

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2018 ÄRGÅNG 7

REPORTAGET

I piratvatten

INTERVJUN JOACHIM ÖSTLUND

Med fokus på sjöfarten

NYHETER

Bättre arbetsmiljö för sjömän

DE FIXADE JOBBEN

TEMA EFTER SJÖBEFÄLSSKOLAN

Ansvaret ligger inte bara på sjömännen

SEPTEMBER

Det har gått höga tongångar om alkohol i samband med två grundstötningar under sommaren. Jag blev intervjuad av Rapport och vi talade gott och väl en kvart, när sedan klippet kom på tv blev det två korta fraser som presenterades, båda tagna ur sitt sammanhang. Därför funderar jag på vad avsikten med intervjun var. Var det sjösäkerhet som var huvudproblemet eller vill man från medias håll försöka få fram en blaim-culture?

Alkohol hör inte ihop med att föra fram ett stort fartyg, där är vi alla överens. I Sverige har vi sedan ett antal år en policy som i princip reglerar nolltolerans i samtliga svenskflaggade fartyg. Det som har diskuterats är huruvida det är okej med öl eller vin till maten om du inte är planerad för tjänstgöring. Nu finns det dock inga garantier för att du inte blir inkallad till tjänst även

under frivakten, om något oförutsett händer, därför har vi i praktiken nolltolerans. Detta gäller speciellt nu med det låga antalet besättningsmedlemmar som finns i dagens fartyg. Både vi och Seko Sjöfolk har en policy som gäller centralt mellan arbetsgivare och sjömän, det vill säga både befäl och manskap i svenskflaggade fartyg.

Nolltolerans är inget nytt, både tank- och passagerarredier har haft denna policy länge. I tankbranschen ställer dessutom befaktarna krav, oljebolagen ställer krav på både fartyg och besättning i sina omfattande vettingkontroller.

Om vi nu sammanfattar vilka parter som är inblandade har vi först sjömännen själva, sen arbetsmarknadens parter, därutöver befaktare, transportköpare och lastägare samt tillsynsmyndigheter, klassningssällskap och flaggstater.

Sjömännen själv styr över intaget av alkohol, alltså

är det lättast att skylla på sjömännen, på så sätt kommer också alla andra undan utan ansvar.

Arbetsgivare och fack kan ställa krav och komma överens om vilka villkor som ska gälla, här gäller alltså ett delat ansvar. Befraktarna kan ställa krav, det är mycket tydligt, framförallt i tanksjöfarten. Uppfyller fartyget och besättningen deras krav blir det frakter, annars är de out of business.

De resterande som har ansvar är flaggstaten, klassen och tillsynsmyndigheten. De ställer i huvudsak endast tekniska krav på fartyget och möjligen antal befattningar och behörigheter. Här styrs mycket av ekonomi och det ser helt olika ut i världens länder, det är därför vi har problem med icke enhetliga regler, lågkostnadsbesättningar och bekvämlighetsregister.

I båda av sommarens grundstötningar var det bekvämlighetsflaggade fartyg som var inblandade i incidenterna. Det finns några så kallade bekvämlighetsflaggstater som har tagit ett större ansvar, där kan bland annat Marschall Island och Bahamas nämnas.

Det har funnits en kultur där det har varit vanligt och naturligt med alkohol ombord i fartyg, speciellt i de nordiska länderna och Östeuropa. Då det gäller tank- och passagerarfartyg har branschen själv tagit hand om detta genom införande av nolltolerans, men när det gäller till exempel torrlastfartyg saknas den regleringen, framförallt i de östeuropeiska länderna. Det är därför inte förvånande att både bekvämlighetsflaggade fartyg och östeuropéer har varit inblandade i de senaste incidenterna. En ytterligare förklaring är att det är mycket vanligt i Östersjön med denna sammansättning, alltså bekvämlighetsflaggade fartyg med östeuropeisk besättning. Med den trafikintensitet som finns i Östersjön är det ändå förvånansvärt få incidenter som inträffar.

