94	Svend Sørensen	Esvagt Capella	75
Palle Andersen	Nord Hummock	140	Søren Agnoletti Andersen	Charlotte Theresa	95
Paul Kragesteen	Esvagt Don	35	Søren Engholm Pedersen	Ivar Lauritzen	8
Pauli Johannesen	Mærsk Attender	46	Søren Hovmand Jørgensen	Jens Sørensen	103
Pawel Stanislaw Duda	Mærsk Traveller	28	Teodoro Berano	Nord Swan	19
Per Gammeltoft	Svendborg Søfartsskole	11	Tim C. Jensen	Brownsville	130
Per Laursen	Esvagt Preserver	10	Tina Lysholk	Sia	115
Per Madsbøl	Mærsk Fetcher	14	Tom Snedker Pedersen	Lars Mærsk	301
Pernille L. H. Andersen	Svendborg Søfartsskole	1	Tommy B. Larsen	Urd	3
Peter Clausen	Mærsk Fetcher	12	Torben Hestbæk	Mærsk Recorder	116
Peter Eriksen	Ivar Lauritzen	295	Torben I. Nielsen	Ivar Lauritzen	105
Peter Sams	Torm Lotte	550	Torben Jacobsen	Mary Arctica	11
Petur Holm Storhamer	Mærsk Transporter	53	Torben Nielsen	Ivar Lauritzen	55
Philip David Bech	Nord Hummock	32	Torben T. Andersen	Mærsk Fetcher	23
Poul Grøntved	Nele Mærsk	51	Torben Therkildsen	Mærsk Champion	58
Poul Hansen	Mary Arctica	4	Ulla Lydia	Prins Joachim	3
Rani Rasmussen	Esvagt Observer	111	Ulrik Fausing Riis	Ivar Lauritzen	35
Rasmus D. Bæk	Esvagt Don	3	Vineet Dev Giri	Luna Maersk	190
Rasmus Guldberg Madsen	Laust Mærsk	7			

RoRofarten – skibsstilling (Km rowing ship-competition)

SKIB	KM I ALT	SKIB	KM I ALT	SKIB	KM I ALT
1 Mærsk Trimmer	1445	24 Clementine Mærsk	219	47 Mathilde Mærsk	60
2 Ivar Lauritzen	1284	25 Tor Ficaria	216	48 Mærsk Champion	58
3 Mærsk Clipper	979	26 Torm Marie	210	49 Urd	57
4 Torm Ismini	908	27 Luna Maersk	190	50 Georg Mærsk	56
5 Mary Arctica	703	28 Brownsville	173	51 Nele Mærsk	51
6 Torm Lotte	570	29 Dan Swift	171	52 Esvagt Kappa	49
7 Mærsk Achiever	479	30 Josephine Mærsk	170	53 Mærsk Attender	46
8 Torm Lilly	440	31 Mærsk Tender	165	54 Esvagt Preserver	44
9 Lars Mærsk	434	32 Mærsk Laser	152	55 Mærsk Assister	42
10 Pearl Seaways	389	33 Prins Joachim	137	56 Mærsk Responder	35
11 Torm Laura	350	34 Torm Mary	122	57 Laust Mærsk	28
12 Mærsk Fetcher	349	35 Olivia Mærsk	121	58 Sea Power	25
13 Jens Sørensen	347	36 Mærsk Recorder	116	59 Nord Swan	22
14 Mærsk Transporter	336	37 Ditlev Lauritzen	115	60 Svendborg Søfartsskole	20
15 Nuuk Mærsk	310	38 Mærsk Terrier	114	61 Marchen Mærsk	10
16 Mærsk Promoter	310	39 Esvagt Observer	111	62 Irena Arctica	7
17 Esvagt Echo	299	40 Nord Butterfly	105	63 Esvagt Caster	3
18 Mærsk Traveller	266	41 Mærsk Lifter	102	64 Ternland	3
19 Oluf Mærsk	264	42 Ebba Mærsk	100	65 Nord Princess	2
20 Sia	257	43 Charlotte Theresa	95	66 Esvagt Carina	1
21 Mærsk Feeder	250	44 Esvagt Capella	91		
22 Robert Mærsk	249	45 Arina Arctica	80		
23 Nord Hummock	221	46 Esvagt Don	65		

