

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2019 ÅRGÅNG 8

TEMA

KÖAR TILL SJÖFARTEN

STORT INTRESSE FÖR SJÖFARTSKONVOJEN

NYHETER VISBORG
Övning gav få svar
REPORTAGE SKÄRGÅRDSÖVNING
Panik på *M/S Dalarö*

FÖRSTA DATORN OMBORD
Leif var med och installerade

Uppskattade fritidshus

SEPTEMBER

Sjöbefälsföreningens fritidshus i Sverige har i stort sett varit fullt uthyrda under hela sommaren, det som normalt annars är lågsäsong. Både Sälen och Idre erbjuder många spännande sommaraktiviteter för hela familjen och naturen runt dessa orter är fantastisk. När det gäller fastigheten i Åre/Tegefjäll har vi haft den stängd hela sommaren för renovering. För något år sedan hade vi en vattenskada i den undre lägenheten och det tog ett tag innan vi fick den iordningsställd. I samband med reparationerna kostade vi själva på lite extra i framförallt kök och badrum och vi noterade då hur fin lägenheten blev jämfört med den övre. Huset är för övrigt från mitten av 80-talet och det har inte gjorts några större renoveringar sedan dess, inför vintersäsongen bytte vi i och för sig samtliga sängar i båda lägenheterna. Under hela sommaren har det pågått renoveringsarbeten. Det har bytts vindskivor och räckverken samt hela huset har blivit målat utvändigt och nu är det den övre lägenheten som får lite extra omvårdnad med bland annat nytt kök. Allt ska vara klart inför vintersäsongen och vi hoppas att kommande hyresgäster uppskattar det nedlagda arbetet.



MIKAEL HUSS

Kansliet håller just nu på att skicka ut information om vilka som fått, och tyvärr också vilka som inte fått, utvalda veckor i våra hus inför vintersäsongen. Idre och Sälen är i princip helt fullbokade, men jag kan notera att Åre/Tegefjäll inte är helt fullbokad. Eftersom båda lägenheterna i Tegefjäll kommer att vara i mycket bra skick så rekommenderar jag er att boka in en vecka i vinter, området erbjuder skidåkning i världsklass och våra medlemspriser är mycket förmånliga.

Nästa fastighet på tur att få en uppträskning är lägen-

heten i Sälen, den som ligger i Sättertjärn mellan Hundfjället och Tandådalen. Den har varit i vår ägo sedan mitten av 90-talet och det är många som haft glädjen att vara där vilket naturligtvis satt sina spår. Dusch, bad, bastu liksom köket måste renoveras och övriga inre utrymmen kommer att få sin beskärda del. Vad gäller det utvändiga så sköter vår bostadsrättsförening detta, vi kommer till exempel att få nytt tak under nästa sommar. Det gör att vi passar på att göra inre reparationer samtidigt, eftersom vi ändå inte kan hyra ut under den tiden.

Föreningens fortsatta funderingar inför framtiden är att det med största sannolikhet kommer att bli en försäljning av fastigheten i Spanien. Det är två lägenheter belägna i Torrevieja relativt nära medelhavskusten. Vi har haft en del bekymmer med service samt underhåll av fastigheten och då vi fått klagomål från flera hyresgäster kan det vara en lösning med försäljning. Då detta blir dags kommer vi att informera på hemsidan. Vi kommer troligen att leta efter något mera lättskött, typ en lägenhet i ett större komplex, där vi enklare kan hantera dagliga problem. Ett alternativ eller ett komplement är att vi även letar efter en lägenhet i Sälenområdet. Vi har nästan alltid fullt uthyrt där och kön för vintersäsongen är mycket lång. Tyvärr är priserna väldigt höga, men vi letar efter lämpliga objekt och vi har dessutom inte bråttom.

Det är roligt att se att våra stugor är så uppskattade. De är vår gemensamma tillgång och för att vi ska kunna fortsätta hålla låga hyror så är det viktigt att vi alla hjälps åt att sköta om och se efter dem. Med det menar jag att man lämnar stugan i det skick som man önskar få den i, att man anmäler till kansliet om något har gått sönder och att man är rädd om möbler och inredning. På så sätt kommer vi att ha fräscha och fina stugor att njuta av i många år framöver!



Renoveringen av huset i Åre pågår för fullt. Foto: Mikael Huss



sjöbefälen Nr 5

04 Nyheter

Lägre bemanning testades aldrig på *Visborg*
 Ökat ansvar för arbetsgivare
 Lotsplikten på väg att ändras
 Ökad säkerhet med automatisk förtöjning

14 Fackligt

Okunnig kritik mot LAS
 Ordförande har ordet
 Fråga ombudsmännen

16 Reportaget: Skärgårdsövningen

Panik beställd på *M/S Dalarö*

24 Intervjun: Annelie Hamberg

Andre vice ordförande berättar om sin första kongress

26 Tema: Sjöfartskonvojen

Lång kö när *Atle* hälsar på
 Branschen behöver folk
 Med sikten på sjöfart

34 Kultur/historia: Första datorn till sjöss

Leif var med och installerade för 50 år sedan

38 In English: The shipping convoy

Shipping needs more people

Utkommer med åtta nummer per år
 Prenumeration 350 kr/år inkl moms
 Årgång 8 Utgivningsdag 6 september 2019

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2019

Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
 info@display-umea.se

Framsidesbild Kö till isbrytaren *Atle* under sjöfartskonvojen.
 Foto Agneta Slonawski

TS-kontrollerad upplaga 6 600 ex.

MEDLEM AV 



Lägre bemanning testades inte

I mitten av juni hölls en stor utrymningsövning på Destination Gotlands nya färja *M/S Visborg*. Syftet var att testa hur mycket personal som behövs för att utrymma färjan. Men eftersom man inte har en lösning på hur man ska spärra av de delar av båten som inte används, så testades aldrig den lägre bemanningen som rederiet har certifikat för. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO REINE PETERSSON

VISBY JUNI 2019

M/S Visborg är Destination Gotlands nya färja, som går i linjetrafik mellan Nynäshamn och Visby. Layouten på fartyget är lite annorlunda än i de äldre båtarna *M/S Visby* och *M/S Gotland*. Bland annat tar *Visborg* fler passagerare och har ett extra fartygsdäck. Trots detta har rederiet baserat säkerhetsbemanningen utifrån de äldre fartygen. De har två olika certifikat, ett för högsäsong, då säkerhetsbesättningen ska bestå av minst 42 personer och ett för lågsäsong, då säkerhetsbesättningen ska bestå av minst 34 personer. För att klara av att utrymma fartyget med det lägre besättningsantalet är tanken att delar av fartyget ska spärras av för passagerarna och att det därför inte behöver genomsökas.

Men farhågor har rests av fackförbunden Sjöbefälsföreningen och Seko sjöfolk att det inte går att spärra av fartyget på det sätt som rederiet tänkt sig och att 34 personer i säkerhetsbesättningen är för lite.

Övningen på *M/S Visborg* initierades därför av Transportstyrelsen för att testa att den mindre besättningen klarar av att utrymma fartyget på ett säkert sätt. Men eftersom rederiet inte hade lyckats hitta ett bra sätt att spärra av fartyget så genomfördes övningen istället med det högre besättningsantalet på 42 personer.

– Att rederiet inte klarade att spärra av delar av fartyget för att köra med den mindre besättningen visar ju att farhågorna som vi hade stämmer, säger Lennart Jonsson, ombudsman på Sjöbefälsföreningen.

– Det var färre statister med än vad som beräknades, men oavsett hur många eller få statister man har i en sådan här övning är det naturligtvis svårt att efterlikna en verklig situation, fortsätter han. Uppenbarligen skötte besättningen detta väldigt bra, men hur man klarar av att utrymma och evakuera fartyget med 1 650 passagerare, eller för den del med färre passagerare och mindre besättning, ger denna övning absolut inget svar på.

Kunde ha varit fler statister

Sjöbefälsföreningens klubbordförande i Destination Gotland, Reine Pettersson, var på plats som observatör under övningen.

– Övningen gick ut på att en lastbil brann på bildäck, och den gick inte att släcka så man var tvungen att överge fartyget och få passagerarna till livbåtarna, säger han.

– Det är en standardövning, fortsätter han. Besättningen hade gjort samma övning på torsdagen så det märktes att de var sammansvetsade.

Till övningen hade de hoppats på att få ihop cirka 300 statister, men det kom endast cirka 180 personer.

– Det kunde ha varit fler statister. När de bokade statisterna så placerade de ut folk lite här och där. Några i restaurangen, några i kupén, några i salongen. Beroende på var de sitter så hamnar de på olika övergivandestationer. De i kupéerna hamnar i livbåtarna, och de i salongerna evakueras via messtationerna, som står för "marine evacuation system" och är en flottstation. Men flottarna löser man inte ut när man övar så här.

Statisterna hade inte fått några roller de skulle spela. Däremot gick Transportstyrelsen runt och plockade bort två ur besättningen och sa att de var skadade.

– Man kan alltid ifrågasätta realismen i övningen. Ska vi öva på att sätta i livbåtarna så brukar vi också öva att något system är satt ur bruk. Men nu var fokus på att besättningen klarade av att överge fartyget, säger Reine Pettersson.

Saknades folk vid inräkning

Överlag tycker Reine att övningen gick väldigt bra.

– De hade hittat saker att förbättra redan på torsdagen. Har man ett scenario där alla inte behövs vid brandbekämpningen så finns det tidigt folk som kan springa upp och klargöra livbåtarna. Sen är det en stress att ha myndighetspersoner som tittar på, säger han.

Men det var en del saker som gick mindre bra. Dels saknades det folk när alla skulle rapporteras in i slutet. Något som Reine tror kan ha berott på att på messtationerna räknas folk när de åker ner en och en. Men eftersom flottarna inte utlöstes så skulle folk räknas när de stod lite här och där. Dels tog det lite för lång tid innan det kom tryck i sprinklersystemet till bildäck, vilket han tror kan bero på att systemet inte har använts och att det därför var en del luft i systemet.

Frågan om bemanningen återstår

Reine har svårt att tro att Transportstyrelsen skulle ge dem några anmärkningar.

– Vi hade en samling efter att statisterna hade gått iland. Då gick vi igenom synpunkter från grupperna. Där sa Transportstyrelsen att de var nöjda med vad de hade sett. Sen hade de en separat genomgång med fartygsledningen, säger han.

Nu återstår frågan om bemanningen. I och med att övningen genomfördes med 42 i besättningen istället för 34 så borde det genomföras en ny övning innan fartyget börjar köra med det lägre besättningsantalet.

– Vi har kört med den högre besättningen hela tiden, plus extrapersonal för service mot passagerarna. Jag skulle tippa att vi är 50–55 personer ombord normalt, säger Reine.

– Den ursprungliga frågan hur man klarar av att utrymma vid lågsång, med färre passagerare, avstängda utrymmen och en mindre besättning fick inga svar. Det återstår nu att se hur rederiet hanterar det här, säger Lennart Jonsson. **SC**

ELMIA NORDIC TRANSPORT INFRASTRUCTURE



Transporter är samhällets blodomlopp

Miljarder satsas för att utveckla den transportrelaterade infrastrukturen.

Vägen till ett hållbart och framtidssäkert transportsystem kräver punktinsatser och samverkan över transportslagsgränser.

Var med och bygg framtiden inom väg-, sjö-, järnvägs- och lufttransport på branschens nya mässa Elmia Nordic Transport Infrastructure.

8-10 oktober 2019

Parallellt arrangeras **Elmia Nordic Rail** en mässa om järnvägsteknik och spårburna transporter och **Elmia Nordic Future Transport Summit**, ett forum på strategisk nivå om transport, infrastruktur och samhällsbyggande.



elmia.se/nordictransportinfrastructure

Ökat ansvar för arbetsgivare

Den efterlängtdade arbetsmiljöföreskriften är nu på plats. På land gäller den sedan länge. TEXT SOFI CEDERLÖF

Den första augusti trädde Transportstyrelsens nya föreskrift, TSFS 2019:56 om arbetsmiljö på fartyg, i kraft. Den ersätter den tidigare föreskriften, TSFS 2009:119 om arbetsmiljö på fartyg. Transportstyrelsens nya föreskrift gör Arbetsmiljöverkets reviderade och nya föreskrifter, AFS, gällande för fartyg och fartygsarbete. Utöver det har Transportstyrelsen gjort särskilda regleringar för sjöfarten i föreskriften. Den nya föreskriften innebär bland annat att Arbetsmiljöverkets föreskrift, AFS 2015:4 om organisatorisk och social arbetsmiljö, även gäller för sjöfarten.

– Vi har efterlyst det här sedan lång tid tillbaka. Förr i tiden när man åkte på förhandling hade man ofta lagboken med sig. Men nu märker vi att det blir mer och

mer problematik av psykosocial typ och vi har saknat verktygen för att lösa den typen av problem, säger Lennart Jonsson, ombudsman på Sjöbefälsföreningen.

– Om du till exempel har en situation där en medarbetare blir mobbad på jobbet, fortsätter han. Om arbetsgivaren då föreslår ett utköp i en sådan situation så löser det inte problemet. Det som snarare behövs är rehabilitering och stöd. Och den här nya arbetsmiljöföreskriften ställer högre krav på arbetsgivaren att lösa konflikten. Att se till att de som trasseras upp hör med detta.

Skarpare formuleringar

En av de stora fördelarna med de nya föreskrifterna är att de har skarpare formuleringar, och att det nu finns en konsekvens för arbetsgivare som inte agerar.

– Man kan se det som en verktygslåda som är full av verktyg för respektive ändamål inom arbetsmiljö, allt från kränkande särbehandling till arbetsplatsens utformning. Dessutom har arbetsgivaransvaret

ökat markant. Förut var det lite som Allmänna reklamationsnämnden, det är meningen att du ska följa det men det händer inget om du inte gör det, säger Lennart Jonsson.

Inte acceptabelt

Sjöbefälsföreningen har länge varit kritiska till att Arbetsmiljöverkets föreskrifter inte gäller sjöfarten direkt, utan att de måste ta omvägen via Transportstyrelsen. Eftersom de ofta har tagit lång tid på sig, innebär det att hela Sverige lyder under samma arbetsmiljöföreskrifter, förutom just sjöfarten.


– Sjöbefälsföreningen anser att det inte är acceptabelt att sjöfarten under långa tidsperioder inte har uppdaterade arbetsmiljöföreskrifter, att det bästa vore att sjöfartsbranschen lyder under samma arbetsmiljöföreskrifter som alla andra branscher och att Arbetsmiljölagen skrivs om så att Arbetsmiljöverkets föreskrifter också gäller för sjöfarten, säger Johan Marzelius, ombudsman på Sjöbefälsföreningen. **SC**

MARINE WORKS

DIVING COMPANY


**Professionella dykare
med kort varsel**

Telefon +46 (0) 705-44 45 54
www.marineworks.se



Var är vår kapten?