En faktor som inte diskuteras särskilt mycket är trötthet, fatigue. Det är ett stort problem i dagens fartyg med mycket små besättningar, detta gäller i princip samtliga flaggländer och samtliga nationaliteter av sjömän. Här talar vi enbart ekonomi och konkurrens. Att inte få tillräcklig vila ger samma effekter som intag av alkohol då det gäller att ta beslut. Det finns internationella regler som reglerar vila, men efterlevnaden kan diskuteras. Och vem tar ansvar då en incident eller olycka sker på grund av att besättningen inte har fått tillräckligt med sömn?

Här anser jag att det är redaren, befaktaren, flaggstaten och tillsynsmyndigheten som bär det egentliga ansvaret, men skulden hamnar ändå i slutändan på den enskilda sjömännen.



MIKAEL HUSS



sjöbefälen Nr 5

04 Nyheter

Bättre arbetsmiljö för sjömän
Regeringen vill öka nykterhetskontrollerna till sjöss

14 Fackligt

Stig Gustafsson berättar om hamnarbetarkonflikten och strejkrätten
Vice ordförande har ordet

16 Reportaget: Med risk för pirater

Clas Niit seglar i osäkra vatten

22 Intervjun: Joachim Östlund

Historieforskaren som sätter sjöfarten i fokus

24 Tema: Efter Sjöbefälsskolan

De fixade jobben själva
Fick jobb på första praktikplatsen
Bara två skolor kvar

32 Kultur/historia: Ångbåtens historia

En ångande tvåhundraåring

34 In English: Only two schools left

The history of the Swedish Maritime Academies

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 7 Utgivningsdag 7 september 2018

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50 (föräldraledig)

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 2018

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

Framsidesbild Dan Fors och sambon köpte båt och lever sin dröm. Foto: Agneta Slonawski

TS-kontrollerad upplaga 6 800 ex

MEDLEM AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

Bättre arbetsmiljö för sjömän

På Transportstyrelsen arbetar handläggaren Christina Östberg med att uppdatera och förenkla föreskrifterna om arbetsmiljö på fartyg. Internationella krav måste överföras till svensk rätt och föreskrifterna i Arbetsmiljöverkets författningssamling ska, i den mån det går, överföras till att även gälla för arbete till sjöss. Planen är att den nya arbetsmiljöföreskriften ska träda i kraft våren 2019. TEXT ANNIKA HJERPE

STOCKHOLM JUNI 2018

– Vissa områden är dubbelreglerade och det står inte samma sak på båda ställen, där har jag tagit bort så mycket som möjligt. Jag har också sett över rubriksättningen och försökt se mer från läsarnas perspektiv. Jag har försökt använda samma rubriksättning som Arbetsmiljöverket, förutom när det gäller systematiskt arbetsmiljöarbete som jag lagt först, säger Christina Östberg och förklarar att hon bjudit in Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss, Pelle Andersson, ombudsman på Seco och Cecilia Österman, lektor på Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitetet, för att det är några saker hon vill diskutera med dem innan hon går vidare och förankrar förslaget hos sina chefer och skickar det vidare på externremiss.

– Jag tycker det känns bra att lägga kapitlet om det systematiska arbetsmiljöarbetet först, det är ju HUR ska vi arbeta, resten är vad vi ska arbeta med, säger Cecilia Österman.

Blir ett nytryck

I förslaget till ny arbetsmiljöföreskrift som Christina Östberg har tagit fram vill hon helt ta bort några områden och i stället hänvisa till föreskrifterna i Arbetsmiljöverkets författningssamling. Det kommer att bli ett nytryck av föreskrift 2009:119, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om arbetsmiljö på fartyg.

– Det blir inte en konsoliderad version utan ett nytryck då tar man bort den gamla. Jag har försökt påtala att man hamnar på grundföreskriften när man söker på nätet, det är förvirrande, säger hon, och undrar om en paragraf i AFS:en, 2006:6, som gäller personlyft.

– Där fastställs att stroppar av naturfiber och syntet inte får användas till att bära upp en arbetskorg, använder man det?