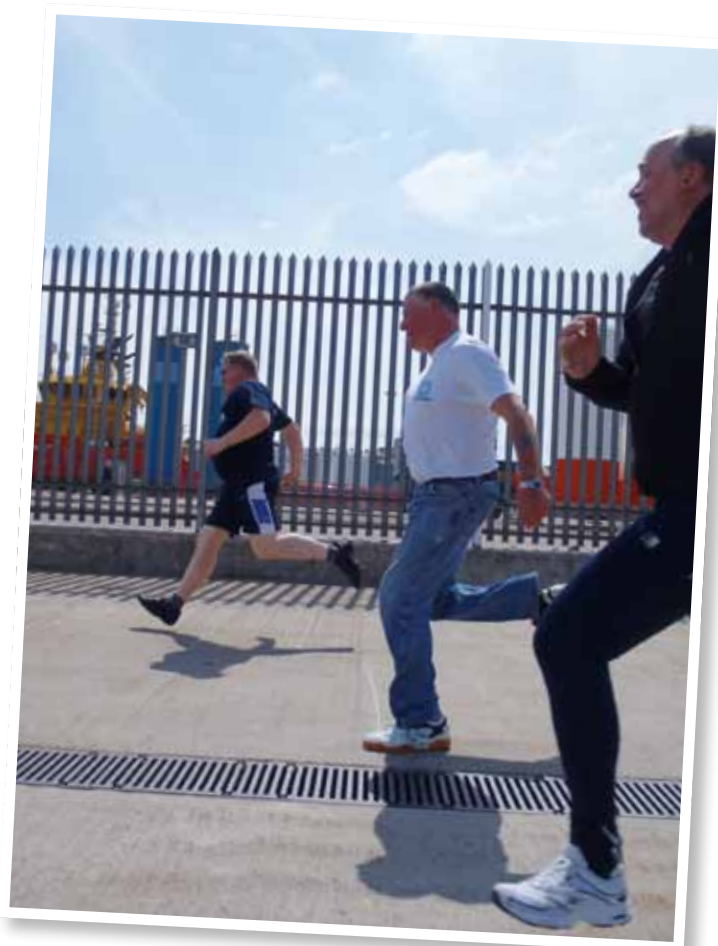
Løbekonkurrencen – individuelt (Km running individual)

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
A. Albert	Nord Swan	19	Christian P. Hansen	Svendborg Søfartsskole	66
Aka Binzer	Crown Of Scandinavia	16	Christian Rasmussen	Prinsesse Benedikte	198
Alan Bailey	Mærsk Fetcher	4	Christian Sparre Søndergaard	Mathilde Mærsk	522
Aldus S. Gador	Laust Mærsk	4	Christofer K	Pearl Seaways	10
Aleks Kabineckis	Urd	47	Christoffer Törnqvist	Bro Developer	150
Aleksejs Matvijenko	Urd	2	Christopher Jacala	King Seaways	22
Alexander Revsbech	Pearl Seaways	17	Claus Rindebæk	Clementine Mærsk	116
Allan Jørgensen	Esvagt Carina	152	Dan Gaarslev	Esvagt Echo	27
Allan Lilleøre	Mærsk Tender	104	Daniel Trukan	Bro Developer	50
Allan Nielsen	Prins Joachim	4	Danilo Mercello Terrida	Crown Of Scandinavia	70
Amit Vijay Hedao	Claes Mærsk	5	Danny Aquino	Pearl Seaways	25
Anders Elmer Pedersen	Sia	38	Dante A. Velasco	Claes Mærsk	11
Anders Kold	Crown Of Scandinavia	11	Dario Mi Saga	Nord Princess	20
Anders Lindegaard Nielsen	Mærsk Achiever	187	David Gudmundsson	Brownsville	317
Anders Ridderberg	Jens Sørensen	7	Dennis Grouleff	Pearl Seaways	173
Andre Eskelund	Mærsk Promoter	69	Dennis Jera	Thor Ingeborg	63
Andreas Eggers Lura	Laust Mærsk	132	Dennis Troelsen	Esvagt Capella	105
Andreas Jensen Kiesbuy	Esvagt Carina	49	Dexter Barientos	Olivia Mærsk	20
Andreas Jensen Kiesbuy	Esvagt Caster	97	Dmytro Kryvoshey	Olivia Mærsk	23
Andri O. Amgrimsson	Svendborg Søfartsskole	16	Dominic Jones Cardano	Nord Butterfly	40
Andrias Hansen	Mærsk Assister	214	Dorota Mirosław	Pearl Seaways	52
Anja Spangsbo	Pearl Seaways	14	Driss Quazzani	Pearl Seaways	7
Anna Dam Krogh	King Seaways	32	Edgar C. Juralbar	Laust Mærsk	10
Anthony Larano	Olivia Mærsk	20	Eduard Sokolov	Mærsk Traveller	172
Apollo Del Pena	Olivia Mærsk	4	Edwin Ramos Quinto	Mærsk Magellan	191
Arleen Pamintuan	King Seaways	9	Elpisio R. Santos Jr.	Nord Princess	236
Arne Helleland	Brownsville	82	Emmanuel C. Ordonez	Torm Mary	595
Arne Thomsen	Prins Joachim	8	Enrico A Benusa	Torm Lilly	136
Arne Zander	Pearl Seaways	6	Erhard Muller	Eleonora Mærsk	29
Arnel Santos	King Seaways	87	Esmar Johannesen	Laust Mærsk	215