**Behöver du också hitta personal?
Vi hjälper dig.**



marinkraft
www.marinkraft.se

Sjöfartshögskolan i Kalmar söker PREFEKT

Läs mer om tjänsten på lnu.se/mot-linneuniversitetet/Lediga-jobb/

Linnéuniversitetet

Kalmar
Växjö







PRISAD HANDBOK

*Stiftelsen Sveriges Sjömanshus
Litteraturpris 2019 tilldelas
Eva Johansson, som skrivit vår
handbok Släktforska om Sjöfolk.*

*Prisutdelningen sker i Stiftelsen
Sveriges Sjömanshus monter på
bokmässan i
Göteborg den
27 september.*

För att fira utmärkelsen erbjuder vi **50 kr rabatt** på handboken Släktforska om sjöfolk i Rötterbokhandeln. Ange rabattkoden **SJOFOLK**.

www.rotterbokhandeln.se
Rötterbokhandeln – för dig som släktforskar

APROPÅ TONNAGESKATTEN:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell

med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

Vill du veta mer, ring eller kom och besök oss. Du är alltid välkommen! **Telefon 08-640 94 96**

E-mail katarina.sjofartsklubb@telia.com - www.katarinasjofartsklubb.com

Du hittar oss även på [facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb](https://www.facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb)

Besöksadress Glasbruksgatan 2, Porten ovanför Sjöfartshotellets entré - **Hotellbokning** 08-517 349 80

Uppdatera din mailadress!

I höst är det kongressval där du som är aktiv- och interaktiv medlem får möjlighet att rösta på de kandidater som du tycker ska bli kongressombud. Men för att få rösta måste du ha uppgett en aktuell e-postadress till oss i föreningen.

Om du är osäker på vilken e-postadress du har angett till Sjöbefälsföreningen, eller vill rapportera in en ny, är det därför väldigt viktigt att du hör av dig till oss och kontrollerar att vi har en aktuell e-postadress till dig. Du når oss på 08-518 356 00 eller på sbf@sjobefal.se.

Om du vill rapportera in en ny e-postadress kan du även fylla i det på vår hemsida. På startsidan klickar du på "Bli medlem". Sedan fyller du i ditt namn och din e-postadress och klickar i "Jag är befintlig medlem". Fyll i de uppgifter du vill ändra och tryck nästa steg, tills du får upp "Tack för dina ändringar!"

Bara de som har uppgett en aktuell e-postadress kommer att kunna rösta i kongressvalet i höst!



Sjöbefälsföreningen

kallar till ordinarie kongress under 2020

Enligt SBF:s stadgar § 9 mom 1 kallar föreningsstyrelsen till ordinarie kongress den 2-4 juni 2020 i Frösundavik, Solna utanför Stockholm. Den av kongressen 2016 utsedda valberedningen har påbörjat sitt arbete med att ta in kandidater till ombud på ordinarie kongressen. Enligt stadgarna ska minst 90 kandidater finnas på valsedeln.

Medlemmar som är intresserade att kandidera kan med fördel meddela detta till valberedningen via e-post till valberedningen@sjobefal.se. Skriv namn, rederi och kontaktuppgifter till personen du nominerar. Observera att personen måste vara tillfrågad och aktiv eller interaktiv medlem. Senast den 20 september måste ditt förslag ha inkommit till valberedningen.

Enligt § 9 mom 1 i stadgarna ska ordinarie kongress utannonseras i föreningens tidskrift minst tre gånger. Detta är den första av dessa annonser.

Biljetter till bokmässan

Bokmässan hålls den 26–29 september och där kommer bland annat Sjöfartens kultursällskap att finnas på plats. Sjöbefälen har fått biljetter till mässan som vi lottar ut bland Sjöbefälsföreningens medlemmar. Är du intresserad av att få en biljett till mässan så skicka ett mail till sjobefalen@sjobefal.se och skriv ditt namn och adress som du vill få biljetten skickad till. Skriv även att det gäller biljett till bokmässan.

Stuglottingen avslutad

Nu ska alla som har anmält intresse för någon av föreningens fjällstugor ha fått svar. Den 16 september klockan 13.00 släpps de veckor som fortfarande är lediga efter lottningen på vår hemsida. Till dessa veckor är det först till kvarn.

Dags att söka från Herman och Sigrids stiftelse

För den som är i behov av tillfällig ekonomisk hjälp finns det möjlighet att söka bidrag från Herman och Sigrid Nyléns stiftelse. Stiftelsen lämnar understöd till befälhavare och styrmän som på grund av sjukdom, arbetslöshet, höga boendekostnader eller stor försörjningsbörda är i behov av tillfällig ekonomisk hjälp. Stiftelsen kan även lämna bidrag till pensionerade fartygsbefäl, efterlevande till fartygsbefäl samt studerande på sjöfartshögskolorna, såväl nautiker som tekniker, som av olika skäl har ansträngd ekonomi. Ansökan finns att ladda ner på föreningens hemsida och ska vara inne senast den 1 oktober.

Insänt: Framtidens fartyg

Vill som medlem delge förbundet egna tankar om framtidens fartyg. Är helt emot så kallade autonoma fordon och ser inte med blida ögon på förespråkandet av dessa. Tjänstgör själv som maskinbefäl och anser att vi alltid ska ha en "nyckel" till maskinen för att kunna ta ursprunglig huvudkontroll av start/stopp, varvtal, fram/back samt styrmaskins roderutslag om de vidareutbyggda systemen fallerar. Byggs detta bort med hjälp av elektroniska slutna digitala system så har maskinbefälet spelat ut sin roll till sjöss. Jag vill inte tjänstgöra på ett fartyg om denna "nyckel" saknas. Något vi borde ta i beaktande för framtida lagstiftningar när nu autonoma fartyg diskuteras. Se vad som hände med Boeing Max-planen med två katastrofer nyligen.

Vidare så anser jag att om fossilfri drift ska tas med i framtida planer så ska kärnbränslen samt bränsleceller vara med i dessa. Förslagsvis lägger förbundet medel till att främja sådan forskning och studier.

/Lars-David Bergmark, Sjöingenjör



Sjömanskyrkan Stockholm

Sjömanskyrkan i Stockholm

Vi finns lokaliserade i Frihamnen i Stockholm.

Våra verksamheter är

- Fartygsbesök i Stockholm, Södertälje och Nynäshamn.
- Läsrumsverksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs och föreningsverksamhet

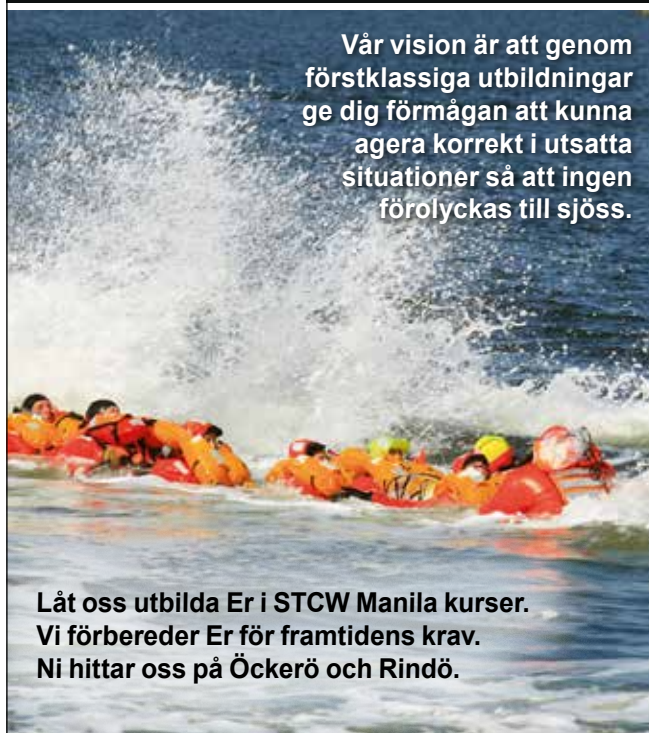


Besöksadress: Södra Hamnvägen 15
Telefon: 08-556 943 30
Mobil: 070-461 94 80
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Öckerö Maritime Center

Vår vision är att genom förstklassiga utbildningar ge dig förmågan att kunna agera korrekt i utsatta situationer så att ingen förolyckas till sjöss.



**Låt oss utbilda Er i STCW Manila kurser.
Vi förbereder Er för framtidens krav.
Ni hittar oss på Öckerö och Rindö.**

www.sjosakerhet.nu Tel 031-97 65 90



Lotsplikten på väg att ändras

I vissa farleder kan lotsplikten komma att skärpas medan det kan bli lättnader i andra områden. Det säger Siv Thorsköld på Transportstyrelsen som deltar i myndighetens översyn av lotsverksamheten. De nya reglerna väntas träda ikraft i oktober nästa år. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN

NORRKÖPING JULI 2019

Dagens lotsplikt bygger på ett regelverk från 1983 och tar främst hänsyn till fartygens längd och last. Men nu ska regelverket uppdateras och moderniseras.

Sedan 2016 pågår en översyn av Sveriges cirka 240 lotspliktiga farleder där varje sträcka riskbedöms utifrån en rad olika parametrar såsom geografi, strömmar, våghöjder och trafiktäthet. Därefter tittar man på det aktuella fartyget, utrustningen ombord och besättningens kunskaper och erfarenheter av den aktuella sträckan.

Samtliga data ger en viss poäng som vägs samman för att räkna fram risknivån för ett enskilt fartyg i en viss farled och ge svar på om lots ska krävas eller inte. Hur det nya sättet att bedöma lotsplikten kommer att påverka lotsverksamheten är ännu oklart, men skillnader kommer

det sannolikt att bli, säger Siv Thorsköld.

– I vissa farleder blir det antagligen lättnader från lotsplikten. Visby är ett exempel där det är förhållandevis oproblematiskt att gå in med raka anlöp och en nybyggd kaj. I andra leder kan lotskraven skärpas. Stockholm är ett exempel på en lång farled som går genom en ganska svårnavigerad skärgårdsmiljö.

Första delen av översynen klar

I början av sommaren blev lotsutredningen klar med första delen i översynen. Den pekar ut 22 olika parametrar att ta hänsyn till vid bedömning av lotsplikten, men de är ännu inte fastställda och vissa faktorer kan tillkomma eller strykas. Grundregeln i det nya bedömningssystemet är att samtliga fartyg över 70 meter ska vara lotspliktiga. Utifrån det ska sedan dispens kunna sökas med hänsyn till de faktorer som Transportstyrelsen beslutat om. Enligt Siv

Thorsköld är ambitionen att göra ansökningsförfarandet så enkelt som möjligt.

– Alla fartyg över 70 meter kommer inte att behöva lots om man uppfyller vissa kriterier, som exempelvis att fartyget har en bra konstruktion, understiger en viss storlek och inte fraktar farlig last. Om det krävs lots kommer man att kunna läsa sig till på egen hand, utan att behöva kontrollera med myndigheten.

Inte till vilket pris som helst

Siv Thorsköld säger att flera av de leder där behovet av lots är som störst, med trånga passager och mycket skärgård, främst återfinns i de nordöstra delarna av landet. Även dricksvattentäkter, som Mälaren och Vänern, kommer sannolikt att bedömas särskilt strikt medan vissa fartyg som går i korta inlopp till hamnar i landets södra delar kan få lättnader från lotsplikten.

– Vi vill skapa ett mer förfinat system där vi tar hänsyn till betydligt fler faktorer än idag och för att nå dit har vi samarbetat med flera andra myndigheter och hört både lotsar och befälhavare. Men vi kommer inte att driva igenom förändringar till vilket pris som helst. Idag har vi en god sjösäkerhet och den ska vi behålla eller förbättra. **LS**

Sjöfartens Dag MARITIME DAY

Welcome back
Thursday 14 May 2020



www.sjofart.ax

Organizer:



In co-operation with:



*“Our new generation LNG fueled tankers
will be the most environmentally friendly
in the business”*



Rederi AB Älvtank
www.alvtank.se



Reliable supply
Availability on demand
Safe operations

The LNG fuel provider



The energy company Gasum (former Skangas) is a Nordic gas sector expert that is building a bridge to a carbon neutral society on land and at sea. Gasum is the leading liquefied natural gas (LNG) player in the Nordic market. The company help their marine customers in achieving their environmental and operative objectives by providing effective and reliable LNG deliveries.

Gasum

gasum.com/Ing

Ökad säkerhet med automatisk förtöjning

Med automooring minimeras riskerna vid förtöjning, ett av de farligaste arbetsmomenten ombord. Tallinks *Megastar* var ett av de första fartygen att börja använda systemet i en nordisk hamn och befälhavare Vahur Söstra tycker att det fungerar utmärkt. TEXT LINDA SUNDGREN

HELSINGFORS JULI 2019

När Tallinks ropax-färja *Megastar* närmar sig kajen i Helsingfors behöver manskapet inte längre dra fram förtöjningstrossar och starta spelen. Istället kan de i lugn och ro vänta på att befälhavaren lägger fartyget till rätta vid markeringarna på kajen och via en manöverplatta på bryggan förtöjer fartyget till de sex vakuumm-moduler som står placerade längs kajkanten.

– Det är väldigt enkelt, säger kapten Vahur Söstra som befinner sig mellan Tallinn och Helsingfors när vi talas vid i telefon. Om det blåser hårt kan det ta lite längre tid att komma i rätt position, men vanligtvis är det inga problem.

Ökar säkerheten

Den största fördelen med automooring jämfört med traditionell förtöjning är, enligt Vahur Söstra, den ökade säkerheten. När man inte längre behöver hantera trossar och spring elimineras risken för klämskador och att någon ska träffas av rekylen från bristande förtöjningsgods. En annan fördel är att det går betydligt snabbare, både vid ankomst och avgång.

– Framför allt går det fort att lämna kajen. När vi är redo att avgå trycker jag bara på en knapp och tio sekunder senare är vi loss, säger Vahur Söstra.

Enligt *Megastars* befälhavare fungerar automooringtekniken för det mesta bra. Men systemet har vissa begränsningar och ibland blir man tvungen att förtöja på vanlig väg.

– Vi har en vindgräns från systemleverantören på 19 meter per sekund och blåser det mer än så måste vi stödja med

manuell förtöjning. Men som befälhavare vill man inte testa några gränser och därför har vi satt en egen limit för systemet på 16 meter per sekund.

Andra tillfällen då det kan bli problem med den automatiska förtöjningen är om det vintertid bildas is på skrovet eller när man utför service eller backup på IT-systemet.

– På ett år kanske det handlar om sammanlagt 30 dagar då vi behöver stödja med trossar. Men det är ingenting jämfört med att behöva förtöja traditionellt 365 dagar om året som vi gjorde innan, säger Vahur Söstra.

Helsingfors var första hamnen i Norden att erbjuda automatisk förtöjning för större fartyg. *Megastars* destination på andra sidan Östersjön, Tallinn, har däremot inte något motsvarande system och där förtöjer man fortfarande manuellt.

Men Vahur Söstra berättar att även hamnen i Tallinn är på väg att upphandla ett automatiserat förtöjningssystem och har börjat ta in offerter från olika leverantörer. Att det finns en risk att besättningen skulle tappa förmågan att förtöja på traditionellt vis om det blir automatiserat i båda hamnarna, tror Vahur Söstra inte.

– Jag jobbar på ett högteknologiskt fartyg, men har inga problem att segla manuellt när det behövs. Automooring ökar säkerheten ombord och jag ser bara fördelar med det.