– Ja, för en massa andra lyft men inte för att lyfta personer med. Det finns en anledning. Det är en sak tappa ett topplock, men man ska inte tappa människor, säger Cecilia Österman.

– Jag vet inte om man helt kan förbjuda stropparna ombord men man kan förbjuda dem för personlyft, säger Pelle Andersson.

– Vi har tyckt att de tekniska kraven på lyftkorgarna inte behöver finnas kvar utan att vi i stället ersätter det med 2006:6 om per-

Stroppar i syntet- eller naturfiber ska inte längre få användas för att bära upp en arbetskorg enligt det förslag på ny arbetsmiljöföreskrift för sjömän som just nu håller på att tas fram.

Foto Johan Marzelius



sonlyft och där finns det med att man inte får använda stroppar av natur- eller syntetfiber för personlyft, säger Christina Östberg.

– Man ska inte lyfta med syntet, det är svårt att se på syntetstroppar om de är okej eller inte, när de går av gör man en knut och då är de ”hela” igen. Jag vill inte förbjuda dem, men vid personlyft ska man inte ha dem, säger Cecilia Österman.

– Det är bara vid personlyft, förtydligar Christina Östberg.

Tillgänglig ombord

Diskussionen om förslaget till ny arbetsmiljöföreskrift fortsätter och Christina Östberg säger att kapitlet om utformning av personlig utrustning har upphävts.

– Det fanns ett EU-direktiv som överfördes i AFS:en, men den föreskriften blev en förordning och då blir den direkt gällande och behöver inte överföras, förklarar hon.

Mötet fortsätter och kapitel efter kapitel i förslaget till ny arbetsmiljöföreskrift för sjömän går igenom.

Christina Östberg förklarar att kapitlet Artificiell optisk strålning är ett EU-direktiv där det inte finns något undantag för sjöfarten. I avsnittet om asbest har de gjort ganska mycket förändringar.

– Om en apparat innehåller asbest ska man ha skyddsutrustning ombord, vi öppnar för att man kan undvara att ha det ombord om man kör kustnära och alla reparationer görs på varv. Vi har också ändrat ”omedelbart reparerats” till ”utan dröjsmål”. Tidigare stod det ”dokumentationen ska vara tillgänglig vid tillsyn”, nu ska den vara ”tillgänglig ombord”. Tidigare stod det att när man flaggar in ett fartyg ska skadad asbest vara åtgärdad inom 14 dagar, vi har tagit bort det för det står ju nu att det ska åtgärdas utan dröjsmål.

Ska gälla i utlandet

I kapitlet Buller har alla paragrafer tagits bort för de var i princip identiska med AFS:en. Kapitlet Ventilation ersätts av AFS 2009:2. Hela kapitlet Belysning har i förslaget också tagits bort och ersatts med paragraferna i 2009:2 i AFS:en, om arbetsplatsens utformning.

– Vi har lagt till att belysningen inte ska störa andra fartygs navigation, det var det enda vi ansåg inte fanns med i AFS:en. Elektromagnetiska fält är också ett EU-direktiv där det inte finns några undantag för fartyg. Man får tänka sig för var man lägger fikarum om man ska uppfylla den här. En lite kontroversiell sak är AFS:en om hamnarbete som vi föreslår ska gälla, men

vi har inte bemyndigande att ställa krav på landorganisationen, vi trycker på samarbetet mellan hamn och fartyg och att utrustning ska fungera, om det inte är fri sikt ska man använda signalman vid lyft, trafikvakt om behov finns. Om man tappar kontakten med trafikvakten när man kör ska man omedelbart stanna. Den stora skillnaden är att det här även ska gälla i utlandet. Befälhavaren ansvarar för sin besättning, även när de lastar och lossar i utländsk hamn, säger Christina Östberg.

Hon fortsätter och berättar att det kanske behövs en till paragraf med hänvisning till vilotidslagen samt att kapitlet Smittrisker nu är föreskrift (AFS 2018:4).