Asbjørn Carlsson	Esvagt Don	50	Eustacio Jr Sebastian	Nord Butterfly	24
Bala Krishnan Anish	Laust Mærsk	3	Ey dun Mulla	Torm Laura	33
Bardur Laksafooss	Nord Goodwill	5	Ferddie Gallamaso Pitogo	Claes Mærsk	19
Bedrick Concolado	Claes Mærsk	17	Finn Hansen	Robert Mærsk	160
Benedikte Skovbakke	Crown Of Scandinavia	27	Finn Normann	Prinsesse Benedikte	180
Benedikte Sophie Posthumus	Jens Mærsk	122	Flemming Lentz	Nord Butterfly	92
Bent Kolding	Esvagt Preserver	155	Flemming Nielsen	Esvagt Preserver	210
Bianca Bogs	Pearl Seaways	35	Flemming Sloth	Mærsk Attender	58
Bie	Pearl Seaways	29	Frands Havsager	Arina Arctica	111
Birgitte Bisgaard	Pearl Seaways	27	Frank Møller	Torm Lilly	21
Bjarke Gjødesen	Esvagt Kappa	138	Frank Staal	Mærsk Fetcher	23
Bjarki Tuna Fjerdal	Robert Mærsk	53	Freddy Hansen	Esvagt Capella	83
Bjørn Gravesen	Esvagt Preserver	57	Frede Eskildsen	Mærsk Feeder	36
Bonifacio J. Petero	Charlotte Theresa	32	Frederikke Kam	Pearl Seaways	5
Brandur Niclas Jacobsen	Mærsk Feeder	87	Frodi Thorkildshøj	Mærsk Traveller	479
Brenda V. Spronsen	King Seaways	30	Gareth Williams	Sia	60
Brian Binderup	Pearl Seaways	172	Geeta Vii	Pearl Seaways	1
Brian Mortensen	Nord Hummock	16	Gert Bjerre	Irena Arctica	64
Brian Nielsen	Pearl Seaways	23	Gert V. Poulsen	Georg Mærsk	161
Brian Vegeberg	Esvagt Capella	6	Gregorz Redzimski	King Seaways	114
Brian Witte	Pearl Seaways	10	Gunnar Skinder	Sia	27
Børge Andersen	Oraham	96	Hannah Kelly	Pearl Seaways	166
Carolin Lilja	Pearl Seaways	8	Hans Andrias Joensen	Esvagt Champion	30
Carsten Qvist	King Seaways	17	Hans Christian Cl. Mogensen	Nord Hummock	15
Casper K. Olesen	Svendborg Søfartsskole	20	Hans Jakup Jensen	Esvagt Capella	241
Casper M. Andersen	Nord Goodwill	43	Hans Marius Olsen	Ivar Lauritzen	7
Charles Noble	Sia	16	Hans Nielsen	Esvagt Preserver	61
Chili Keff	Pearl Seaways	91	Hans Pauli Johannesen	Esvagt Carina	126
Christa Wulff	Sia	11	Hanus a Lava Olsen	Mærsk Trimmer	100
Christian Beck	Irena Arctica	109	Harkirat Grewal	Brownsville	20
Christian Dahl Larsen	Esvagt Champion	12	Heidi Nielsen	Pearl Seaways	62
Christian M. Andersen	Svendborg Søfartsskole	176	Heinz Ohrt	Crown Of Scandinavia	3