Tekniken är på frammarsch

Allt fler hamnar världen över överväger automatiska förtöjningssystem. I början av året meddelade även Långnäs på Åland att man skrivit kontrakt med den svenska koncernen Trelleborg AB om leverans av ett automatiskt förtöjningssystem. I ett pressmeddelande uppger vd:n för Långnäs hamn, Ronny Eriksson, att hamnen har uppemot 3 000 anlöp per år och att automatiseringen ska underlätta en snabb, säker och pålitlig förtöjning även i framtiden. Exempel på andra länder som har hamnar med automatisk förtöjning är Danmark, Australien, Canada, Sydafrika och Turkiet. **LS**



I Helsingfors finns sex vakuumm-moduler som står placerade längs kajkanten som förtöjer fartyget automatiskt.

FOTO: TALLINK GRUPP

Okunnig kritik mot LAS

Arbetsgivarnas främsta kritik mot LAS är att turordningsreglerna gör att de tappar värdefull kompetens. Men i undersökningar som gjorts visar det sig att det finns en större samsyn mellan facket och arbetsgivaren än vad som kommit fram i debatten. Juristen Stig Gustafsson reder ut.

Redan 1974, på utredningsstadiet av lagen om anställningsskydd (LAS), ifrågasatte arbetsgivarna behovet av en skyddslag för de anställda. Som ledamot av den statliga utredningen har jag personliga minnen av arbetsgivarnas oförsonliga motstånd till en lag. Man framhöll att utredningens majoritet – som föreslog lagstiftning – inte beaktat ”de allvarliga problem som måste uppstå för företagen om det långtgående förslaget genomförs”. Det fanns en risk med lagen – menade arbetsgivareföreningens ledamot i utredningen – att ”en arbetsgivare i tveksamma fall föredrar att inte anställa någon framför att ta någon om vars lämplighet man ej är helt övertygad”. Ett av de mest skruvade argument mot LAS jag upplevt.

Från att ha haft denna principiellt kritiska inställning till LAS har arbetsgivar-kritiken numera kommit att handla framförallt om turordningsreglerna. Här vill man från arbetsgivar-sidan ha betydligt större inflytande att bestämma vem som ska sägas upp vid arbetsbrist. Den stora tvistefrågan är om arbetsgivarnas krav på att ”lämplighet och skicklighet” ska vara med i bedömningen av vilka som ska sägas upp. Mot detta hävdar facket att LAS bestämmelse om ”sist in först ut” ska vara huvudregel.

En viss förskjutning har skett

Med tiden har dock en viss förskjutning skett i synen på dessa principer. I förhandlingar om avtalssturlistor har man från fackets sida alltmer tagit hänsyn också till företagets krav på tillräckliga kvalifikationer hos arbetstagarna, men samtidigt ställt krav på vidareutbildning för de som sagts upp.

LAS regler om turordning innebär att vid uppsägning på grund av arbetsbrist ska längre anställningstid ge företräde till

fortsatt arbete eller återanställning. I företag med högst tio anställda får arbetsgivaren undanta två arbetstagare som enligt arbetsgivarens bedömning är av särskild betydelse för den fortsatta verksamheten.

Turordningsreglerna i LAS kan sättas ur spel och ersättas med kollektivavtal. Ett sådant avtal gäller för både organiserade och oorganiserade arbetstagare under förutsättning att de sysselsätts i arbete som avses med kollektivavtalet. På arbetsplatser utan kollektivavtal finns ingen möjlighet att med bindande verkan träffa avtal om avvikelser från LAS. Kollektivavtal om turordning vid uppsägning kan dels ha träffats i förväg, det vill säga avtalet har redan sådana regler som standardvillkor, dels kan i en uppsägningssituation överenskommelse om en så kallad avtalssturlista träffas.

Gjorde gemensam utredning

En gemensam utredning om de faktiska konsekvenserna av turordningsreglerna i LAS gjordes för några år sedan av PTK och Svenskt Näringsliv (SN). Samtidigt gjorde LO och SN en liknande undersökning.

De gemensamma utredningarna mynnade ut i att facket är berett att rucka på turordningsreglerna i LAS om arbetsgivarna är beredda att satsa på kompetensutveckling för de uppsagda arbetstagarna. Detta krav gäller både för tillsvidareanställda och visstidsanställda – en grupp som ökat starkt på senare år. Redan idag gäller att en arbetstagare som har för gammal kompetens inte har någon reell trygghet i anställningen. Avtalssturlistor används i allt större omfattning och där har fack och arbetsgivare ofta frångått LAS turordningsregler. Ett problem är att när flera arbetstagare har en snarlik kompetens måste det enligt fackets mening finnas någon slags mekanism för att vär-

dera kompetensen. Annars blir det arbetsgivarens godtycke som gäller.

För att undersöka hur turordningsreglerna tillämpats gjorde parterna på tjänstemannasidan en undersökning omfattande 200 företag som hade genomfört driftsinskränkningar. Undersökningen visade på en större samsyn än vad många trott.

Finns ofta samsyn

Sammanfattningsvis visade undersökningen följande:

- Nio av tio företagsföreträdare och fackliga företrädare uppgav att relationen mellan företag och fack var god vid tiden för förhandling om driftsinskränkning.
- Nio av tio företag och sju av tio fackliga företrädare uppgav att det fanns en samsyn om behovet av driftsinskränkning.
- Drygt nio av tio företag och drygt sju av tio fackliga företrädare uppgav att man kommit överens om vilka som skulle sägas upp.
- När företag och fackliga företrädare kom överens var avtalssturlista det vanligaste avtalet. I nio av tio fall var avtalssturlista kombinerat med någon typ av förmån utöver lag och avtal till de uppsagda arbetstagarna – förlängd/arbetsfri uppsägningstid var det mest frekventa.
- Åtta av tio företagsföreträdare och sju av tio fackliga företrädare uppgav att man var nöjd med resultatet av turordningsförhandlingarna.
- Nio av tio företag och sex av tio fackliga företrädare uppgav att det var lätt att stå för överenskommelsen.

LAS har visat sig vara robust

En starkare dementi av arbetsgivarnas påståenden om att turordningsreglerna skulle vara ett allvarligt hinder i verksamheten har man svårt att tänka sig. Arbetsgivarnas kritik av turordningsreglerna är ingenting annat än ett försök att bakvägen återinföra arbetsgivarnas fria uppsägningssrätt.

Det kan konstateras att LAS, med sin mix av tvingande regler och en möjlighet för parterna att komma överens om avvikelser från lagen, visat sig vara mycket robust. Kritiken mot LAS turordningsregler är med andra ord betydligt överdriven. **S G**

Ordförande har ordet

Hej på er, hoppas att ni haft en bra sommar! I synnerhet ni som varit ute på första jobbet efter examen från sjöbefälsskolorna!

Då jag kom hem förra gången så var det något jag ville kolla rörande bunkring i Tillsynshandboken, men plötsligt fungerade inte länken jag hade sparad, det blev en sådan där "404 not found". Frågade Transportstyrelsen vart detta förnämliga stöd för oss yrkesverksamma tagit vägen och fick till svar att "Tyvärr är tillsynshandboken borttagen från vår hemsida. Anledningen är att den är i stort behov av uppdatering och vi har inte haft någon resurs avsatt på länge för att hålla den uppdaterad". Det är ju mycket tråkigt tycker jag, för det har varit ett enkelt sätt att hitta regelverket, men också för att snabbt få fram vilken författning man skall titta i. Så jag vill uppmana Transportstyrelsen att tillföra de resurser som krävs för att uppdatera och upprätthålla detta verktyg! Men det är ju lite snopet för fler i organisationen, för plötsligt har vi hundratals arbeten i underhållssystemet där det finns en hänvisning till något som inte längre finns...

Under SOLAS, MARPOL och UNCLOS så är flaggstater eller hamnstater skyldiga att göra utredningar av olyckor eller incidenter och rapportera dessa till IMO. Till att börja med så är det många av dessa utredningar som aldrig rapporteras in till IMO, dessutom så är dessa inte offentliga. Det är ju olyckligt för oss som är intresserade av att dra lärdom av dessa olyckor och incidenter.

Under min förra ledighet var jag på en STCW-refresh eftersom mina certifikat snart går ut. På det hela taget var det en mycket bra kurs, även om jag ser att delar av upplägget skulle kunna effektiviseras, fast det är som det är. Men när vi höll på där med räddningsfarkoster, då fick jag ett matt-anfall över hur statiskt och trögt mycket är i SOLAS och STCW. Det hänger nog kvar sedan 100 år tillbaka... Det fastslås i regelverket (i Sverige genom TSFS 2011:116) att vi under förnyelsen av certifikatet skall visa att vi klarar att styra på givna kompasskurser, vi skall också visa att vi klarar av att backa ut från ett fartyg med livbåten.

Om man tar ett eller två steg tillbaka och ser på det från lite distans, då känner jag: den dagen vi tvingas gå i livbåten på Stilla havet, den dagen kan vi nog lära oss styra på kurser, det är inget man behöver ödsla tid på under utbildningen, samma sak med att backa från fartyget.

Det ger mig en "flash-back" från då jag var i mitt andra fartyg. Hade precis gått ut DU-linjen och där på *Viking* lärde vi oss att putta ut livbåten från fartygssidan med årlommen, sedan rodde vi i takt och det var attans noga med hur årlbladen skulle föras och vinklas i vattnet och luften för att vi skulle få godkänt. Så drillade som vi var skulle vi nog kunnat ro Vasaorden med hedern i behåll! När jag sedan var med om första livbåtsövningen ombord i *Tamara*, där vi bara firades ner och körde en sväng med motorn, frågade jag i ungdomligt oförstånd ifall vi inte skulle ta ut årorna och ro också? Då sade matrosen "Japan-Pelle" ungefär samma som jag skrev ovan: den dagen vi tvingas gå i livbåten på Stilla havet, den dagen kan vi nog lära oss ro i takt!

Helt sant! Så som jag ser det bör man lägga tiden under refresh-utbildningarna på mer meningsfulla eller användbara saker istället! Tycker du som jag, eller skall vi ha mer kursstyrande och backande?



MATS HÖGBLOM



Fråga ombudsmännen

Här svarar våra ombudsmän på fackliga- och arbetsrättsliga frågor. Om du har en fråga du vill få svar på kan du maila till: sjobefalen@sjobefal.se

Hej, jag jobbar i ett rederi där vi i besättningen har en del önskemål om förändringar i kollektivavtalet. En kollega till mig nämnde att vi just nu har fredsplikt men kunde inte riktigt förklara vad det innebar i praktiken. Kollegan nämnde också något om att det är kongress nästa år där man har möjlighet att påverka via motion-/er om vad Sjöbefälsföreningen ska arbeta med framgent, hur ska man som medlem gå tillväga?

Hej och tack för din fråga. Det stämmer som din kollega beskrev att vi just nu befinner oss i en fredsplikt. Fredsplikt innebär att kollektivavtalsbundna arbetsgivare och arbetstagare (arbetstagarorganisationer) inte får vidta eller delta i strejk, blockad, eller andra stridsåtgärder. Fredsplikten gäller så länge kollektivavtalen gäller. Däremot när nya kollektivavtal ska förhandlas fram och man befinner sig i ett kollektivavtalslöst tillstånd gäller inte fredsplikten. I vår nästa år ska våra kollektivavtal förhandlas om och då finns en möjlighet för oss att göra ändringar. Man ska dock komma ihåg att ändringar i kollektivavtalet ofta har ett pris, antingen i form av ett utbyte med ändringar som arbetsgivaren vill göra eller genom ett minskat lönepåslag.

Vill man som medlem påverka vad som ska ändras i kollektivavtalet finns det två vägar att gå. Antingen kan man kontakta sin fackklubb om det finns någon sådan på arbetsplatsen och framföra sina önskemål, och be dem ta med sig önskemålen till vår avtalskonferens, som kommer att hållas innan avtalsrevisjonen drar igång. Eller så kan man, som din kollega nämnde, skriva en motion till vår kongress som kommer att hållas nästa år. Kongressen är Sjöbefälsföreningens högsta beslutande organ. Normalt är det en kongress per period, det vill säga fyra år. En motion är ett förslag på något som föreningen ska göra eller verka för under de kommande fyra åren. Alla medlemmar kan skriva motioner, och de kan handla om allt som man vill att föreningen ska jobba för, inte bara när det gäller kollektivavtal.



Panik beställd!



Plötsligt slår lågorna ut i maskinrummet på *m/s Dalarö*. Nu måste de sex besättningsmedlemmarna snabbt få 200 panikslagna passagerare i flottarna. När skärgårdsrederierna övade utanför Stockholm i maj blev många största skräck kusligt verklig. TEXT OCH FOTO MIKAEL MAHLBERG

STOCKHOLM MAJ 2019

Försommardagen är solig och stilla, ombord på Waxholmsbolagets *m/s Dalarö* råder uppsluppen stämning. De 200 passagerarna ska ut i skärgården på vad som ser ut att bli en lugn tur. Men plötsligt händer något. Strax utanför Blockhusudden stannar fartyget. Så sprakar kapten Håkan Mannbrinks röst ur vhf:en:

– Det här är Dalarö, vi har fått brand i maskinrummet, vi kommer att evakuera samtliga passagerare.

I det tumult som utbryter när passagerarna sliter åt sig flytvästar och springer till övre däck drabbas en del resenärer av panik, medan andra försöker lugna sina medpassagerare. Vissa sitter apatiska och stirrar framför sig. Blödande människor faller i lejdarna och trampas ned medan brandröken sprider sig ombord. Snart trängs flytvästklädda passagerare på däck, redo att gå i flottarna.

En av de största civila övningarna

Lyckligtvis är paniken bestämd, blodet rödfärg och branden simulerad.

Allt är nämligen en del av den stora sjöräddningsövning som beställts av de fyra skärgårdsrederierna Skärgårdsbolaget, Strömma turism, Blidösbolaget och Rederi Ballerina. Totalt deltar 300 personer i vad som är en av de största civila sjöräddningsövningarna på senare år i Sverige.

– Det genomförs inte övningar så ofta i den här skalan, Sjöfartsverket genomför en varje år men mest för myndigheter och det är sällan anpassat för oss, säger Ludwig Lindkvist, vd på Skärgårdsbolaget och drivande bakom övningen.

– Det var faktiskt en av våra befälhavare som skickade in ett förslag om att vi borde göra en gemensam övning. Det var lite roligt, de flesta nappade på det och därifrån drog planeringen igång, säger han.

Målet för dagen är att öva evakuering. De flesta deltagarna vet att det ska bli en övning, men inte exakt vad som ska hän-

da, berättar Dalarös befälhavare Håkan Mannbrink.

– De andra vet att syftet är en väldigt stor evakuering. De vet var övningsområdet är men inte var det kommer att hända. De vet också att de ska vakta radion vid ett visst klockslag och på kanal sex.

Eftersom rederierna denna gång håller i upplägget deltar ovanligt många passagerarbåtar tillsammans med gänget av polisbåtar, kustbevakningsfartyg och sjöräddare. Passagerarna ombord på Dalarö är frivilliga "figuranter", som förutom personal från rederierna också består av vanliga nyfikna från allmänheten. Även om bara 200 till slut dök upp som passagerare på *m/s Dalarö* jämfört med förväntade 500, är det en utmaning att evakuera en skärgårdsbåt.

Denna dag kommer hjälpen dock snabbt, och i stor omfattning.