– När det gäller stegar, i förra föreskriften står det att en bärbar stege inte får vara längre än sju meter, var kommer det ifrån? Vet ni? I AFS:en står det fem meter. Jag kan inte hitta ursprunget till våra sju meter, det är mycket. Jag har spridit frågan, men ingen vet.

Inte heller Pelle Andersson, Mikael Huss eller Cecilia Österman vet och de kommer tillsammans fram till att det är bäst att ändra till fem meter eftersom det blir förvirrande när det står fem meter i AFS:en.

Fokus på den ansvariga

Christina Östberg berättar att de har jobbat om ganska mycket i kapitlet om minderåriga och försökt att, i mesta möjliga mån, ha samma text som i AFS:en samt tagit bort det som rör yngre barn.

– Äldre barn får jobba inom fiskerinäringen så vi har gjort ett eget kapitel om dem, det bör vara med för även om de jobbar inom familjen måste det finnas stöd för de här barnen. Tidigare var fokus mer på den minderåriga, vi har ändrat fokus till den som är ansvarig, det som skiljer sig från AFS:en är att vi lagt till befälhavare. Sen har vi också lagt in en liten hänvisning till befälhavaransvaret som inte fanns med tidigare och vi har delat på vissa av våra gamla paragrafer för att det ska vara så likt AFS:en som möjligt, förklarar Christina Östberg.

– Är det något som kan hindra eller motverka att elever från sjömansskolan kommer ut? Det är redan nu svårt och arbetsgivarna skyller på krångliga regler, undrar Mikael Huss.

Christina Östberg säger att hon inte tycker att det är så krångligt och att hon har försökt tänka i de här banorna.

– För vi vill ju att de ska ut. Vi har tagit hänsyn till vilotidslagen, det har inte gjorts tidigare, och lagt oss på en nivå där vi känner att här kommer vi inte under.

Pelle Andersson tycker att den föreslagna skrivelsen om arbets- och vilotider i kapitlet Minderåriga är lite otydligt formulerad och att det öppnar upp för möjligheten att låta minderåriga arbeta väldigt långa pass flera dagar i sträck.

– Om en arbetsgivare skulle vilja sätta in en person att arbeta fredag, lördag, söndag, måndag, tisdag och onsdag, 14 timmar per dag, är det tillåtet då, för en minderårig? Är de sjömän? Det är lite luddigt skrivet och öppnar för fria tolkningar.

Christina Östberg ber Pelle Andersson inkomma med några exempel på hur skrivelsen om arbets- och vilotider skulle kunna misstolkas så att den kan formuleras bättre.

Förhoppningavis klart våren 2019

Det är inte lätt att få till de nya föreskrifterna så att de blir bra och alla blir nöjda, Christina Östbergs instruktioner är dessutom att ha så få särkrav som möjligt. När förslaget till ändringar i kapitlet Buller gicks igenom blev diskussionen lång. Krav om maximala ljudnivåer finns inte på andra områden, bara inom sjöfarten.

– Den tidigare koden gäller egentligen bara från 1 600 brutto, vad jag föreslår är att den gäller SOLAS, alltså från 500 brutto, säger Christina Östberg.

Sedan diskuteras om huruvida tabellen med maximala och normala ljudnivåer är tydlig eller missvisande.

– Koden är tydlig med att det är maximala ljudnivåer och att man ska sträva för att nå lägre, men jag måste tänka på formuleringen så att det framgår tydligare, säger Christina Östberg.

– Buller påverkar våra kognitiva förmågor, arbeten som ställer krav på koncentration, där vill vi inte ha buller, som i verkstäder och kontrollrum. Det måste finnas en fristad dit man kan gå och få hörselvila, det brukar ske i verkstäderna men de är inte särskilt tysta. Verkstan på större båtar borde utformas så de blir ett ställe för hörselvila, tycker Cecilia Österman.

– Jag kommer skriva om föreskriftstexten så att det tydligare framgår att man ska sträva lägre, säger Christina Östberg.

Hennes plan är att göra klart det mesta i förslaget till ny arbetsmiljöföreskrift för sjömän under sommaren och hon hoppas att ett beslut om externremiss kommer i slutet av augusti.