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Helena Lupak	King Seaways	77	Joel B. Lagos	Claes Mærsk	13
Helene Bulow Jensen	Crown Of Scandinavia	5	Jogvan Petersen	Mary Arctica	3
Henning Buch	Esvagt Preserver	23	Jogvan T. Andreasen	Torm Lilly	104
Henri Luffe	Crown Of Scandinavia	478	Johan Juhlin	Bro Developer	100
Henrik Berg	Torm Ismini	100	Johan Klingberg	Crown Of Scandinavia	4
Henrik Hrab	Pearl Seaways	2	Johannes Ring Andersen	Robert Mærsk	196
Henrik Jensen	Mary Arctica	17	John Andersen	Esvagt Don	75
Henrik Nyvang	Prins Joachim	6	John Andrew Johannesen	Esvagt Carina	210
Henrik Pedersen	Crown Of Scandinavia	85	John Christensen	Svend Mærsk	38
Herluf Vang	Mærsk Attender	146	John Hoffmann Pedersen	Esvagt Don	11
Herman Arrias	Jens Sørensen	2	John Soylu	Nord Hummock	183
Høgni Davidsen	Esvagt Don	454	John Sørensen	Frigg Sydfyen	545
Høgni Petersen	Mary Arctica	13	Johnny Christensen	Irena Arctica	11
Ingimar Thomsen	King Seaways	9	Jon Bogi Guttesen	Mærsk Assister	84
Ivar Poulsen	Nuuk Mærsk	120	Jonard B. Buatin	Claes Mærsk	27
Jacek Niemic	King Seaways	38	Jonas Kristensen	Torm Lilly	103
Jack Henningsen	King Seaways	189	Jonas Ringsted	Pearl Seaways	182
Jack Larsen	Pearl Seaways	98	Joseph Celiz	King Seaways	18
Jacob Bentzen	Crown Of Scandinavia	8	Julius C. Nagpala	Claes Mærsk	6
Jacob Bjerreby	Crown Of Scandinavia	5	Jun A. E. Laurel	Laust Mærsk	45
Jacob Fischer	Albert Mærsk	160	Jørgen Gøgsig Søndergaard	Torm Mary	260
Jacob Fischer	Brownsville	55	Jørgen Jensen	Frigg Sydfyen	20
Jacob Frandsen	Svendborg Søfartsskole	160	Jørn Odgaard	Irena Arctica	4
Jacob Naldal	Urd	45	Kaj E. Kristensen	Esvagt Connector	670
Jacob Skak Nielsen	Mærsk Trimmer	158	Kaj Hallingdal	Esvagt Don	122
Jakob Eg Pedersen	Mærsk Trimmer	2	Kaj Løbner Jepsen	Esvagt Carina	5
Jakub Jendraszewski	Pearl Seaways	86	Karen Nissen Palm	Mærsk Lifter	112
Jakub Pomierski	King Seaways	3	Karina Green Bro	Crown Of Scandinavia	31
Jan Christiansen	Adrian Mærsk	186	Karlot Hergeirsson	Mærsk Trimmer	5
Jan D. Jacobsen	Esvagt Don	502	Karolina Cwajda	Pearl Seaways	156
Jan Eliassen	Sia	1	Karolina Robaczewska	Pearl Seaways	94
Jan Frølgård	Mærsk Laser	622	Karolina Stark	Bro Developer	1105
Jan Kjær Panduro	Nord Hummock	60	Karsten B. Jensen	Ditlev Lauritzen	105
Jan Poulsen	Dan Swift	125	Karsten Poulsen	Dan Swift	74
Jan Suni Petersen	Thor Ingeborg	8	Kaspars Kodols	Urd	18
Jan Thinnesen	Esvagt Preserver	548	Kasper Bo Rasmussen	Lars Mærsk	136
Jane Frilev	Pearl Seaways	61	Kasper Munch	Esvagt Don	153
Jane M. Thomasen	Pearl Seaways	138	Keith Walker Keith Walker	Sia	26
Jann Bach	Esvagt Preserver	105	Ken Bue	Prinsesse Benedikte	23
Janne Magnusson	Crown Of Scandinavia	120	Kenn Rasmussen	Svendborg Søfartsskole	102
Jannek Salmuth Lassen	Mærsk Trimmer	286	Kenneth Pape	Crown Of Scandinavia	22
Jannie M. Dinesen	Svendborg Søfartsskole	19	Kent P. Fallesen	Mærsk Traveller	33
Jari Mellegaard	Esvagt Champion	150	Kim Holm Ørnstrup	Mærsk Tracker	140
Jaroslav Mielcarski	Oraness	54	Kim Mikkelsen	Dan Swift	59
Jean Vincent Abobo	Dan Swift	48	Kim Ostenfeld	Pearl Seaways	15
Jenis Olsen	Esvagt Omega	72	Kim Ulf Hansen	Lars Mærsk	120
Jens F. Boysen	Lica Mærsk	75	Kim Wynne	Crown Of Scandinavia	3
Jens Monk Andersen	Crown Of Scandinavia	31	Kirsten Petersen	Svendborg Søfartsskole	88
Jens O. Christensen	Esvagt Preserver	142	Klaus G. S. Nielsen	Sia	51
Jens Schow Hansen	Mærsk Tender	15	Klaus K. Møller	Maren Mols	64
Jens-Alf Berwald	Ebba Mærsk	103	Knud Erik Jensen	Esvagt Omega	50
Jeppe N. Jørgensen	Pearl Seaways	21	Knud Stæhr	Pearl Seaways	10
Jerry G. Maido	Torm Mary	126	Kristian Joensen	Torm Marie	155
Jes Andersen	Prinsesse Benedikte	6	Kristian Kristensen	Pearl Seaways	77
Jesper	Mærsk Transporter	90	Kristian Mathiesen	Mærsk Achiever	130
Jesper Clausen	Clara Mærsk	257	Kristian Nielsen	Crown Of Scandinavia	221
Jesper Frost	King Seaways	13	Kurt Kølle	Svendborg Søfartsskole	232
Jesper Henriksen	Prinsesse Benedikte	108	Kurt Lützhøft	Ark Futura	231
Jesper Hyllen Sørensen	Pajuttaat	12	Kurt Pedersen	Esvagt Preserver	24
Jesper Jessing	Crown Of Scandinavia	21	Kurt Rasmussen	Maren Mols	86
Jesper P. Christensen	Svendborg Søfartsskole	3	Lars Andersen	Esvagt Delta	10
Jette Krog	Crown Of Scandinavia	4	Lars B. Thorkilsen	Esvagt Champion	84
Jim Emming	Sia	6	Lars Bjørn Rasmussen	Torm Helvig	130
Jim Morten Emming	Sia	30	Lars Darville	Jens Sørensen	28
Joan Petur Joensen	Nuuk Mærsk	101	Lars Greve	Torm Lilly	15