En intensiv radiotrafik mellan olika fartyg i området drar igång på vhf:ens kanal sex. Övningsledarna från arrangören Safetygruppen spelar rollen som Sjö- och flygräddningscentralen JRCC och utser befälhavaren på en kustbevakningsbåt till "On scene coordinator", OSC. Omgivande fartyg ropar sedan upp hur många passagerare de kan ta ombord och hur snabbt de kan nå haveristen.

Alla får varsin roll

Samtidigt går figuranterna ombord på *Dalarö* in i sina roller. Varje deltagare har fått en lapp med en karaktär att spela. Mariann Norberg som deltar med sin tio månader gamla dotter Wilma spelar "följare" som ska vara "lamslagen, men gör som besättningen säger" och "passiv till 60 procent". En ovan roll, eftersom hon är med i hemvärnet och ofta står på den räddande sidan i sjöräddningsövningar.

– Jag tycker att det är intressant att prova själv med barn. Någon gång kommer jag ju att vara ute med henne själv och det kan hända saker. Då vill jag veta hur jag ska bete mig och hur det funkar. Dessutom är det en trevlig dag på sjön.

*Dalarö*s besättning på sex personer

får genast fullt upp. Bland de femton skadade ombord finns två prio ett-fall som måste ha vård direkt för att överleva. Det gäller alltså att raskt hitta och föra ombord dem på snabba båtar. De få besättningsmedlemmarna måste koncentrera sig på evakueringen, så i högtalarna ropar Håkan Mannbrink efter sjukvårdskunniga bland passagerarna. Ett flertal anmäler sig, och snart bordar också triagegrupper från Sjärräddningssällskapet för att bedöma vilka av de skadade som ska räddas först.

– I en båt som är lastad med 200 personer uppstår en paniksituation när röken kommer, typskador är att folk trycker händer genom glas och blir trampade på. Vi vill se att de räddande enheterna har en förmåga att få bort de mindre skadade och kunna bedöma vilka av de allvarligt skadade de ska hjälpa först, säger räddningsledaren Göran Hagberg på företaget Safetygruppen, som står för arrangementet.

En av flottarna fastnar

Efter femton minuter förs de allvarligast skadade över till polisbåten, dock på egna ben istället för en vinglig bår – säkerheten går främst även på sjösäkerhetsövningar.

Samtidigt forsar Djurgårdsfärjan mot *Dalarö*, vars besättning blåser upp fartygets slides och får livflottarna i sjön. En av de brandgula gummiflottarna fastnar på en utstickande detalj och blir hängande längs fartygssidan, men besättningen lyckas så småningom peta loss den och evakueringen kan ta sin början.

– Vi har ju nästan alltid nära till land. Ofta kan vi sätta näsan mot land och evakuera via fördäck. Men till havs är flottarna med slides livsviktiga, så det är bra att vi får chansen att öva med dem, säger Håkan Mannbrink.

Passagerarna rutschar lugnt ned en och en i de två flottarna, för fokus ligger på att verkligen hinna öva de olika momenten. Alla medverkande ska få en chans att rädda någon. Samtidigt som polisbåten, sightseeingbåten *m/s Ballerina* och Sjärräddningssällskapets små rescuerunners cirklar runt *Dalarö*, dånar Sjöfartsverkets SAR-helikopter ovanför oss. Några hundra meter bort går den ned över vattnet, firar ned en ytbärgare och börjar plocka upp tre mindre höjdrädda figuranter som spelar nödställda.

När *Dalarö*s passagerare väl klättrat över från livflottarna till Djurgårdsfärjan



För Dalarös befälhavare Håkan Mannbrink är övningen en påminnelse om att besättningen på sex personer gärna kunde vara fler.



Ombord på Dalarö finns 15 figuranter som spelar skadade med hjälp av smink och plastproteser.



Sjöfartsverkets räddningshelikopter firar ned en ytbärgare och plockar upp två figuranter – två dykare utan anlag för höjdrädsla.



Saga Greiborn och Mariann Nordberg tog med övningens yngsta deltagare, döttrarna Torun och Wilma. "I framtiden när jag åker kommer jag att kolla vilken typ av flytväst för barn som finns ombord och lära mig den", säger Saga.



Livflotten fastnar och blir hängande men besättningen lyckas peta loss den och fortsätta evakueringen.

och sightseeingbåten, börjar den tredje delen i övningen. I Frihamnen väntar personal från Stockholms hamnar, samt SITS-ambulans vars personal är specialutbildad för att ta hand om olycksfall och sjukdomar till sjöss.

De tar sig an de skadade, som får lägga sig på betongkajen. Figuranten Ulrika Bein-Fahlander spelar rollen "hjälpssam" och hukar över Sussi Laurell, som föreställer rökskadad med låg puls.

– Det var lite obehagligt att bli buret nedför trapporna. Man fick höra att flottarna var ute. Sen fick jag höra att de skulle fixa syrgas, men den såg vi aldrig till. Besättningen såg jag inte heller så många av, säger Sussi Laurell.

– Det var i och för sig besättningen som hjälpte oss ner i flotten, flickor Ulrika Bein-Fahlander in.

– Jasså...

En dryg timme efter att kapten Håkan Mannbrink sänt nödmeddelandet står Dalarös passagerare på kajen i Frihamnen. Nu väntar uppsamlingsmöte i den stora hangaren intill. Bland figuranterna går åsikterna isär om hur det egentligen gick. Lever de eller är de döda?

– Det var ju fem svårt skadade ombord på polisbåten och de låg alldeles för länge. Jag var sjukvårdare ombord och polisen borde dragit redan när två kommit ombord, de skulle dött i verkligheten, säger Pernilla Rosén som spelade semesterfirande sjukvårdare.

Kostar mycket pengar att öva

Sjöräddningsövningen lider mot sitt slut. I hangaren tackar övningsledaren Göran Hagberg av de 300 deltagarna. Sedan utspisas figuranterna med renklämmor innan de bussas tillbaka in mot Stockholm. Några sjöbefälselever stannar kvar och hoppar i en flotte för att låta sightseeingbåtens kapten pröva evakuering från livflotte.

Trots att de flesta deltagare ställt upp gratis kostar förstås övningen stora pengar att genomföra. Hur mycket vet varken rederier eller övningsledare, men bara att packa om livflottor och att ta flera fartyg ur den reguljära trafiken går på ansenliga summor. Stockholms trafikförvaltning har bidragit med en utbildningspeng, men de fyra rederierna står för merparten. Pengar som är väl investerade, anser

Skärgårdsbolagets vd Ludwig Lindkvist.

– Det blev jätkligt bra och saker dök upp som inte inträffar när man övar själv. Ta en sån enkel sak som att evakueringsplanerna är tryckta åt samma håll. Den som alltid är ombord vet vad höger och vänster är, men en passagerare blir förvirrad.

– Dessutom hade vi turen att ha med två mammor med spädbarn, det dök upp en bra sak med det. En vanlig kork-evakueringsväst bygger en halv decimeter på bröstet, vänder du barnet mot dig måste du göra det med raka armar. Där hittade vi en svaghet i systemet. Det får man ju inte reda på utan barn.

För Dalarös befälhavare Håkan Mannbrink blev övningen en påminnelse om att besättningens antal är viktig vid ett haveri.

– Att det börjar brinna ombord är ju skräcken. Vi kämpar ständigt för att hålla numerären uppe, vi har stegad bemanning och var idag full bemanning för att kunna köra 500 personer trots att bara 200 dök upp. Man skulle kunna vara tjugo i besättningen, man kan aldrig vara för många om det händer en sån här grej. **MM**



Sussi Laurell är rökskadad och får hjälp av sjukvårdspersonal.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Nytt munstycke underlättar vaskning

Med ett specialdesignat dammsugarmustycke lyckades förste fartygsingenjör Roberth Ek halvera det tidsödande arbetet att suga upp vatten ur surrningshål på lastdäck. För den insatsen belönade Sjömanshusstiftelsen honom med 10 000 kronor.

När Roberth Ek arbetade på Wallenius biltransportfartyg M/V Carmen lossade man bilar i Australien. Därefter gick fartyget nästan helt tomt till Japan för lastning av nya fordon. Under den resan passade det utmärkt att spola rent lastrummen, vilket också ofta skedde. Själva spolningen av de tiotusentals kvadratmeter stora däcken tog visserligen sin lilla tid, men den verkliga utmaningen uppstod när det var dags att suga upp tvättvattnet ur de omkring 10 000 surrningshål som finns i varje däck. Dammsugaren klarade bara av att suga torrt i ett hål åt gången och det tog ungefär 20 timmar för en person att utföra jobbet.

”tvärskepps var de utspridda som om någon skjutit dit dem med hagelbössa”

– Det här var inte något populärt jobb, man såg ingen ände på det och det klagades ganska mycket, säger Roberth Ek.

Han började fundera på olika lösningar för att underlätta arbetet och kom snart fram till att det enklaste vore att suga upp vatten ur flera hål samtidigt. Med hjälp av lite rördelar som fanns ombord konstruerade han ett nytt munstycke till dammsugaren. Det nya munstycket är betydligt bredare än det gamla och klarar av att suga torrt i tre hål åt gången. Och några problem att använda det är det inte, säger Roberth Ek.

– Eftersom delarna är i plast är det lite flexibelt också och det är inte svårt att få ner alla tre munstycksrören i hålen samtidigt.

Med den nya konstruktionen tar det inte mer än elva timmar



Fartygsingenjören Roberth Ek är numera områdeschef för Mekaniska på Lisberg i Göteborg.

att suga hålen torra, vilket innebär nästan en halvering av arbetstiden jämfört med tidigare. Att tillverka munstycket tog inte mer än fyra timmar, enligt Roberth Ek, och eftersom alla delar som behövdes redan fanns ombord kunde hela jobbet genomföras under en sjöresa. Däremot krävdes en del tankeverksamhet innan han hade löst alla detaljer i konstruktionen.

– För att det här skulle fungera måste hålen sitta på ungefär samma avstånd från varandra, men tvärskepps var de utspridda som om någon skjutit dit dem med hagelbössa. Jag var nära att ge upp när jag insåg att de långskepps satt i jämna rader.

I fjol gick Roberth Ek iland av familjeskäl och jobbar numera som områdeschef för Mekaniska på Lisberg i Göteborg. Först nu förstår han hur speciellt arbetet till sjöss faktiskt är.

– När vi sitter och pratar i fikarummet och jag berättar något från när vi var i Japan eller Sydkorea märker jag hur folk hajar till. De undrar hur mycket jag rest egentligen, men det var är ju inga konstigheter när man var på sjön.

robba_0258@hotmail.com



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2020

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselen ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det.

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2019.

Läs mer om vår belöningsverksamhet på www.sjomanshus.se.



Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

24-25 sep
15-16 okt
5-6 nov
26-27 nov
17-18 dec



ADVANCED FIRE FIGHTING

25-26 sep
16-17 okt
6-7 nov
27-28 nov
18-19 dec



CRISES CROWD MNG

18 okt
29 nov



MEDICAL CARE

30 sep -2 okt
28-30 okt
20-22 jan



RESCUE BOAT

23 sep
14 okt
4 nov
25 nov
16 dec



FAST RESCUE BOAT

26 sep
17 okt
7 nov
28 nov
19 dec



2019

Välkommen till vårt utbildningscenter i centrala Stockholm, lokaliserat på Långholmen i en maritim miljö med närhet till boende och mat. Ombord på M/S Polfors genomförs praktiska utbildningsmomenten i en verklig fartygsmiljö.

Andra utbildningsorter från norr till söder är; Kalix, Luleå, Stockholm, Örebro Göteborg och Helsingborg.

Safetygruppen är en godkänd STCW-Manila utbildare av transportstyrelsen.

Grundkurser

BASIC SAFETY

9-13 sep
7-11 okt
11-20 okt*
11-15 nov
9-13 dec



*Fredag - Söndag över två veckor

ADVANCED FIRE FIGHTING

25-27 sep
6-8 nov
18-20 dec



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

24 sep
15 okt
5 nov



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOAT

23-24 sep
14-15 okt
5.5 nov
25-26 nov 16-17 dec



SHIP SECURITY OFFICER

30 sep-1 okt
18 nov-19 nov



MEDICAL FIRST AID

11-12 sep
9-10 dec



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

24-25 jun
23-24 sep



FAST RESCUE BOAT

16-17 okt
27-28 nov



CROWD CRISES MNG

18-20 sep
16-18 okt
20-22 nov



MEDICAL CARE

30 sep - 2 okt
28-30 okt
20-22 jan



Med reservation för eventuella ändringar.

BOKA DIN KURS DIREKT PÅ: safetygruppen.se

08-410 215 50

Annelies första kongress

Trots att Sjöbefälsföreningens andre vice ordförande Annelie Hamberg har lång erfarenhet av kongresser, så kommer hon fortfarande ihåg sin första kongress 2008, och alla funderingar hon hade då. Här svarar hon på de viktigaste frågorna så att fler medlemmar ska våga ta steget och ställa upp som kandidater till kongressombud. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO BENKT LUNDGREN

STOCKHOLM JUNI 2019

Vad är en kongress?

– Kongressen är Sjöbefälsföreningens högsta beslutande organ. De som väljs till kongressombud är valda under en kongressperiod, det vill säga fyra år. Normalt är det en kongress per period, men i vissa fall kan en extra kongress behöva hållas av olika skäl. De som är valda som kongressombud är då ombud på båda kongresserna. Kongressen är ofta 2–3 dagar.

Vad innebär det att nomineras till kongressombud?

– Om man nomineras till kongressombud så ställer man upp för val att bli kongressombud. Valet kommer att ske elektroniskt under hösten/vintern, då medlemmarna röstar om vilka som skall vara kongressombud. Antalet och fördelningen mellan de olika befälskategorier styrs av stadgarna.

Vad ska ett kongressombud göra?

– Ett kongressombud läser på kongressmaterialet innan, som består av rapporter skrivna av styrelsen, och motioner, som alla medlemmar kan skriva och skicka in. Motionerna har sedan gått igenom av styrelsen och fått ett förslag på svar, antingen att förslaget i motionen bifalles eller avslås, alternativt att den besvaras direkt. Under själva kongressförhandlingarna så går alla rapporter och motioner igenom. Kongressombudens uppgift är att rösta för eller emot rapporterna, och att rösta för eller emot förslagen i motionerna. Dessutom röstar man för eller emot eventuella stadgeändringar, antar en budget för de kommande fyra åren och röstar om valberedningens förslag på bland annat ny styrelse.

Vad krävs av ett kongressombud, kunskapsmässigt?

– Mina egna fackliga kunskaper var ganska begränsade på min första kongress. Men jag lärde mig otroligt mycket på kongressen. Man behöver ha läst igenom materialet innan kongressen och om det är något som man är extra intresserad av så kanske man vill läsa in sig lite extra på det området.

Vad är en motion?

– En motion är ett förslag på något som föreningen ska göra eller verka för under de kommande fyra åren. Alla medlemmar kan skriva motioner. Känner man att man inte är tillräckligt bra på att skriva så kan kansliet hjälpa till med formuleringen, bara själva förslaget framgår.

Måste man skriva motioner?

– Nej, det är inget krav att man lämnar in egna motioner till kongressen om man är kongressombud. Men vill man skriva en motion så är det absolut tillåtet. Den 2 mars 2020 ska motionerna senast vara inne och det går bra att maila in dem till sbf@sjobefal.se.