– Förhoppningsvis får vi tillbaka remissen från EU i mitten av januari och föreskrifterna skulle då kunna träda i kraft våren 2019, säger hon. **A H**

Glädjebesked

När infrastrukturminister Thomas Eneroth deltog på Maritima Mötesplatsen under Almedalsveckan i juli lovade han att nettomodellen ska återställas till hundra procent. Den procent som regeringen har sagt ska tas från sjöfartsstödet för att finansiera ekobonusen kommer i så fall att återföras och därmed återställa nettomodellen.



Sjöbefälsföreningen tar plats i Akademikernas A-kassa

Sjöbefälsföreningens förbundsjurist, tillika ombudsman, Mats Johansson har valts in som suppleant i Akademikernas A-kassas styrelse.

– Det är väldigt bra att vi har fått in en representant i Akademikernas A-kassa. Det är bra ur flera perspektiv, dels får vi bättre insyn så att vi får en förståelse för hur de arbetar, dels kan vi från vår sida förklara de komplicerade förhållandena under vilka sjöbefäl kan vara anställda och tjänstgöra säger SBF:s vd Mikael Huss.

Uppmärksammas räddningsinsats

Kapten Fredrik Krysén och besättningen på *M/V Undine* har tilldelats ett "letter of commendation" inom ramen för 2018 IMO Award for Exceptional Bravery at Sea.

2018 IMO Award for Exceptional Bravery at Sea, tilldelas den kinesiske räddningsdykaren Zhong Haifeng som räddade sex besättningsmän som varit instängda i ett luftfyllt lastutrymme i över 36 timmar när lastfartyget *MV Jin Ze Lun* sjönk efter att ha kolliderat med ett annat fartyg i Guangzhou hamn den 27 november 2017.

Ett "letter of commendation" ges till de av de nominerade till priset som anses förtjäna ett särskilt erkännande och uppmärksammas för sin insats. I juni förra året räddade Fredrik Krysén och hans besättning 13 sjömän som efter ett skeppsbrott i Malackasundet suttit hela natten i en livbåt, några hade även flutit på containrar. Sjömännen hade försökt påkalla uppmärksamhet från något av de fartyg som passerade i sex timmar, innan de fick hjälp.

Kapten Fredrik Krysén och hans besättning tilldelades tidigare i år även utmärkelsen "Årets Sjöfarare" under Lloyd's List Global Award 2017, på National Maritime Museum i London.

2018 IMO Award for Exceptional Bravery at Sea kommer att delas ut vid IMO Awards ceremoni den 6 december 2018 vid IMO:s huvudkontor i London.

**MARINE
WORKS**
DIVING COMPANY

**Professionella dykare
med kort varsel**

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

SJÖSPORTSKOLAN
Swedish Maritime Academy

Effektiva och prisvärda kvalitetskurser

Fartygsbefäl VIII (7 dgr.) Handh. snabba fartyg
Maskinbefäl VIII (4 dgr.) Basic Safety Training
BTM, CRM, ROC (2 dgr.), GOC, ECDIS (3 dgr.)

www.sjosportskolan.se

FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS

Our system for sun and glare protection has been installed on a great number of ship bridges since the 1980s.

BERGAFLEX

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com

APROPÅ KOMPETENSBRIST:



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

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Eldsjäl inom sjömansidrotten

Matros André Filipowicz har ett brinnande träningsintresse och engagerar gärna sina skeppskamrater i såväl fotbollsturneringar som badminton och golf. I fjol fick han Sjömanshusstiftelsens idrottsbelöning på 20 000 kronor för sina mångåriga insatser.

André Filipowicz gjorde som sina föräldrar och gick till sjöss, till och med i samma rederi som dem. År 1998 tog han examen från fartygstekniska programmet på Lindholmens gymnasium och har sedan dess jobbat som matros på Stena Lines Danmarksfärja M/S Jutlandica. Ända sedan skoltiden har han varit aktiv inom sjömansidrotten. I gymnasiet lyckades han entusiasmera sina klasskamrater att delta i fotbollsturneringen 24-timmars på sjömanscentret Rosenhill i Göteborg. När André började jobba fortsatte han att dra ihop fotbollslag till turneringen och under hans ledarskap har Jutlandica tagit hem segern hela sex gånger.