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Lars H. Madsen	Crown Of Scandinavia	20	Michael da Silva Hammer	Frigg Sydfyen	452
Lars Helleberg	Lars Mærsk	29	Michael Frederiksen	Sia	6
Lars Helleberg	Luna Maersk	45	Michael G. Rasmussen	Torm Ragnhild	224
Lars Karlsson	Bro Developer	50	Michael Hylleberg	Nord Swan	129
Lars Knudsen	Crown Of Scandinavia	5	Michael Kjøller	Crown Of Scandinavia	11
Lars M. Hansen	Nord Goodwill	176	Michael Poulsen	Sia	68
Lars Nørgaard Nielsen	Mærsk Blazer	101	Michael Rasmussen	Torm Lilly	173
Lars Peter Kristiansen	Mærsk Transporter	86	Michael Sachetti	King Seaways	62
Lars Skov Engdam	Mærsk Transporter	390	Michael Skeller Andersen	Prinsesse Benedikte	10
Lars V. Hansen	Prinsesse Benedikte	64	Michael Sloth Madsen	Nord Butterfly	263
Lasse Gravesen	Mærsk Attender	25	Michael Thinneren	Ivar Lauritzen	19
Lasse Nielsen	Sia	26	Michael Worm	Mary Arctica	17
Lasse Renbaek	Mærsk Magellan	248	Michel Ole Pedersen	Ivar Lauritzen	19
Lauro Dangupon	Charlotte Theresa	6	Mik Haar	Nord Bell	54
Leif C. Nielsen	Nord Goodwill	6	Mika Kaskett	Ternland	39
Leif H. Petersen	Adrian Mærsk	288	Mikael Ganer-Tolsøe	Ivar Lauritzen	17
Leif Petersen	Maren Mols	112	Mikkel Alsted Christensen	Mærsk Battler	108
Leonilo Ubaldo	Thor Ingeborg	4	Mikkel Kardel	Tor Ficaria	6
Liam McKenzie	Sia	110	Mira Lindholm	Crown Of Scandinavia	8
Lina Brogren	Pearl Seaways	5	Mogens Nielsen	Urd	38
Line Larsen	Crown Of Scandinavia	31	Mogens S. Saack	Esvagt Capella	70
Line Moestrup Jensen	Sia	15	Monica Gratkowska	Crown Of Scandinavia	8
Line W. Jensen	Ark Futura	147	Morten D. Madsen	Esvagt Champion	140
Lisa Jensen	Crown Of Scandinavia	5	Morten H. Skræ	Nord Bell	13
Liselotte Poulsen	Sia	104	Morten Skydsgaard	Claes Mærsk	111
Lone Jensen	Pearl Seaways	3	Morten Terp-Madsen	Jens Sørensen	55
Lone Stæhr	Tor Ficaria	53	My Anderson	Pearl Seaways	80
Loretto Sabille	King Seaways	6	Mykhaylo Nadtochiy	Sorø Mærsk	32
Lukasz Sitniewski	King Seaways	9	Nanna Elkrog Lyck	Torm Laura	110
Lynge Frederiksen	Ivar Lauritzen	101	Nelson Alonzo Sta. Maria	Johannes Mærsk	155
Mads A. W. Olsen	Esvagt Carina	341	Nestor M. Pasia	Nord Butterfly	39
Mads G. Poulsen	Svendborg Søfartsskole	10	Nicanor Mirabueno	Sia	5
Mads Svensson	Mærsk Promoter	32	Nichlas H. Thomasen	Pearl Seaways	5
Mads Sørensen	Crown Of Scandinavia	4	Niels Erik Hansen	Sia	3
Mads Wihlborg	Pearl Seaways	26	Niels Faurby	Mærsk Promoter	186
Magdalena Matyjek	King Seaways	59	Niels K. Nielsen	Urd	30
Magnus Andrias Samuelsen	Mærsk Trimmer	15	Niels Kejser Kristiansen	Mærsk Responder	113
Magnus Boka	Tor Ficaria	55	Niels M. Jensen	Maren Mols	87
Magnus Jespersen	Pearl Seaways	137	Niels Peter Larsen	Josephine Mærsk	145
Majken Haakonsen	Crown Of Scandinavia	74	Noel Paudac	Olivia Mærsk	107
Malene F. Dambro	Pearl Seaways	2	Normunds Butkus	King Seaways	174
Manny Mendoza	King Seaways	31	Ole Bay	Esvagt Cassiopeia	156
Margit Kølle	Svendborg Søfartsskole	227	Ole Hansen	Crown Of Scandinavia	32
Marie Kreuter	Mærsk Tender	89	Ole Pedersen	Sia	47
Mariusz Jaskiewich	Ark Futura	91	Oliver Rogers	Sia	10
Marlon Decoratan Cantiller	Nord Butterfly	33	Olve Hemmel	Mærsk Tender	64
Martin Bo Stausager	Mærsk Feeder	39	Oscar Andreasen	Pearl Seaways	189
Martin Laadegaard	Olivia Mærsk	106	Ove Benjamin Mazur	Lica Mærsk	173
Martin S. Nielsen	Claes Mærsk	175	Palle Andersen	Nord Hummock	108
Martin Skødt	Dan Swift	47	Paul Kragesteen	Esvagt Don	432
Martin Sonny Frederiksen	Mærsk Fetcher	19	Pauli Høgnesen	Nord Butterfly	83
Martin Tøt	Frigg Sydfyen	135	Pauli Johannesen	Mærsk Attender	349
Martin Winther	Esvagt Carina	80	Paulina Hebrowska	King Seaways	193
Martin Ytte Hansen	Adrian Mærsk	398	Peder Hvelplund	Esvagt Preventer	240
Mathias Christoffersen	Crown Of Scandinavia	34	Pekka	Pearl Seaways	25
Mathilde Cecelie Romer Olsen	Torm Mary	257	Per Clausen	Sia	38
Matiss Indriksons	Urd	55	Per Gammeltoft	Svendborg Søfartsskole	171
Max Skou	Torm Marie	143	Per Laursen	Esvagt Preserver	258
Maya L. Dürr	Svendborg Søfartsskole	198	Per Lund Sørensen	Esvagt Don	543
Meinhard Jacobsen	Marchen Mærsk	70	Per Strange	Sia	4
Melvin Raagas	Olivia Mærsk	2	Per Wanngaard	Mærsk Fetcher	173
Mendel Lucero	Charlotte Theresa	552	Pernille L. H. Andersen	Svendborg Søfartsskole	2
Mette Lyneborg	King Seaways	49	Peter Alfred Schmidt	Mærsk Transporter	282
Micele Wallroth	Pearl Seaways	135	Peter Clausen	Mærsk Fetcher	20
Michael Andersen	Ark Futura	103	Peter Dahl	Pearl Seaways	16