Måste man tala inför alla?

– Nej, inte om man inte vill. Men vill man framföra en åsikt eller visa att man håller med tidigare talare eller om man har frågor till tidigare talare så bör man göra det. Det går inte att komma i efterhand med frågor när allt är klubbat och klart.

Hur går det till rent praktiskt?

– Man åker till Frösundavik i Solna utanför Stockholm där kongressen kommer att hållas mellan den 2–4 juni 2020. Vill man så går det bra att komma dagen innan om

man har långt att resa. Man skriver in sig och registreras. Sedan bör man vara kvar tills det är slut. Det går att åka hem på kvällarna om man bor nära, men det rekommenderas att man även är med på de gemensamma middagarna på kvällarna.

Det går heller inte helt i förväg att förutse tidsschemat. Ibland blir det tajta tidsscheman och andra gånger mycket "fritid". Det är gemensamma måltider och så kommer det vara en "bankettmiddag" på kvällen den 3 juni då även externa gäster bjuds in. Man bor på samma ställe som kongressen hålls.

Måste man ställa upp på mer om man blir vald som kongressombud?

– Nej, det måste man inte. Men frågan kan ju alltid komma om man vill engagera sig i något; styrelse, valberedning, kommittéer, med mera.

Hur lång tid har man på sig att fundera om man vill ställa upp och nomineras till kongressombud?

– Valberedningen behöver besked senast den 20 september.

Vad behöver valberedningen veta?

– Namn, kontaktuppgifter, rederi (om möjligt) och skrå.

Behöver jag vara fast anställd för att få vara kongressombud?

– Nej, det enda kravet är att du är aktiv eller interaktiv medlem.

Behöver jag betala något för att delta?

– Nej, Sjöbefälsföreningen står för alla kostnader i samband med kongressen. Du får ersättning för inkomstbortfall (om du kan visa dokument som styrker detta). Sjöbefälsföreningen står för boende, mat och resor till och från kongressen.

Vill du nominera en kollega, vän eller dig själv som kandidat till kongressombud, skicka ett mail till valberedningen@sjobefal.se med namn, rederi och kontaktuppgifter till personen du nominerar. Observera att personen måste vara tillfrågad och aktiv eller interaktiv medlem. Senast den 20 september måste ditt förslag ha inkommit till valberedningen.

**“MINA EGNA FACKLIGA KUNSKAPER
VAR GANSKA BEGRÄNSADE PÅ
MIN FÖRSTA KONGRESS. MEN JAG
LÄRDE MIG OTROLIGT MYCKET PÅ
KONGRESSEN”.**



När Sjöbefälsförbundet höll kongress 2008 var Annelie Hamberg (andra raden i mitten) ett av kongressombuden.

TEMA

SJÖFARTSKONVOJEN

Det finns inga pukor och trumpeter när startskottet för Sjöfartskonvojen går. Men det behövs inte – isbrytaren *Atle* lockar besökare i alla hamnar. Från Göteborg till Lysekil, sedan söderöver och slutligen upp till Skellefteå. Totalt tio stopp – i en alldeles egen rekryteringskampanj. Allt för att informera och intressera främst unga om sjöfartens potential. TEXT OCH FOTO AGNETA SLONAWSKI







GÖTEBORG JUNI 2019

Vi befinner oss på den anrika Amerikakajen i Göteborg. Klockan är snart tio på morgonen och temperaturen skall överstiga 25 grader innan den här junidagen är till ända. Folk har börjat formera sig i

en ringlande kö för att få en glimt av isbrytaren och få en pratstund med någon som arbetar ombord.

Men först skall Sjöfartsverkets representant klippa det röda snöret och *Atle* skall ge en hög signal till applåder – sedan är det dags att gå ombord. Först ut i den

Isbrytaren *Atle* har klarat av premiären på rekryteringsturnén i Göteborg. Det gick strålande, med över 1 400 besökare vid Amerikakajen. Nästa anhalt är Lysekil – därefter är det ytterligare åtta hamnar.

långa kön är sjuårige Melker Pousard, som har siktat in sig på motorena med sina 25 000 hästkrafter.

– Jag har bara sett isbrytare på teve. Bryggan däruppe är ju enorm, säger morfadern Bengt Pousard och pekar upp mot masten som ger fartyget en höjd på 38 meter.

Med sina 7 800 ton och 109,5 meter i längd plus 8,3 i bredd, ger *Atle* ett imponerande intryck. På varje däck står besättningsmän som visar runt dagens 1 411 besökare. Allt för att skapa intresse för svensk sjöfart och så frön hos unga presumtiva sjöfartsstudenter.

Uppskattar teamkänslan

Nästan exakt ett dygn senare startas två av fem motorer, *Atle* rister till och får hjälp att puttats ut av tre jättelika fendrar som väger ett ton styck. Nästa destination på turnén är Lysekil. En dagstur för isbrytaren som inte går för full kapacitet. Istället för maxfarten på 18 knop, gör *Atle* denna dag 12 knop.

Däck ett, två och tre räknas till maskin-



Karl-Johan Hansson, 22 år, sommarjobbar, Donsö

– Jag har en examen i samhällsbyggnad men skall precis börja läsa skeppsbyggnad. Vi har en stor sjöfartstradition i min familj, därför valde jag att gå tillbaka till det området med nya studier. I sommar är jag trainee på kontoret. Det är väldigt spännande. Att arbeta med sjöfart är rätt speciellt. Folk förstår nog inte riktigt hur branschen fungerar och hur viktig den är. Båtarna syns ju inte så mycket i städerna. Samtidigt ser vi ju att många båtar flaggas in. Det blir mer arbetstillfällen för Sverige.



Jonathan Olsson, 21 år, student, Donsö

– Jag går tredje året på sjökaptensutbildningen i Göteborg. Jag tror att branschen är under förändring. Många redare var i samma ålder när de startade. Nu är det vi barnbarn som tar över. Det är viktigt att föra kunskapen vidare. Vi unga kommer med nya idéer och har ett annat miljötank. Vi sätter höga mål. Jag tycker att svensk sjöfart har visat på nytänkande och risktagande, inte minst miljömässigt. Det är något vi måste tänka på.



Josefin Berg, 17 år, student, Stora Höga

– Det här är en väldigt trevlig båt. Den är fantastiskt välskött och det är målat och ordning överallt. Det verkar vara en fin stämning ombord också. Jag kan tänka mig att jobba på båt i framtiden. I så fall i tvåveckorsperioder, som någon form av skeppare. Det skulle vara roligt att bli styrman. Jag har funderat på basic safety-kursen och en lättmatrosutbildning.

rum. I kontrollrummet sitter andre fartygsingenjör Johan Toftedahl och håller ett öga på monitorerna. I farled och nära land är det stand by som gäller för de sju besättningsmännen i maskin. När de bryter is är det två i maskin som arbetar dygnet runt.

– Fartyget är djupgående och rundat, lite som ett äggformat skrov. Det gör att vi kan rulla lite i öppna sjö. Samtidigt kan vi utnyttja fartygets tyngd för att knäcka isen, genom att åka upp en bit på den, förklarar Johan Toftedahl som läste till sjöingenjör utan praktik och istället arbetade ihop sin sjötid och har arbetat på samtliga fem isbrytare.

Den varma årstiden handlar det om att måla och underhålla den 45 år gamla isbrytaren. Då ligger *Atle* vanligtvis vid kaj i Luleå.

– När vi är under drift så är det mer intensivt. Men vi har ju inga transporter, som andra fartyg, utan vi kan ha tio starter och stopp under ett och samma dygn, förklarar Johan Toftedahl som trivs med att arbeta fyra veckor och vara ledig lika länge.

Dessutom uppskattar han teamkänslan ombord på *Atle*. När han gjorde sin första praktik för flera år sedan, så fikade maskinbesättningen nere i maskin. I dag fikar och äter besättningen i samma mäss.

Annorlunda typ av sjöfart

Vi har just passerat Vinga och på bryggan står andrestyrman Linda Svenson. Hon har siktat sin gamla tankbåt som ankrade vid Rivö, och blivit lite nostalgisk.

– Att arbeta på isbrytare är en annorlunda typ av sjöfart. Med andra fartyg är du på väg någonstans hela tiden. Med en isbrytare blir det mer att åka runt, runt, förklarar hon.

Linda Svenson är 42 år och har arbetat i stort sett hela tiden i sjöyrket. Det är det hon känner bäst till och vet inte riktigt vad hon skulle jobba med annars.

– En av tjustringarna till sjöss är till exempel att du kan bo var du vill, påpekar Linda Svenson.

Hon gillar flexibiliteten, friheten och omväxlingen i arbetsuppgifterna ombord, plus att ha en bra balans mellan arbetstid och ledig tid hemma. Trots att hon missar kalas, konserter och bröllop. Hon har arbetat i tolv år på isbrytare, varav fem på *Atle*, och i höstas kom hon tillbaka från sin föräldraledighet.

– Det är en väl bevarad hemlighet bland sjömän att du får mycket egen tid. Här får jag maten serverad och kan träna, läsa, kolla på film och sova på frivakten. Sedan uppskattar jag att vara ledig i sex månader så jag kan syssla med byggnads-



Bengt Pousard och barnbarnet Melker Pousard, 7 år fick sitta i kaptenens stol och titta på *Atles* motorer som har 25 000 hästkrafter.



Jonathan Eriksson, 7 år, Göteborg

– Jag tycker att det var coolest däruppe där man styr. Och alla fartygsmodeller som man kan titta på. Det fanns en sjukhusbåt och en tankbåt. Jag kanske ska jobba på en båt när jag blir stor. Då vill jag jobba med att styra båten runt havet.



Johan Eriksson, 45 år, brevbärare, Göteborg

– Jag kan inte tänka mig jobba på en båt. Jag är nog en landmänniska, men det är häftigt att vara ombord. Den här är stor och det är läskigt högt uppe på bryggan. Där fanns det väldigt mycket apparater. Man förstår att det behövs mycket kunskap för att köra en båt och att det är viktigt med kommunikation och fokus. Jag tror att sjöyrken alltid kommer att finnas kvar, inte minst för miljöns skull kommer den att utvecklas. Vi kan ju inte bara flyga hit saker som vi köpt.



Ellinor Näslund, 30 år, sjökaptan, Göteborg

– Jag jobbar på en bunkerbåt som styrman. Jag gick ut som sjökaptan 2017 och haft ganska tur med jobb. Jag har varit ute på lite olika båtar, bland annat *Tetris* i Bottenviken. Då såg jag *Atle* på håll. Det är en helt fantastisk båt. Därför var det roligt att komma in och titta i dag. Jag ser ljus på framtiden. Jag tänker att det blir lättare för mig, ju mer erfarenhet jag samlar på mig. Jag har fått bra bemötande på de båtar som jag varit på. Men det är bra att branschen arbetar med jämställdhet.

vård på min gamla gård, säger Linda Svenson som också ägnar en del av sin fritid till #lättaankar – där hon är en av administratörerna.

Det krävs en attitydförändring

Samtalet om jämställdhet ser Linda Svensson som en nödvändighet och att

ha en bra psykosocial arbetsmiljö kopplar hon till ord som säkerhet.

– Jag ser mig inte som en kvinnlig styrman, utan som en styrman. Det har jag alltid gjort. Men visst, det krävs en attitydförändring och vi håller på och arbetar med det. Stora aktörer inom sjöfartsnäringen har skrivit på en avsiktsförklaring

som säger att vi ska bli bättre än vad arbetsmiljölagen säger.

– Om tjejer får reda på att vi arbetar aktivt med att bättra den psykosociala arbetsmiljön (som i praktiken och förenklat innebär att vi ska vara snälla och respektera varandra), så tror jag att fler tjejer kan bli intresserade av sjöfarten i framtiden. Jag tror också att fler skulle söka om de fick reda på att det finns olika längd för tiden ombord, så att man kan anpassa sitt familjeliv. Eller att det finns en massa sjörelaterade yrken iland, om man tröttnar på att arbeta ombord, säger hon.



– Allt som vi förberett i ett halvår har fungerat bra, säger Karl Herlin, befälhavare på *Atle*, som även var med på en liknande rekryterings-turné – Sjöfartskaravanen 2008.



– Här ombord försöker vi jobba som ett team, säger andre fartygsingenjör Johan Tofftedahl.



– En av tjusningarna med att jobba till sjöss är att du kan bo var du vill i landet, säger Linda Svenson som är andrestyrman på *Atle*.

Nöjd med responsen

När Marstrands siluett börjar visa sig, samlar befälhavare Karl Herlin styrmän och matrosar på bryggan för en genomgång. Tilläggningen vid Anderssons kaj i centrala Lysekil är lite trixig. Det är begränsat djupgående och kajen räcker inte riktigt till för isbrytarens längd. Därför kommer lotsbåten att hjälpa till att trycka in *Atle* mot kaj.

– Det är grunt och *Atle* kommer att sticka ut tjuugo meter. Vi brukar gå igenom en tool-box inför situationer som är lite utöver det vanliga, förklarar Karl Herlin.

Följande dag är det dags att rulla ut röda mattan på nytt och låta allmänheten komma ombord. Karl Herlin är nöjd med responsen från besöket i Göteborg och ser fram emot att vara med på de återstående nio hamnarna. Han var med på rekryteringsturnén Sjöfartskaravanen redan för elva år sedan. Då med isbrytaren *Ymer*.

– Det är jättekul att vara med i projektet från början. Skillnaden mot förra gången är att då var det fler företag med. Den här gången har vi besättning ombord som förklarar de olika yrkeskategorierna. Det är svårt att fånga upp de unga, men även om det kommer lite äldre besökare så sprider sig informationen som ringar på vattnet, menar Karl Herlin som tror att Sjöfartskonvojen kommer att göra skillnad, både vad gäller uppmärksamhet för sjöfartens betydelse när det gäller transporter och att fler kommer att söka sjöfartsutbildningar.

– Men vi behöver göra mer. Vi måste träffa ungdomar för att kunna rekrytera. Därför behöver vi komma ut i grundskolor och gymnasier för att berätta om utbildningarna. Men det räcker inte. Jag tycker att vi skall ha en sjöfartsminister. Det skulle höja både status och förståelsen för oss som sjöfartsnation, säger han. **AS**

Fotnot: Totalt besökte 27 000 personer isbrytaren Atle under sjöfartskonvojen.

Branschen behöver folk

Sjöfartskonvojen har lagt ut sin kurs. Resan går med isbrytaren *Atle*, från Lysekil till Halmstad och upp till Skellefteå. Syftet är att informera om sjöfartsyrken och att inspirera unga att söka till sjöfartsutbildningar.

GÖTEBORG JUNI 2019

Det är åtta år sedan Per Barkman var med och riggade en liknande turné. Satsningen som gjordes 2008 kallades för Sjöfarts-karavanen. Det resulterade bland annat i ett stort ökat antal sökande till utbildningsplatserna på sjöfartsutbildningarna i Kalmar och Göteborg.

– Det här är en rekryteringskampanj. Vi behöver fler folk till våra utbildningsplatser nu när fler svenska fartyg flaggar in. Vi kommer att få en kompetensbrist om vi inte håller nivåerna på våra sjöfartsutbildningar, konstaterar Per Barkman som varit personalchef på Sirius shipping och i dag arbetar som konsult.