– Träning är en självklar del av mitt liv, säger han. Jag har alltid hållit på med sport och idrott och därför var det naturligt att försöka få med sig de andra ombord.

Han säger att idrottsintresset bland besättningen varierat genom åren. Ibland är det många som velat vara med, ibland färre, men det har alltid gått att få ihop ett lag.

”... när det kommer nya och sommarvikarier brukar jag fråga om de vill vara med i laget”

– Det är en del omsättning på folk och när det kommer nya och sommarvikarier brukar jag fråga om de vill vara med i laget. Spela fotboll tycker de flesta är roligt. Det man kanske inte är lika intresserad av är att hålla i arrangemanget, men det har jag ordnat.

De flesta på Jutlandica jobbar varannan vecka och ombord finns inte mycket utrymme för lagidrotter, fotboll spelar man på ledigheterna. Däremot är fartygets träningslokal ett populärt tillhåll under arbetsveckorna.



André Filipowicz (till vänster i bild) har spelat åtskilliga fotbollsmatcher på sjömanscentret Rosenhill.

– Vi har ett jättefint gym med många maskiner och där brukar det vara mycket folk, säger André. Stena uppmuntrar till träning på olika sätt och bland annat betalar de anmälningsavgiften för dem som vill springa Göteborgsvarvet.

Utöver fotbollen har André även fått ihop lag till badmintonturneringar och golftävlingar. Golf är något han gärna spelar själv på fritiden och för de 20 000 kronor han fick i samband med Sjömanshusstiftelsens utmärkelse har det blivit både en golfresa och nya klubbor. André fortsätter att engagera sig i sjömansidrotten, men har samtidigt börjat lämna över ansvaret till andra.

– Jag närmar mig 40 och kan tycka att det är dags för de yngre förmågorna att ta över. Tanken var att jag redan förra året skulle sitta på läktaren under 24-timmars, men blev i sista stund inkallad att stå i mål. Vi får se hur det går i år.

andre.filipowicz@spray.se



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2019

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln 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 2018.

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

Varnar för nya visumkrav

Fackföreningar för sjömän och rederier varnar gemensamt för att nya planerade krav för att få flerdubbla visum till EU-länder kan begränsa besättningsmöjlighet att resa och förhindra att fartyg byter besättning i EU-hamnar. (TELEGRAPH)

Sexfaldig ökning av bunkringsfartyg för LNG

Antalet fartyg som bunkrar LNG har ökat från ett i början av 2017 till sex i början av 2018. Under de närmaste fem åren spår näringslivsförbundet SEA\LNG att antalet bunkringsfartyg globalt kommer att ha ökat till 30. (TELEGRAPH)

Varning för risk med träkol

Efter två incidenter med träkolslast som, trots att lasterna certifierats som säkra, har självantänt och orsakat brand ombord på containerfartyg, efterfrågar tyska haveriutredare strängare säkerhetskontroller. Den tyska Maritime Casualty Investigation, BSU, rekommenderar i en rapport ändringar i sättet som träkol testas och klassificeras enligt International Maritime Dangerous Goods Code, samt ändringar i kraven på hur träkol lastas för att säkerställa att alla typer av självantändligt gods alltid transporteras på däck med lättillgänglig brandbekämpning. (TELEGRAPH)

Nytt norskt armband håller koll på var du befinner dig

Det norska teknikföretaget Scanreach lanserar ett system för lokalisering av sjömän vid olyckor och incidenter. Systemet kallas Inreach och sänder, via ett armband, signaler till bryggan, räddningstjänst, eller närliggande fartyg. Systemet är skapat för att förbättra säkerheten för sjömän och fungerar med en plug and play-lösning. Det har genomgått rigorösa tester, bland annat har det testats live på det norskflaggade fartyget *North Sea Giant*. För att skydda användarnas integritet är Inreach-armbandet standardinställt på "sleep mode" och aktiveras vid larmsignal eller när användaren rör sig på ett sätt som indikerar att han eller hon är nödställd. Användaren kan också själv sätta på armbandet. (TELEGRAPH)