NAVN	SKIB	KM	NAVN	SKIB	KM
Peter Lind Thomsen	Mærsk Promoter	30	Svend Aage Hansen	Mærsk Feeder	98
Peter M. Christensen	Esvagt Delta	61	Sylwia Dittmann	King Seaways	85
Peter Mortensen	Olivia Mærsk	208	Søren Hovmand Jørgensen	Jens Sørensen	121
Peter Olldag Bay	Mærsk Fetcher	140	Søren J. Tangaa	Maren Mols	32
Peter Poulsen	Charlotte Theresa	140	Søren Olsen	Charlotte Theresa	65
Peter Rohbock	Prins Joachim	205	Søren Pedersen	Svendborg Søfartsskole	22
Peter Sams	Torm Lotte	820	Søren Therkildsen	Crown Of Scandinavia	24
Peter Thorhauge	Prinsesse Benedikte	10	Teodoro Berano	Nord Swan	54
Petro Kravchenya	Mærsk Fetcher	155	Teresa Wendelboe Petersen	Cecilie Mærsk	1054
Petur Holm Storhamer	Mærsk Transporter	197	Thomas Brixbøl	Crown Of Scandinavia	94
Philip David Bech	Nord Hummock	89	Thomas Hansen	Gudrun Mærsk	110
Pia B. Larsen	Pearl Seaways	147	Thomas Johansen	Crown Of Scandinavia	46
Poul Nymark	Mary Arctica	25	Thomas Lindqvist	Bro Developer	50
Rachau Larsen	Pearl Seaways	3	Thomas Ulriksen	Sia	41
Rachid Balloumi	Pearl Seaways	155	Thorbjørn Hansen	Maren Mols	34
Randi Christensen	Pearl Seaways	49	Tim C. Jensen	Brownsville	110
Randolf Santos	King Seaways	2	Tim T. Kokholm	Svendborg Søfartsskole	11
Rani Rasmussen	Esvagt Observer	259	Tina Lysholk	Sia	36
Rasmus D. Bæk	Esvagt Don	10	Tina M. Jensen	Irena Arctica	20
Rasmus Hoffmann	Torm Mary	202	Tobias Lauritzen	Crown Of Scandinavia	12
Rasmus L. Pedersen	Svendborg Søfartsskole	10	Tomek Baranski	King Seaways	16
Rasmus M. K. Christiansen	Mærsk Transporter	172	Tommy B. Larsen	Urd	10
Rasmus Mejner	Ark Futura	521	Tommy Gamst	Olivia Mærsk	6
Rasmus Peder Hansen	Mærsk Feeder	31	Tommy Johansen	Sia	146
Reymund G, Sulio	Nord Butterfly	38	Tonny V. Petersen	Claes Mærsk	10
Richard Høj Farkas	Sia	46	Torben Back	Jens Sørensen	19
Rikke Andersen	Crown Of Scandinavia	10	Torben Hestbæk	Mærsk Recorder	147
Robert Hansen	Mærsk Attender	185	Torben T. Andersen	Mærsk Fetcher	135
Robert Juul	Estelle Mærsk	132	Troels Juel	Crown Of Scandinavia	4
Robert Larsen	Mærsk Transporter	4	Ulla Lydia	Prins Joachim	4
Robert McBirnie	Thor Ingeborg	150	Vadim Chernyy	Thor Ingeborg	280
Robin Østervig	Esvagt Preserver	55	Verbist Calauad	Charlotte Theresa	54
Rogelio Ubas	Thor Ingeborg	4	Vineet Dev Giri	Luna Maersk	273
Rogvi Thomsen	Josephine Mærsk	211	Winni Bugaard	Crown Of Scandinavia	8
Ronni Joensen	Sia	152			
Rune Hedegaard	Claes Mærsk	38			
Sabina Kammer	Crown Of Scandinavia	8			
Sami El Najmi	Svendborg Søfartsskole	14			
Samuel Grønvold	Mary Arctica	22			
Sandra Dujso	Crown Of Scandinavia	2			
Sandy L. Palla	Thor Ingeborg	16			
Sanne Kragh	Pearl Seaways	11			
Shannie	Pearl Seaways	3			
Sif Emdal	Ark Futura	12			
Sigurd Matz Neergaard	Mærsk Transporter	100			
Simon Drejer Mikkelsen	Esvagt Observer	216			
Simon Eysturdal	Esvagt Champion	33			
Simun Petur Anthoniussen	Mary Arctica	120			
Sinka Abhinshk	Olivia Mærsk	106			
Sofus B. Petersen	Mærsk Fetcher	77			
Steen B. Christensen	Esvagt Capella	112			
Steen Hjartan Sørensen	Torm Lilly	277			
Steen Niemann Kristensen	Mærsk Tracker	222			
Steen Wessel	Nord Hummock	84			
Stefan K. Hansen	Sia	153			
Stefan Kildeborg Hansen	Sia	31			
Stefan Wandel	Pearl Seaways	111			
Steffan Kunoy	Torm Lilly	14			
Stephan Frydkjær	Esvagt Capella	23			
Steven Nielsen	Prins Joachim	56			
Stig Schnell	Esvagt Capella	122			
Stig Vejling Hansen	Esvagt Don	125			
Stig W. Jensen	Svendborg Søfartsskole	2			
Susan Jørgensen	Crown Of Scandinavia	34			
Susanne Jørgensen	Sia	1			