I skrivande stund har Chalmers i Göteborg 102 ansökningar till sina 75 platser till utbildningen för sjökaptener och 50 sökande till sina 55 platser för sjöingenjörer. I Kalmar är söktrycket lägre, särskilt när det gäller utbildningen till sjöingenjörer. Där är det bara 25 ansökningar till 60 platser. Medan det finns 95 ansökningar till de 60 platserna på sjökaptensutbildningen.

– Personligen anser jag att vi i branschen är jättedåliga på att marknadsföra sjöfartsyrken och utbildningarna. Särskilt om man jämför med andra branscher. Så har det varit under lång tid. För att lyckas marknadsföra den måste hela klustret samarbeta; alla från leverantörer till skolor måste ta sin del, menar Per Barkman.

Vill lyfta styrkorna i branschen

Även om sjöfartsbranschen vaknade sent, så är den på gång att saluföra de goda värdena i att arbeta ombord. Bland annat har plattformen "Satsa på sjöfart" kommit till. Där kan alla nyfikna, via internet, gå in och få svar på sina frågor om olika sjöfartsyrken. Dessutom fortsätter aktörer i branschen att vara synliga på mässor och högskolor. I september kommer även en första satsning att ske på redarnas egen metropol – Donsö. I Göteborgs södra skär-

gård hålls då en egen shipping-mässa för första gången. Där kommer flera handelsfartyg att vara öppna för visning.

– Det vi vill göra är att lyfta styrkorna i sjöfartsbranschen och visa på att det inte är omodernt att arbeta till sjöss, utan att det är moderna yrken som kräver mycket kompetens.

Kan göra snabb karriär

Förutom sysslor ombord tillkommer en hel del yrken som kan kopplas till sjöfartsnäringen, fast de sker iland. Därför vill Sjöfartskonvojen även lyfta information om exempelvis sjörättsutbildningar, att man kan jobba som ekonom fast med sjöfart och andra yrken som fartygsagent eller olika slag av underleverantörer. Det finns helt enkelt en bukett av olika yrken som är kopplat till sjöfartsnäringen.

– Jag tror det finns en vilja bland unga i dag att göra en snabb karriär som ger snabba pengar. Är man driven och duktig till sjöss, så kan man förverkliga det. Om man till exempel börjar som juniorbefäl krävs det 36 sjömånader efter skolan. Det innebär att du efter en sju, åtta år kan bli högste befälhavare på ett fartyg med en riktigt god lön, menar Per Barkman.

Oavsett bra inkomst så innebär yrket som befälhavare ett stort ansvar. Plus att det krävs att man är borta från vänner och familj i långa perioder.

– Jo, men hur många gånger kan man vara chef i fyra veckor och sedan få en annan person som löser av en totalt? Det finns väldigt få chefspositioner där du kan vara ledig och sedan få betalt, kontrar Per Barkman som är inställd på att man även denna turnéomgång skall kunna höja intagningen till både gymnasie- och högskolenivå, från 2020.

En förhoppning är att även öka ansökningarna från tjejer. De är och har varit i klar minoritet när det kommer till intag på sjöfartsutbildningar. Sjöfartsbranschen har rykte om sig att vara både traditionell

och konservativ. Något som kan skrämma bort mer än vad det lockar.

– Det finns inget exkluderande i det här yrket. Det passar tjejer lika bra som killar, oavsett bakgrund. Vårt fokus är klart: Fler tjejer ombord. Det handlar om att få in fler kvinnor på utbildningarna, proklamerar Per Barkman som bland annat varit med och tagit fram den likabehandlingsutbildning som i dag finns att tillgå i instegsutbildningen.

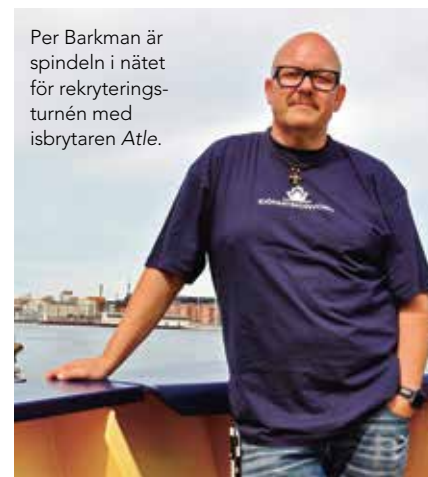
Han passar också på att slå ett slag för #vågrätt, som är branschens samarbetsorgan efter #lättaankar, sjöfartens metookampanj.

Mötet är det viktiga

Bakom turnén med Sjöfartskonvojen står flera aktörer; från Sjöfartsverket som upp-låter isbrytaren *Atle*, till rederier och andra aktörer i branschen.

Men det hjälper inte med enstaka insatser. Branschen kommer att behöva ett kontinuerligt lyftande av information och olika uppsökandeverksamheter till en ung och presumtiv målgrupp. Olika insatser som tillsammans ger ringar på vattnet. Allt för att sätta fokus på varför man skall välja att utbilda sig till yrken inom sjöfartsnäringen.

– Vi kommer att filma konvojen under resan och lägga ut på sociala medier, för att göra oss mer synliga för unga grupper. Men det är den fysiska upplevelsen ombord och mötet med de som arbetar där som kommer att göra folk nyfikna och sugna på att jobba inom sjöfarten, tror Per Barkman. **A S**



Per Barkman är spindeln i nätet för rekryterings-turnén med isbrytaren *Atle*.



Med siktet på sjöfart

Zanya Parath Larsson från Göteborg känner redan att hon är på rätt plats i livet. Just nu gör hon maskinpraktik på en passagerarfärja. Efter gymnasiet siktar hon på sjöfartsutbildning på högskola. FOTO PETER SVENSSON

GÖTEBORG JUNI 2019

Det har gått exakt en månad sedan Zanya Parath Larsson steg på passagerarfärjan i Malmö. Nio timmar tar det till Travemünde. Nu sitter hon i sin hytt på sjunde däck och tittar på havsutsikten. Det känns fortfarande spännande att vara ombord. Varje dag lär hon sig något nytt.

– Det är jättehärligt! Nu är vi på väg till Tyskland. Jag pratar minimalt med tyska, men den stora skillnaden på den här praktiken är att vi har passagerare och att det är en bilfärja, säger Zanya Parath Larsson som går andra året på Öckerö gymnasieskola.

Hon har gjort en nio veckors praktik tidigare, på en tankbåt, som främst gick i Skandinavien. Där fick hon vara med på morgonrundorna, rensa tankar, kolla olja

och måla. Den praktiken ledde till hennes första behörighet. Nu har hon påbörjat sin andra. I hytten ligger en lärobok, om uppgifter ombord och främst i maskin, där hon fyller i olika moment som hon har klarat av. Den fungerar också som en slags rapport-bok till skolan.

– Jag har svårt att komma ihåg allt som jag lärde mig på första praktiken. Därför är det bra med en bok där man fyller i uppgifter. På en sådan här stor båt är det mycket mer att tänka på. Det finns fyra huvudmaskiner, istället för en. Bara det säger ju att det är en hel del service som skall göras. Det är bra för då upprepar man de olika momenten hela tiden. Här-omdagen fick jag vara med och byta olja och filter och sen gjorde vi rent vattenkistorna. Jag hade långa naglar när jag kom ombord. Men jag har inga problem

med att få lite skit under naglarna, säger Zanya Parath Larsson.

Mansdominerat yrke

Hon tycker själv att hon är bra på att socialisera sig. Och hon gillar gemenskapen ombord och känslan av att befinna sig i ett sammanhang.

– Det blir nästan som en familj. Man sitter och äter ihop och man pratar. Först hittade jag inget att göra efter jobbet. Då frågade jag efter extrapass. Nu har jag börjat använda gymmet och bubbel-poolen, säger Zanya Parath Larsson som är den enda kvinnan i maskinrummet ombord.

– Det här är ju ett mansdominerat yrke. Jag har inga problem med det. Jag har sex brorsor som är bilintresserade, så det har varit mycket med motorer. Men det här med maskin passar tjejer också, men man får inte vara rädd för att bli skitigt eller tycka att det är jobbigt för att det är bullrigt och smutsigt. Vi är bara två tjejer som valt maskin på skolan, berättar Zanya Parath Larsson.

Hon kommer att vara ute på praktik i

sex månader i sträck för att få sin andra behörighet. Förutom nuvarande praktik har hon lyckats få en kortare sväng i sommar, på isbrytaren *Ymer* i Luleå. Även om fartyget kommer att ligga vid kaj för service, så ser hon det som ett tillfälle.

Blir den första på sin skola

Fastän Zanya Parath Larsson bara är 17 år, tycker hon inte att det är en stor sak att vara ifrån sina vänner hela sommaren, för att jobba på en praktik långt hemifrån.

– Jag kunde valt att vara hemma i Hammarkullen hela sommarlovet och vara med kompisar. Men man måste tänka framåt och jag känner mig så engagerad. Jag kan vara hemma nästa sommarlov istället, efter studenten. Om jag gör praktik i sex månader nu så blir jag den första på min skola någonsin som får behörighet 2, som maskinpersonal, innan jag börjar trean. Då skall jag tjata till mig en liten plakett som de kan hänga upp på väggen på skolan. Jag vill visa att tjejer kan – också, säger Zanya Parath Larsson.

Teorin i skolan har varit svår både i grundskolan och i gymnasiet. Men att få saker och ting förklarade på plats – sam-

tidigt som hon ser det göras – fungerar och gör att det fastnar på ett annat sätt.

– Jag tror att det här med sjöfart är något som passar mig. Det här med att ha en gemenskap på en arbetsplats gillar jag. Man är aldrig ensam och man lär känna nya människor. Jag tycker om friheten med att åka iväg och jag tycker att det är bra att man får betalt när man är iland.

Måste nå ut på sociala medier

Hon tror att yrken inom sjöfart har låg status bland unga, men också att informationen om intressanta utbildningar och yrken inom området inte riktigt har nått ut. Hennes förslag är att göra en stor kampanj som riktar sig till unga där unga människor finns, det vill säga på sociala medier som Instagram och Facebook. Dessutom tycker hon att man först skall fråga unga studenter om vad de vill och vad de tror, just för att få en uppfattning om hur man skall rikta relevant information om branschen och de olika yrken som finns.

– Jag vet att man skulle kunna skylta mycket mer med om de olika specifika yrkena som till exempel motorman och

tala om vad som krävs för att utbilda sig till det. Där skriker ju branschen efter folk, eftersom det är så få som söker. Jag tror i alla fall att man når en större skara unga människor om man riktar sig till rätt plattformar där vi finns, istället för att annonsera i tidningar eller vara på Svenska Mässan, säger hon.

– Min stora förebild är min morfar som arbetade i Skarvikshamnen och som byggde egna båtar. Han har verkligen inspirerat mig att älska havet, säger Zanya Parath Larsson och visar sin tatuering på höger underarm med sin morfars fullständiga namn tillsammans med hans födelse- och dödsdatum.

– Men jag har en bild av att jag inte vill vara motorman hela mitt liv, utan jag vill plugga vidare, säger Zanya Parath Larsson.

Men här och nu handlar det om att knyta ihop praktiken. Sedan att ta sig igenom sina utökade val med ämnen som svetsning och matte 3c, tills det är dags att ta studenten. Fram till dess måste hon pendla över tre timmar varje dag från hemmet i Hammarkullen i nordöstra Göteborg till gymnasieskolan på Öckerö i Göteborgs norra skärgård. **A S**

Hälsofrämjande samarbete

– ledarskap, medarbetarskap och kommunikation

Hur man bemöter varandra kan påverka såväl trivseln som effektiviteten och säkerheten ombord. Men vad är egentligen bra ledarskap och hur bör man kommunicera kollegor emellan? Det här är något av det som kommer att diskuteras under höstens San-konferens. Bland talarna finns både ombordanställda och rederirepresentanter liksom forskare och andra arbetsmiljöexperter. Dagen avrundas med en gemensam middag. Hjärtligt välkommen!

Konferensen hålls **den 23 oktober** på Clarion Hotel Post i Göteborg. Anmäl senast **den 4 oktober**. Inbjudan, program och anmälningsblanketter hittar du på San:s hemsida www.san-nytt.se. Deltagandet är kostnadsfritt. För mer information kontakta Linda Sundgren: linda@san-nytt.se.



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbetet inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På san-nytt.se får du veta mer om oss.

Premiera insatser för god arbetsmiljö!

I höst delar vi åter ut arbetsmiljöpriset för särskilt berömvärda arbetsmiljöinsatser inom sjöfarten. Mottagare kan vara en grupp av människor eller en enskild person.

Inom San vet vi att det finns många goda krafter som verkar för en bättre arbetsmiljö ombord. Nu behöver vi din hjälp att hitta dessa, personer eller företag, inför utnämningen av 2019 års arbetsmiljöpristagare.

Utmärkelsen består av heder och ära liksom 10 000 kronor och delas ut i samband med San-konferensen. Förslag på kandidater lämnas senast **den 11 oktober** till Linda Sundgren: linda@san-nytt.se.

SAN PRISET
2019

50 år med datorer ombord

I år är det 50 år sedan den första datorn installerades i ett svenskt handelsfartyg. Teknikern Leif Johansson, med bakgrund från DataSaab och ASEA, rekryterades av Salenrederierna som projektingenjör. Han skulle arbeta med att utveckla automation för att operera fartyg med ”vaktfritt maskinrum”, vilket medförde en förbättrad arbetsmiljö och en effektivare drift. Här beskriver han hur det gick till.

TEXT LEIF JOHANSSON FOTO PRIVAT

STOCKHOLM JULI 2019

För 50 år sedan, 1969, installerades den första ”Process-datamaskinen” i ett handelsfartyg. Högertrafik hade då införts för två år sedan och de bilar som dominerade gatubilden var Saab 93, Volvo PV, Volvo Amazon och VW. Steve Jobs och Bill Gates var i Junior Highschool och marknaden för större datorer dominerades av IBM.

Ledande i Sverige inom utveckling och produktion av datamaskiner, eller räkne-maskiner som de ibland benämndes, var ett relativt nystartat bolag i Linköping; DataSaab. Saabs huvudintresse för räkne-maskiner låg då på den militära sidan. Det gällde utveckling av avancerade robotar, och framför allt flygplan 37 Viggen.

Som vanligt är med nya innovativa produkter gäller det att skapa efterfrågan

och under 60-talet började det röra på sig inom bank och försäkring samt hos våra länsstyrelser som börjat drömma om centraliserad folkbokföring. Det svenska varvet Kockum var också pådrivande med tanke på till exempel avancerade hållfasthetsberäkningar.

DataSaab utvecklade sin första transistoriserade maskin, D 21. Den första levererades i slutet av 1962 till Skandinaviska Elverk. Alla systemprogramvaror hade utvecklats från grunden och man utvecklade till och med ett eget användarprogram, Algol-Genius, som blev en stor succé. I landstingets upphandling slog man ut IBM och deras dator IBM 360.

I denna miljö väcktes tanken att av forskningssskäl starta ett maritimt projekt. Stiftelsen Svensk Skeppsforskning, under ledning av direktör Bengt Wallin, påtog sig

ansvaret att finansiera och driva projektet. Ett svenskt tankfartyg, beställt av Salenrederierna AB för leverans av Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö, sågs som en lämplig plattform. Detta omfattande forskningsprogram blev begynnelsen till utvecklingen av den teknik som under de följande fem-tio åren i rask takt implementerades i moderna fartyg.