Danskt grosston-rekord

Den danska handelsflottan har för första gången någonsin ökat till över 20 miljoner GT. En av anledningarna är beslutet tidigare i år att göra det danska skeppsregistret mer konkurrenskraftigt bland annat genom att ta bort anmälningsavgiften. (TELEGRAPH)



Gävle Hamn söker MASKINBEFÄL

Läs mer om tjänsten på gavlehamn.se/jobba-hos-oss



Gävle Hamn



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



Chemical Tanker Seminar for Shipping Professionals

23-24 OCTOBER 2018 IN COPENHAGEN

- IMO regulations for Chemical Tankers
- Cargo segregation, IBC-Code and 46 CFR 150
- The "Complexity" of Vegoils, Bio-Fuels
- A briefing on the very important MEPC.2/Circ.
- MARPOL annex II
- Tank cleaning issues



Marstal Maritime Academy
kursus@marnav.dk +45 6253 1075



Aktiviteter i Sjöfartsmontern

B05:02 • Svenska Mässan i Göteborg

Fredag 28 september 12–18

- 12.00 SMB PENNAN OCH SVÄRDET**
Program med SMB Pennan och Svärdet.
- 13.00 PÅ LJUGARBÄNKEN**
Bokanjären och författaren Jörn Hammarstrand läser valda stycken ur sin nya bok med äldre, vaskade och nyskrivna sjöskrönor.
- 14.00 SMB PENNAN OCH SVÄRDET**
Program med SMB Pennan och Svärdet.
- 15.00 TITANIC MYTEN OCH MAMMON**
Författaren, forskaren och Titanicexperten Claes-Göran Wetterholm om vad som skedde efter katastrofen, hur händelsen både kommersialiserades och mytologiserades. Han berättar också om den stora Titanicutställningen som öppnar i Göteborg alldeles innan bokmässans öppnande.
- 16.00 FÖDD SLAV, DÖD FRI?**
Författaren Arvid Bergman har skrivit en bok om afrosvenskarna som kom till Sverige via den transatlantiska slavhandeln. Han samtalar om boken med vetenskapsjournalisten Karin Bojs. Karin belönades med Augustpriset för sin fackbok Min europeiska familj 2015.
- 17.00 REDERIAKTIEBOLAGET TRANSATLANTIC I KRIG & FRED, 1904-2004**
Dick Henriksson har skrivit på boken i tre år och berättelsen spänner över hundra år. Gunnar Carlsson kommer som 16-åring till Wilhelm R. Lundgren och det blev att missa den analkande examen och genast börja en provanställning på en månad Vad M/s Coolangatta hade för last till Kuba under Kubakrisen är än i dag en gåta. Under 1970-80 talet ledde Transatlantisk toro-utvecklingen i världen med Boogabilla. År 1984 skedde det otänkbara att Transatlantisk tog över Broströms Linjedivision. Framtiden var säkrad trodde alla med Bilspedition som långsiktig ägare - Läs hur det gick.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 18.00 STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS LITTERATURPRIS**
Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delar ut årets litteraturpris