Løbekonkurrencen – skibsstilling (Km running ship-competition)

SKIB	KM I ALT	SKIB	KM I ALT	SKIB	KM I ALT
1 Pearl Seaways	2975	34 Esvagt Champion	449	67 Esvagt Cassiopeia	156
2 Esvagt Don	2477	35 Mærsk Magellan	439	68 Johannes Mærsk	155
3 Crown Of Scandinavia	1639	36 Claes Mærsk	432	69 Mærsk Recorder	147
4 Esvagt Preserver	1638	37 Maren Mols	415	70 Torm Laura	143
5 Svendborg Søfartsskole	1549	38 Laust Mærsk	409	71 Esvagt Kappa	138
6 Bro Developer	1505	39 Robert Mærsk	409	72 Estelle Mærsk	132
7 Torm Mary	1440	40 Mærsk Tracker	362	73 Torm Helvig	130
8 King Seaways	1344	41 Josephine Mærsk	356	74 Jens Mærsk	122
9 Mærsk Transporter	1321	42 Dan Swift	353	75 Esvagt Omega	122
10 Sia	1308	43 Luna Mærsk	318	76 Clementine Mærsk	116
11 Frigg Sydfyen	1152	44 Mærsk Achiever	317	77 Tor Ficaria	114
12 Ark Futura	1105	45 Mærsk Promoter	317	78 Mærsk Responder	113
13 Cecilie Mærsk	1054	46 Mærsk Assister	298	79 Mærsk Lifter	112
14 Esvagt Carina	963	47 Torm Marie	298	80 Arina Arctica	111
15 Adrian Mærsk	872	48 Mærsk Feeder	291	81 Gudrun Mærsk	110
16 Charlotte Theresa	849	49 Lars Mærsk	285	82 Mærsk Battler	108
17 Torm Lilly	843	50 Prins Joachim	283	83 Ditlev Lauritzen	105
18 Torm Lotte	820	51 Mærsk Tender	272	84 Ebba Mærsk	103
19 Mærsk Attender	763	52 Clara Mærsk	257	85 Mærsk Blazer	101
20 Esvagt Capella	762	53 Nord Princess	256	86 Torm Ismini	100
21 Mærsk Fetcher	746	54 Lica Mærsk	248	87 Esvagt Caster	97
22 Mærsk Traveller	684	55 Urd	245	88 Oraholm	96
23 Esvagt Connector	670	56 Esvagt Preventer	240	89 Esvagt Delta	71
24 Mærsk Laser	622	57 Jens Sørensen	232	90 Marchen Mærsk	70
25 Nord Butterfly	612	58 Nord Goodwill	230	91 Nord Bell	67
26 Olivia Mærsk	602	59 Torm Ragnhild	224	92 Oraness	54
27 Prinsesse Benedikte	599	60 Nuuk Mærsk	221	93 Ternland	39
28 Brownsville	584	61 Mary Arctica	217	94 Svend Mærsk	38
29 Mærsk Trimmer	566	62 Irena Arctica	208	95 Sorø Mærsk	32
30 Nord Hummock	555	63 Nord Swan	202	96 Eleonora Mærsk	29
31 Thor Ingeborg	525	64 Ivar Lauritzen	163	97 Esvagt Echo	27
32 Mathilde Mærsk	522	65 Georg Mærsk	161	98 Pajuttaat	12
33 Esvagt Observer	475	66 Albert Mærsk	160		

MEDDELELSE FRA DR –

NU KOMMER DER ATTER LIV I LANGBØLGEN



Mandag den 27. juni nedlægger DR mellembølgefrequensen, og i stedet kommer der atter liv i langbølgefrequensen på 243 kHz, som ellers har været tavs siden den 14. februar 2007. Her vil alle DRs nuværende programmer fra mellembølgen blive sendt fremover. Målgruppen og nogle af kernelytterne på kanalen er langturschauffører, søfolk, fiskere og fritidssejlere og i mindre grad udlandsdanskere, der nu om dage i stigende grad lytter til DRs tilbud via nettet i stedet for. "Vi skifter fra mellembølge til langbølge, fordi DR nu er den eneste, der sender på 243 kHz. Langbølge har en mere stabil og bedre dækning end mellembølgekanalen, der dybest set kun rækker til Hamborg og Oslo," forklarer DRs driftschef Puk Astrud.

TYRKERE HAR FORLADT FREKVENSEN

Da DR tidligere sendte på langbølge, var frekvensen delt med Tyrkiet, og kanalen rakte kun til Alperne. Men nu sender tyrkerne ikke længere på frekvensen. I perioden fra torsdag den 16. juni til mandag den 27. juni bliver udsendelserne både sendt på mellem- og langbølge, indtil mellembølgen bliver udfaset i slutningen af denne måned. "Det er en helt ny sender, vi har fået stillet op i Kalundborg til langbølgesendingerne, og udover at udsendelserne nu vil kunne høres langt ned i Midt- og Sydeuropa, er der også den fordel for DR ved skiftet, at vi kan spare en del penge på strømregningen," forklarer Puk Astrud.

NOMINATIONS FOR 2011 ICSW INTERNATIONAL SEAFARERS' WELFARE AWARDS NOW OPEN

To mark the IMO Day of the Seafarer on the 25th June, International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW) has announced that nominations for the 2011 International Seafarers' Welfare Awards are open. Now in their second year, the ICSW International Seafarers' Welfare Awards recognise companies, ports, welfare organisations and individuals who provide excellent welfare facilities and services to seafarers on land or at sea.