Stora krav på programmerarna

Nb 518, *T/T Sea Sovereign*, lämnade Kockum för sin första resa den 21:a oktober 1969 för att ta en last på drygt 200 000 ton råolja i Arabiska viken till Kagoshima i Japan där hon anlände på nyårsafton 1969. Där mötte ett stort pressuppbåd samt sedvanlig generös japansk välkomnad.

I utbildningssyfte hade Saléns dubblerat seniorbesättningen och dessutom var vi sex ingenjörer ombord under ledning av civilingenjör Jerk Oldenburg, som redan från början varit huvudman i projektet.

I tillägg hade vi från Saléns sida välkomnat Televerket att installera en prototyp av vad som senare blev Maritex. Världens första automatiska telex, som inte helt utan konflikter, användes till att sända hem maskindata.

Datamaskinen kom från Control Data Corporation i USA som representerades av dåvarande ASEA (ABB) som levererade och stod för maskinvaran, support, med mera. Maskinen, som gick under namnet ASEA1700, senare omdöpt till POMPE, var en cirka 8 m³ stor pjäs som vi installerat i fartygets kontrollrum upphängd på vibrationsdämpare. För att i möjligaste mån skydda den från eventuella störningar på fartygets elnät försörjdes den via en roterande omformare om 3,6 kW.

För lagring av data och utförande av program var maskinen utrustad med tre stycken kärnminnesmoduler om vardera 16 kilobytes. 48 kilobytes var ju inte så mycket ens på den tiden så programmeringen utvecklades i en ”maskinnära” kod som ställde stora krav på programmerarna som dessutom måste införskaffa kvalificerad processkunskap.

Med den ambition som inrymdes i projektet räckte inte minnesutrymmet till för att hantera alla teknikområden som planerats vilket resulterade i att tre separata program utvecklades: Navigering och





Elektroniska system.



Lasthanteringspanel. Ett av projekten handlade om att styra lastning och lossning av fartyget.

styrning av fartyget, automation av turbinmaskineriet och dess styrning från bryggan samt styrning av lasthanteringsprocessen, det vill säga lastning och lossning.

De tre programvarorna låg på rullar med hållremmar som laddades in via en "remsläsare" vilket kunde ta sin tid och om något gick fel var det bara att börja om igen.

Funktioner som aldrig testats förut

En "första generationens" satellitmottagare hade införskaffats från Magnavox. Den levererade en noggrann position, men tyvärr endast en kortare stund, i bästa fall, var 90:e minut. Signalerna som mottagaren bearbetade kom från ett mindre antal satelliter som hade en omloppstid om cirka 90 minuter så mellan de noggranna positioner som togs emot genomförde

datamaskinen en dödräkning som gav position kontinuerligt. I denna process ingick även storcirkelnavigering, det vill säga kontinuerlig uppdatering av den kurs att hålla för att nå fartygets nästa "way point" med hänsyn tagen till jordens rundning.

I programmet låg även en autopilot som hade funktioner som ingen testat tidigare. Den var utrustad med ett gyro som med hög känslighet kände av hastighet och acceleration i ett mindre avvikande från avsedd kurs och kunde därför korrigera snabbt med små roderutslag. Tankfartygen hade de senare åren ökat i storlek och en bit över 100 000 dwt tenderade de att bli ostabila varvid konventionella autopiloter fick svårt att åstadkomma en stabil kurs med alltför stora roderutslag som följd.

Autopiloten tog dessutom emot den

kontinuerligt beräknade storcirkelkursen vilket totalt sett resulterade i en betydande tidsvinst som i påföljande fartygsserie kunde omsättas i ekonomisk vinst.

Att ändra kurs på ett fullastat tankfartyg när man i öppen sjö nått en "waypoint" kunde sakta ner farten vilket kostade tid och pengar som kunde sparas genom att genomföra en automatiskt kontrollerad kursändring som genomfördes till exempel baserat på en förinställd radie eller "rate of turn". Denna funktion raffinerades till att resultera i ett gott resultat.

För en rorsman att styra ett stort tankfartyg på relativt grunt vatten är det känsla och erfarenhet som gäller. Men om datamaskinen kunde beräkna och prediktera resultatet av ett givet roderutslag och presentera detta på en skärm skulle ju mycket vara vunnet. Tänkte vi. Men tyvärr

**Fasta propellrar - propulsionsystem med axlar/kopplingar - propellerblad
Marinkonsult. Torsionsvängnings-, effekt- och vibrationsmätningar.**

**Invest now in your future fuel bill
IDEA MARINE AB**

Idea Marine AB

Klippan 3 414 51 Göteborg ola.stephanson@ideamarine.se
0706-95 65 96 www.ideamarine.se





Test av kontrollsystem för turbinmaskineriet.



Test av navigeringssystem.

visade det sig att för att utföra de beräkningar som krävdes för detta saknades både minneskapacitet och processorhastighet så detta delprojekt kunde inte avslutas. (Några år senare i ett helt annat Salénprojekt fann vi att en sådan prediktering är helt beroende av bland annat fartygets djupgående).

Det dröjde för övrigt cirka tio år innan Silja Lines kapten Karo kunde visa upp något liknande. Ett mycket intelligent styrsystem som var utvecklat och installerat av ett företag som sprungit ur Kockum.

Körde med obemannat maskinrum

För styrning av turbinmaskineriets ångcykel hade Kockum utvecklat ett förnämligt, och för den tiden helt unikt, elektroniskt reglersystem. Systemet, som levde vidare under många år, hade för vårt projekt försetts med funktioner som gjorde det möjligt att ”koppla om” en reglerfunktion i sänder till ”datamaskindrift”. Det var en stor upplevelse att se när ”datamaskinen” så småningom styrde hela ångcykeln.

Turbinmaskineriet styrdes från bryggan, som i de flesta turbinfartyg på den tiden, med hjälp av ett system utvecklat av ASEA. Systemet kontrollerade två ”manöverventiler”, en för huvudturbinerna och en för backeturbinen. För vårt projekt arrangerades ”omkoppling” mellan ASEA och ”datamaskindrift” på ett liknande sätt som för systemet som styrde ångcykeln.

När vi lyckats med att köra flera dygn med obemannat maskinrum var detta delprojekt i stort sett avslutat.

Blev ingen succé

Den tredje programvaran var avsedd att styra lastning och lossning av fartyget. Lastkontrollsystemet, med den teknik de

byggde på, hade inte fått så stor uppmärksamhet i Salénfartygen tidigare och tekniken var ganska konventionell. Det visade sig till exempel bli problematiskt att detektera ventillägen på ett tillförlitligt sätt.

I projektet ingick styrning av lastolje- och ballastpumpar med belastning under varierande flöden, automatisk förinställning av ventiler för ett antal lastnings- och lossningssekvenser samt övervakning och kontroll av fartygets hållfasthet (böjmoment och skärkrafter) under lasthantering.

Automatisk lasthantering blev ingen succé men vad vi kom att benämna ”Loadmaster online”, det vill säga ett lastfördelningsinstrument kopplat till systemet som mäter alla tanknivåer och som kontinuerligt beräknar och presenterar vad fartyget utsätts för hållfasthetsmässigt, är nu standard i de flesta fartyg sedan lång tid.

Svalt intresse

Projektet redovisades i en huvudrapport som kom ut 1970. I tillägg utkom sex delrapporter under påföljande år. Huvudrapporten distribuerades till svenska rederier och varv samt till andra intressenter i Stiftelsen Svensk Skeppsforskning.

Intresset var mycket svalt eftersom inte så många förstod forskningsincitamentet utan trodde att den dator som installerades uttryckte hur vi såg framtiden. ”Vem som helst kunde väl förstå att sådana maskiner inte hörde hemma i fartyg”.

Internationellt var det egentligen bara våra norska grannar som förstod vad detta handlade om och som insåg att en ökad användning av automatik med inblandning av datorteknik utgjorde ett viktigt element i en pågående utveckling inom sjöfarten. Ok, kanske inte så många rede-

rier ännu; men där fanns en drivkraft i bland annat Det Norske Veritas.

Under 1971 beslutade Investor att starta ett bolag med säte i Västerås vars uppgift skulle vara att integrera ASEA och LM Ericsson's verksamheter inom datorteknik. Bolaget fick namnet ASEA LME Automation och en ung och framstående vd tillsattes som organiserade bolaget i avdelningar med specialisering inom olika industriella områden varav ”marin” blev ett.

Inom den marina avdelningen utvecklades ett flertal datorbaserade koncept men avsaknaden av intresserade kunder gjorde att inga större system kom att levereras. Efter att mikrodatortekniken slagit igenom utvecklades nya elektroniska system baserade på ny teknik. Förnämliga operatörsstationer med grafiskt gränssnitt utvecklades och den marina organisationen flyttades till Italien för att så småningom landa i Finland.

Inom ramen för samarbetet mellan Kockums och Salénrederierna accelererades emellertid satsningar på automatiserad processtyrning kraftigt under de följande åren och redan under 1971–72 levererades ytterligare fyra tankfartyg. Nu om 256 000 tdw. I dessa fartyg installerades en ”military grade datamaskin” utvecklad av norska Kongsberg och ett speciellt rent och välventilerat utrymme byggdes på navigationsdäck bakom bryggan.

Denna dator kom att utföra en rad uppgifter, som manövrering av turbinmaskineriet från bryggan och automatisk styrning av fartyget med kurs setpoint beräknad av navigationssystemet. Men även automatisk kursändring i syfte att inte förlora i hastighet, automatisk positionsbestämning med dödräkning, storcirkelnavigering och ”Loadmaster on-line”. **L J**



AKTIVITETER I SJÖFARTSMONTERN

Välkomna till oss! Vi finns i monter B05:02 under Bokmässan i Göteborg

FREDAG 27 SEPTEMBER

- 13.00 **Sjöslaget i Leytebukten**
Anders Frankson berättar och visar unika bilder från National Archives i Washington. Arrangör SMB Pennan och Svärdet.
- 14.00 **Eriksbergs Mekaniska Verkstad**
Ny bok om storvarvet Eriksberg och dess 708 nybyggen. Martin Holmgren, Skeppsbyggare och fartygsdesigner med tio års dokumentationsarbete bakom bokens tillkomst. En ingående analys av de svenska varvens marknadssituation innan stängning och en fin beskrivning av många lojala varvsarbetare som kämpade för varvets överlevnad i många år. Arrangör Breakwater Publishing
- 15.00 **Farligt beskydd**
Förhandsläpp av Linda Sundgrens nya skärgårdsdeckare. Linda berättar om sitt författarskap.
- 16.00 **Pearl Harbor**
Per-Anders Lundström, styresman i SMB Pennan och Svärdet, om en av de mest uppmärksammade händelserna under andra världskriget. Föredraget illustreras med unika bilder från National Archives i Washington. Arrangör SMB Pennan och Svärdet.
- 16.45 **Skeppsmäklareföreningen 100 år**
Berit Blomqvist, VD i Skeppsmäklareföreningen berättar om jubilarerna och presenterar en jubileumsskrift om föreningen.
- 17.15 **Nautiska föreningen fyller 150 år**
Nautiska föreningen stiftades 5 juni 1869 i Göteborg. I samband med 150-årsjubileet publiceras en jubileumsskrift. Temat för skriften är Sjöfart, handel och globalisering - dåtid, nutid och framtid.
- 18.00 **Stiftelsen Sveriges Sjömanshus**
Stiftelsen Sveriges Sjömanshus årliga litteraturpris delas ut av Christer Themnérd ordförande i stiftelsen.

LÖRDAG 28 SEPTEMBER

- 10.00 **Ove Allansson i våra hjärtan**
Temaförmiddag om sjöfolkets stora författare. Musikerna Bo Andersson och Leif Pedda Pedersen sjunger några av Ove Allanssons och Anders Wällheds moderna sjömansvisor.
- 11.00 **På granna via sletta**
Karin Mann, ordförande i Kvänums hembygdsförening, berättar om orten där Ove Allansson föddes och växte upp.
- 12.00 **Blues för Ove**
Lennart Johnsson, som tillsammans med fotograf Stefan F Lindberg arbetar på en bok och en film om Ove Allansson, talar om hur viktig musiken var för Allansson i hans författarskap.
- 13.00 **Utdelning av Ove Allanssons pris**
Premiär för utdelning av Ove Allanssons pris till en kulturperson som arbetar i Oves anda. Prisutdelare Ove Allansson-sällskapets ordförande Anders Lindström.
- 14.00 **Öar**
Fotografen och författaren Peter Hanneberg har under tio års tid rest till 50 av jordens allra mest fascinerande öar. Peter visar i storslagna bilder och inträngande texter hur natursköna, unika och sårbara öar kan vara. Arrangör Max Ström och Breakwater Publishing
- 15.00 **Örgryte Torp**
En ny stadsdel i Göteborg. En samlingspunkt för de kända göteborgsfamiljer som utvecklade industri, handel och sjöfart i Sverige. Boken är finansierad av fem fastighetsbolag och därför får det nya ta mycket plats i boken som är en blandning av dåtid och nutid. Arrangör Breakwater Publishing.
- 16.00 **Sorken som blev sjökaptan**
Episoder från en sjömans liv. Sjökapten Thore Hansson presenterar sina memoarer.

SÖNDAG 29 SEPTEMBER

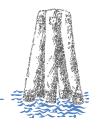
- 10.00 **Dödens hav- Östersjön värvintern 1945**
Forskaren och författaren Claes-Göran Wetterholm berättar om en dramatisk tid på Östersjön där bland annat tidernas största sjökatastrof inträffade i januari 1945 med fartyget Wilhelm Gustloff.
- 11.00 **Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler**
Författaren Ted Knapp om sin bok. Uppdaterad version av tidigare utgivning. Arrangör Breakwater Publishing.
- 12.00 **Sveriges Maritima Index 2019**
Krister Bång informerar om arbetet med årets upplaga av SMI i ett samtal med förläggaren Lennart Fougelberg. Arrangör Breakwater Publishing.
- 13.00 **Konsten att se långt**
Nya perspektiv på Evert Taube. Författaren och musikjournalisten Martin Nyström berättar om sin nya mycket uppmärksammade bok om Evert Taube.
- 14.00 **Sjölivet påverkade hans konstnärskap**
Konstnären och den tidigare sjömannen Lars Mellis Melander, som i år visar sin konst i Sjöfartsmontern, om vad åren till sjöss har inneburit för hans konstnärskap.
- 15.00 **Kommande utgivningar från Bokanjärerna**
Författaren Jörn Hammarstrand berättar om Bokanjärernas nästa antologi "Dikt midskepps" och sin egen kommande bok "Morden ombord".

BLI MEDLEM I SJÖFARTENS KULTURSÄLLSKAP

I medlemskapet ingår en biljett till bokmässan valfri dag värde 240 kronor, en välkomstgåva och inbjudan till Kultursällskapets arrangemang.

Medlemsavgiften som är på 250 kronor betalar du in till bankgiro 231-6891. Glöm inte att uppgive namn, adress och mailadress.