The awards will be judged by leading figures in the industry and presented at a high profile awards ceremony at the International Labour Organisation in Geneva on the opening night of the Maritime Labour Convention tripartite meeting on 12 December 2011.

Roger Harris, ICSW Executive Director, said: – Last year's awards were a huge success with over 2000 nominations received from seafarers around the world. As well as recognising those that already provide exceptional service we hope that by raising awareness of best practice we encourage others to improve existing or establishment new services and facilities.

– Without the 1.25 million seafarers who spend many months away from their families working in challenging environments the global economy would come to a standstill so their health and wellbeing should be a top priority for all those involved in the maritime industry.

There are four award categories - Seafarer Centre of the Year, Port Of The Year,

Shipping Company of the Year and Welfare Personality of the Year. The first three categories will be nominated directly by seafarers. After receiving a nomination shipping companies, ports and seafarer centres will be invited to complete a full awards submission to take them through to the judging stage. The award for welfare personality of the year can be self-nominated or nominated by seafarers' organisations or individuals involved with seafarers' welfare.

Keith Parsons, Group HR Director at V Ships, the awards' principle sponsor, welcomed the launch of the awards: – We are extremely grateful for the work carried out by the ICSW, coordinating the interests of so many global organisations and promoting the welfare of the

seafarer. Rarely have we seen an industry so united, particularly when it comes to welfare issues and we're delighted to join the ICSW in the recognition and celebration of this support.

InterManager sponsors the Shipping Company of the Year award, International Shipping Federation sponsors the Seafarer Centre of the Year award and Teekay Shipping sponsors the Port of the Year award. The awards have been generously funded by the ITF Seafarers' Trust. They are also supported by the International Maritime Organisation, International Labour Organisation, along with the International Shipping Federation, the International Transport Workers' Federation and the International Christian Maritime Association.



The best seafarers center is one of the award categories.

Seafarers can nominate at www.seafarerswelfareawards.org – or by email: awards@icsw.org.uk. Forms for the full submissions are also available online. The deadline for nominations is 9 September and full submissions from nominees must be received by 23 September. Judging will take place in October and the winners will be notified by early November 2011.

Støttesteder 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

Esbjerg Havne-Service

Auktionsvej 5, 6700 Esbjerg
tlf. 75 13 28 59
mobil 29 24 49 86
ehswelf@mail.tdcadsl.dk

Fredericia

Sømandshjemmet
Gothersgade 40,7000 Fredericia
tlf. 75 92 01 99
fsh@fsh.dk

Søfartens Bibliotek

Blegdamsvej 114,
2100 København Ø.
tlf. 35 42 26 10
sbib@sbib.dk

Århus,

International Sømandsklub

Sverigesgade 1, 8000 Århus C.
tlf. 86 12 15 99/51 80 56 67
seamensclub.aarhus@mail.dk

Algeciras, Spanien

Iglesia Danese del Mar
P.O. Box 1268
E-11201 Algeciras
tlf. (0034) 956 632 664
algeciras@dsuk.dk

Hamborg, Tyskland

Dansk Sømandskirke
Ditmar Koel Strasse 2
20459 Hamburg
tlf. +49 (40) 37 13 00
hamborg@dsuk.dk

Hong Kong

1/F., Mariner's Club
11 Middle Road
Kowloon, Hong Kong
tlf. (00852) 23 67 29 22
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

Hull, England

Dansk Sømandskirke
104, Osborne St.
HU1 2PN Hull
tlf. (0044) 1482) 22 54 69
hull@dsuk.dk

London, England

Dansk Sømandskirke
322, Robe Street
London SE16 1TY
tlf. (0044)
(0)20 7232 2227
london@dsuk.dk

New York, USA

Dansk Sømandskirke
102, Willow Street
Brooklyn N.Y. 11201-2202
tlf. (001) 718 875 00 42
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

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

Rotterdam, Holland

Dansk Sømandskirke
Coolhaven 1-7
3015 GC Rotterdam,
tlf. (0031) 10 47 64 016
mobil (0)62 04 06 869
rotterdam@kirken.nl

Singapore

Dansk Sømandskirke
10, Pender Road
Singapore 099171
tlf. (0065) 6274 6344
dkchurch@singnet.com.sg

Tanjung Pelepas, Malaysia

Dansk Sømandskirke
81560 Gelang Patah
Johor Darul Takzim
tlf. +65 9627 9560
iscptp@streamyx.com

mega **vvs**
mega **el**

Ved indkøb via
Mega El & VVS

Log ind med HFV
på hjemmesiden:
www.mega-vvs.dk
– og få 5 % rabat



Nyboder Boghandel
og Antikvariat A/S

Store Kongensgade 114
1264 København K.
Tlf. 33 32 33 20
email: nyboder@bogpost.dk

Leverer til de søfarende
gennem Velfærdskontoret



Hejrevej 39
2400 DK Copenhagen
Denmark

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



Nr. 1, 2011 udgivet af Handelsflådens Velfærdsråd

Hejrevej 39, 2. sal, 2400 København NV, tlf. 35 43 31 11, info@hfv.dk, 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 Kailow



Comming up from Walport Scandinavia

Harry Potter and the Deathly Hallows 2

Unknown Identity

Source Code

Water for Elephants

Tree of life

Potiche

Limitless

X-Men: First Class



Limitless, Virgin Produced



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

Tilmelding sker til Handelsflådens Velfærdsråd