Eventuella ändringar i bokmässeprogrammet publiceras löpande på vår hemsida sjofartskultur.org



Shipping needs more people

The Shipping Convoy has charted its course. The voyage goes with the ice breaker *Atle*, from Lysekil to Halmstad and up to Skellefteå. The purpose is to inform about different maritime professions. And above all to inspire young people to apply for shipping programs. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

It's been eight years since Per Barkman arranged a similar tour. The campaign that was made in 2008 was called the Shipping Caravan. It resulted, among other things, in an increased number of applicants for the shipping programs in Kalmar and Gothenburg.

"This is a recruitment campaign. We need more people now for our programs when more Swedish ships are registered in Sweden. There will be a lack of competence if we don't keep up the level of our shipping programs," states Per Barkman, who has been a personnel manager at Sirius Shipping and today is working as a consultant.

Chalmers in Gothenburg has now 102 applications to 75 places for the sea captain program and 50 applicants to 55 places for the marine engineering program. In Kalmar there are fewer applicants per place, especially when it comes to the program for marine engineering. There are only 25 applications to 60 places for this program. But there are 95 applications to the 60 places for the sea captain program.

"Personally, I think that we in the industry are really bad at marketing maritime professions and programs. Especially compared to other industries. It has been in that way for a long time. To succeed in marketing, the whole cluster must cooperate; all from suppliers to schools must take their parts," thinks Per Barkman.

Want to emphasize the strengths

Even if shipping industry woke up late, it is on its way to market the good values of working on board. The platform "Invest in shipping" has for instance been established. All who are curious can there, with the help of internet, get answers to their questions about different shipping professions.

Moreover, participants in the industry

continue to be visible at exhibitions and universities. In September there will be an initial action at the ship owners' own metropolis – Donsö. In the southern archipelago of Gothenburg a special shipping exhibition is then arranged for the first time. Several merchant ships will be open for demonstration.

"We want to emphasize the strengths in shipping industry and show that working at sea isn't outdated, but that it is modern professions demanding a lot of competence."

Youngsters wants a quick career

In addition to work on board there are a lot of professions connected to shipping industry, although they are located ashore. Because of that, for example, the Shipping Convoy wants to emphasize information about training in maritime law, the opportunity to work as an economist in shipping and with other professions, such as shipping agents or different kinds of subcontractors. There is simply a bouquet of different professions connected to shipping industry.

"I think there is a will among youngsters today to make a quick career that gives quick money. If you are capable and skillful at sea, then you could realize this. If you for example start as a junior officer, 36 months at sea are demanded after school. This means that you can become master on a ship after seven, eight years, with a really good salary," says Per Barkman.

Regardless of good income the profession as a master implies a big responsibility. Moreover, you have to be separated from friends and family for long periods.

"Yes, but how many times can you be a manager for four weeks and then be totally replaced by another person? There are very few management positions where

you can be off duty and then get paid," replies Per Barkman, who expects that also this tour will raise the intake both to upper secondary schools and universities, and this from the year 2020.

More girls on board

Hopefully, the applications from girls will increase. Girls are and have been in obvious minority when it comes to intakes to shipping programs. Shipping industry has a reputation to be both traditional and conservative. Something that could scare more than attract.

"There is no exclusion in this profession. It suits girls as well as boys, regardless of background. Our focus is obvious: More girls on board. It is about getting more women into the programs," proclaims Per Barkman, who among other things has been involved in developing the equal treatment program, which is available in the entrance training today. He takes also the opportunity to strike a blow for #fairwinds (in Swedish #vågrätt), which is the collaborative association after #anchorsaweigh (in Swedish #lätta-ankar), the #metoo-campaign in shipping.

Behind the tour with the Shipping Convoy are several participants; from the Swedish Maritime Administration that makes the icebreaker *Atle* available, to shipping companies and other participants in industry.

But it won't do with single actions. The industry will need a continuous emphasis on information and different outreach activities to a young and prospective target group. Different actions that together give a ripple effect. Everything to focus on why you should choose to train for professions in shipping industry.

"We will film the convoy during the voyage and post this on social media, to make ourselves more visible to young groups. But it is the physical experience on board and the meeting with those who work there, that will make people curious and eager to work in shipping," believes Per Barkman.

This is a translation of the article
on page 31.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2019, de veckor som lottas är veckorna 52 och 1–16. Lediga veckor 2019 finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för åtta personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

| Vecka | Pris |
|-------|----------|
| 1–16 | 5 000 kr |
| 17–52 | 2 500 kr |



SÄLEN

Huset är i två plan med två sovrum plus inrett loft med dubbelsäng, allrum, kök med matplats och fullständig utrustning, storstuga, altan i söder, två WC, dusch och bastu. Huset är fullt möblerat, och sängutrustning (ej sänglinne och handdukar) finns för åtta personer.

| Vecka | Pris |
|-------|----------|
| 1–16 | 4 000 kr |
| 17–52 | 2 500 kr |



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

Lägenheten i Skarpnäck hyrs inte ut för tillfället. Den används tills vidare för andra ändamål.



IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möblemang, sängutrustning, två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex–åtta personer i den ena lägenheten (våning B) och åtta–tolv personer i den andra (våning A). Sänglinne och handdukar medföres av den som hyr huset.

| Vecka | Vän B | Vän A |
|-------|----------|----------|
| 1–16 | 4 000 kr | 5 000 kr |
| 17–52 | 2 500 kr | 3 000 kr |

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

Sjöbefälsföreningens två lägenheter i Spanien går just nu inte att boka. Anledningen är att de är i behov av renovering. Vi håller på att utreda om lägenheterna ska säljas, med ett eventuellt inköp någon annanstans eller om de ska renoveras.



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Mats Johansson – 08-518 356 40

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Margaretha Norling – 08-518 356 90

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Weronica Börjesson 08-518 356 62

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

Den adressen kan användas av alla som vill kontakta någon på kansliet, oavsett ärende, alltifrån medlemmar som söker en ombudsman till prenumeranter som ändrat adress. (Observera dock specialadressen för stughyrning.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta!

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

■ Akademikernas a-kassa (AEA) 08-412 33 00

■ Ledarnas a-kassa 08-509 319 19

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på www.sjobefalsforeningen.se

BLI MEDLEM!

Observera att alla kopplingar mellan förbundsmedlemskapet och arbetslöshetskassan är borta. A-kassorna sköter i fortsättningen själva aviseringen av medlemsavgiften dit.

AKTIVT MEDELSKAP

Detta alternativ är det naturliga för sjöbefäl eller annan chef inom sjöfarten med svensk arbetsgivare och som är bosatt i Sverige eller annat EU/EES-land. Som aktiv medlem har man självfallet fullständiga medlemsrättigheter som stöd gentemot motparten, rösträtt och valbarhet till kongress, rätt att teckna förmånliga försäkringar, söka medlemslån m m. Avgift är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDELSKAP

Det är ett alternativ för svenskt befäl med utländsk arbetsgivare. Man har begränsat stöd mot motparten men i övrigt fullständiga medlemsrättigheter, inklusive rätten att teckna försäkringar och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

PASSIVT MEDELSKAP

– man är inte yrkesaktiv till sjöss, därför att man är f d sjöfartsanställd som gått i land permanent eller pensionerats. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Avgift 180 kronor per år.

STUDERANDEMEDELSKAP

– man studerar vid sjöfartshögskola. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar. Avgift 180 kronor per år.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

- Delta på medlemsmöten med yttrande- och förslagsrätt
- Tidskriften Sjöbefälen med åtta nummer per år
- Annan skriftlig medlemsinformation; dock sänds viss information, som endast berör yrkesaktiva, ej hem till passiva och studerandemedlemmar.

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller sbf@sjobefal.se

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Jörgen Karlsson (kontaktperson)
tel 0733-32 25 01, e-post jorgen.karlsson@affarsverken.se

A P MØLLER-MÆRSK

Johan Juhlin (kontaktperson)
tel 0171-871 42, 0704-22 53 67, e-post johan.juhlin@live.se

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman
tel 0736-56 49 14, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Erik Åkerman (kontaktperson)
tel 0705-66 10 94, e-post erikakerman@hotmail.com

DESTINATION GOTLAND

Reine Pettersson, tel 0702-22 83 77
e-post dgklubben@sjobefal.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kontaktperson)
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kontaktperson)
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

DJURGÅRDENS FÄRJTRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg
tel 00358 407 164 716, e-post eckeroklubben@sjobefal.se

EUROVIK SHIPPING

Per Ringbom (kontaktperson)
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Fredrik Nylund
tel 0702-18 31 02

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Kenneth Toresson
tel 010-123 80 36, e-post farjerederietklubben@sjobefal.se

GOTA NETSS

Per-Johan Jonsson (kontaktperson)
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Ulf Jöhns (kontaktperson)
tel 073-929 00 04, e-post Uffe5359@hotmail.com

LULEÅ BOGSERBÅT

Conny Smedkvist (kontaktperson)
tel 0703-00 96 07, e-post conny.smedkvist@portlulea.com

ORNÖ SJÖTRAFIK

Johnny Karlsson (kontaktperson)
tel 08-715 30 59, e-post alfageln@telia.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nislander
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

RESSEL

Niclas Jorème
e-post: fackrep.resselrederi@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

Victor Söderlund (kontaktperson)
tel 0733-14 01 73, e-post victor.soderlund@gmail.com

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kontaktperson)
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se

SKÄRGÅRDSBOLAGET AB

Daniel Almgren
tel 070-7446986 e-post skargardsbolagsklubben@sjobefal.se

STENA LINE

Sandro Chiesi
tel 0704-85 95 95 0707-67 14 53, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Erik Åkerman (kontaktperson)
tel 070-566 10 94

STRÖMMA

Thomas Ravalld (kontaktperson)
tel 0733-99 90 56, e-post thomas.ravalld@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Tomas Carlsson
Tel: 0707-15 45 49, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Stefan Wengelin
tel 070-6529653, e-post isbryarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

Daniel Magnusson (kontaktperson)
tel 0761-26 33 20, e-post sjobefalen.svitzer@gmail.com

TALLINK SILJA – www.silja-sbf-klubben.com

Gretel Aronsson
tel 0702-27 08 78, e-post siljaklubben@sjobefal.se

TT-LINE

Jens Sandin
tel 0708-43 65 65 e-post tlineklubben@sjobefal.se

TÄRNTANK

Vakant

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Anette Haapanen
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

Daniel Berglund
tel 0702-843434, e-post danielb83@hotmail.com

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

Per Ishøy (kontaktperson)
tel 0733-27 77 48, e-post perkais@hotmail.com

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Jacob Leo
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Louise Falk
tel 0760-87 47 18, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

70% för 0 kr.

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



Propeller-smycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i rödguld, vitguld och silver för de som arbetar i maskin till sjöss. Ingraverat namn enligt vad beställaren vill ha, på det ena bladets baksida, och personnumret ingraverat på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingraverat. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.



Stor propeller

i rödguld ca 5 gram 4 750:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 950:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,1 gram 2 990:-
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-
i silver 750:-

För vidare info och beställning se www.thim.n.nu Jan-Åke Thim, sjöingenjör.

Sjöingenjör- & sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med AB Sporrang erbjuda ringar av högsta guldsmedskvalitet:

Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 6 900:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 5 400:-



I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande. Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning. För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med Svenskt Guldsmed AB erbjuda sjökaptensringar till ett förmånligt pris. Ringarna finns i två olika varianter:

18 K rödguld à 9 530:-
inkl porto.
18 K rödguld/vitguld
à 9 530:- inkl porto.



I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande.

Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en extra köptryggighet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabrikationsfel.

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Technical english

För beställning av Technical English, lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl, gå in på vår hemsida www.sjobefalsforeningen.se och klicka på "Beställ technical english" under Hitta direkt, till höger på startsidan.

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till änkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i föreningen. Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från kansliet.

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 200 kronor per omborddag under viss ombordpraktik, totalt max 30 000 kronor per elev. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

Studerande på den treåriga utbildningen som varit medlem i minst ett år kan få behovsprövat stipendium eller förmånliga lån av förbundet. Det kan gälla den som har dubbel bosättning och/eller hemmavarande barn under 18 år.

LÖSNING TILL AUGUSTIKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 4/2019

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Hans-Erik Lindh Varberg

Ulf Gidebäck Värmdö

Bernhard Burlion Malmö

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälen gratulerar!

| | | | |
|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| ER. BÄRM. L. GA | HAR KÄR. RÄ. RISTIK. SAIG | Ö. T. BALTI. KUM. LUJEE | B. KAN. FL. SEB. VASAH |
| INSIKT | KUNSKAP | | |
| KROKIG FABRIK | ORÄT | KORT NÄMNER | NR |
| | BRUK | ROS EU FÖRE EU | EKA |
| TECK. NÄR SE FÖR OM GALLER | ASTERIX | | |
| ALLEGORI | | | |
| BER. PRÄM. TISKT. KUNNA. DE | ARISENS SPAR. KASSETT | H. KURS. BESTÄM. MELSE | HUNDA. GÖRA |
| DÖDMANSHAND | VAL | RAK. GIVV | VLAR |
| ESKORT. TEGAR. ÖBUD. GÖM | FÖLD. ÅR. FAKS. NEWS | ÅSTRIS. JÄM. VALDIGA. VÄSEN | BE. TÄR. GIBBON. JON. GRÄTNE |
| UNGSVJT | IRONISTOR | VÄSNAS. ÅR. SMÅ. NUMERA | UT. FÖR. REV. RÖTTE |
| SPYDING. JET. LÖJLIG | BETV. DELSER. FÖLLA | SÖRN. JÄGARE | DIKES. KRÄ. EN |
| KNASIGUV | PRYDD | ADOL. LÖTTE. VAR. BE. TIDIG | DOR. SEN |
| TIDIG. PERIOD | DRIPP. Ö. VYSAR. GALLEN | ROD. LÄGG. PÅ. GRILLEN | LASVR. VÄ. MARKS. FÄGEL |
| BARNÄR | AVELN | RIK. RÖVAR. HISTO. RIER | IVÅG. MISS. ÅRTAG |
| FRAS. VÄFLA | KONST. RING. MCHANE | ROVAR. HISTO. RIER | LOCK. BETEN |
| UTAN. DENNA. NYSEN. CHEVRE | VÄSBY. JÄRE. CYKEL. LÖPP | SKOV. LING. FÖSKY. KÄVAL | B. DRÄGS. TYG. BREDA |
| RÄNISMPIRAR | HAMNPIRAR | BE. DRÄGS. TYG. BREDA | VATTEN. STÄD. ER |
| PARTI. ET | PÅ. NYTT. TOPP. KRAFT | SKOV. LING. FÖSKY. KÄVAL | ROT |
| GEIGEN | IGEN | SKOV. LING. FÖSKY. KÄVAL | ROVDRIFT |
| BITENT | FÖR. BUND. FÖR. FRÖKEN | LIVS. ÖMRÅDE. LÄKARE | REVIDAL |
| RESULTAT | TREDOVIS | | |
| MONSTRET | TAM | AVKAS. TAR | GER |

Starkare tillsammans

För en hållbar utveckling



WALLENIOUS SOL är ett nytt rederi som skiljer sig från mängden. Genom att i nära samarbete med industrin bygga upp en ny infrastruktur med gemensamma transportlösningar, så stärker vi såväl svensk som finsk basindustri i Bottniska viken och Östersjöregionen. Tillsammans möjliggör vi varandras framgång.

Läs mer om oss på
wallenius-sol.com

WALLENIOUS SOL