Lördag 29 september 11–16

- Temapass om sjöfolkets store författare Ove Allansson. Ett samarrangemang mellan Sjöfartens Kultursällskap och Ove Allanssonsällskapet.**
- 11.00 MUSIKGRUPPEN KAL OCH MELLIS OM ATT SAMARBETA MED OVE ALLANSSON**
Musikgruppen KAL spelar några av Ove Allanssons och Anders Wällheds moderna sjömansvisor. Ove Allanssonsällskapet presenteras av sällskapets sekreterare Lennart Johnsson. Konsträren och tidigare sjömannen Lars Mellis Melander talar om sitt samarbete med Ove Allansson för bokomslag och bokillustrationer.
- 12.00 NIO FÖRFATTARE**
Författaren och forskaren Gudrun Nyberg presenterar sin nya bok om nio Göteborgsförfattare av vilka Ove Allansson är en.
- 13.00 JENNY WRANGBORG OCH DAVID ERICSSON TVÅ NUTIDA ARBETARFÖRFATTARE**
De två första författarna som 2018 fick fackförbundet SEKO:s Ove Allanssonpris var poeten och kallskänkan Jenny Wrangborg och författaren och lastbilschauffören David Ericsson. I ett samtal med Lennart Johnsson berättar Jenny och David om sitt skrivande och läser stycken ur sina böcker.
- 14.00 BOKEN OM EKTANK, 50 ÅR**
Hans-Yngve Johnssons släkt kommer ur oljehandel med mindre fartyg på kusten. Donsösonen som tidigt flyttade sin verksamhet till Göteborg utvecklade rederiet Ektank AB till en betydande rederiverksamhet. När rederiet nu fyller 50 år så tar man samtidigt emot två nybyggen från Kina.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 15.00 BOKANJÄRERNA**
Krister Lumme, ordförande i föreningen Bokanjärerna berättar om verksamheten och arbetet med att hitta nya sjöskrivare. Han presenterar även tankarna bakom föreningens kommande antologi.
- 16.00 OFFSHORE OCH YTSPÄNNING**
Aino Trosell har skrivit ett stort antal böcker, både kriminalromaner, släktberättelser men även med sjöfarts- och varvsanknytning som Offshore och Ytspänning. Hon berättar både vad som driver henne i sitt författarskap och också något om hur arbetet med att få ett politiskt beslut om ett varvs-historiskt museum i Göteborg går.

Söndag 30 september 10–16

- 10.00 LÄNGS KUSTEN I BOHUSLÄN**
Längs Kusten i Bohuslän är den båtburnes nya ledsagare genom det Bohuslän som en gång var. Här presenterar Ted Knapp fakta och skrönor om 400 åar, holmar, samhällen och skär i översködlig och roande form; uppfångade på bryggor och ljugarbänkar, i sittbrunnar och allsköns bohushlitteratur; hopsamlade av författaren under 55 års strövtåg utefter kusten. Arrangör Breakwater Publishing
- 11.00 SVENSKT MARITIMT INDEX 40 ÅR**
I 40 år har Svenskt Maritimt Index kommit ut. Redaktör för indexet, som är oundgängligt för alla sjöfartsintresserade, har i alla år varit författaren Krister Bång. I ett samtal med Breakwater Publishings förlagschef Lennart Fougelberg talar Krister Bång om hur han arbetar med att få fram både foton och fakta om fartyg till böckerna.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 12.00 HUNDVAKTEN**
Tidigare sjökvinnan Catherine Sandberg i ett samtal om sin roman om livet ombord med Sjöfartens Kultursällskaps ordförande Berit Blomqvist.
- 13.00 MED ÅNGBÅT FRÅN LAND TILL STAD**
Författaren Lennart Rydberg talar om sin bok som skildrar ångbåtsepoken och ångbåtslinjer i Mälardalens jordbruksområden.
- 14.00 M/S KINNEKULLE**
Författaren Jan Sjöberg presenterar sin nya bok om M/S Kinnekulle som i februari 1948 påträffades övergivet och nedisat utanför Själland kust. Något spår av besättningen på sju man fanns inte.
- 15.00 MIN SJÖFARTSBOK**
Marie Byström Jansheden berättar om sin bok om hennes tid till sjöss.
- 16.00 MITT NAMN ÄR SJÖMANSVISAN**
Bo Andersson från musikgruppen KAL sjunger några sånger från gruppens nya skiva och berättar om arbetet med den.

BLI MEDLEM I SJÖFARTENS KULTURSÄLLSKAP

I medlemskapet ingår en entrébiljett till bokmässan valfri dag värd 240 kronor, en välkomstgåva samt inbjudan till Kultursällskapets olika arrangemang.

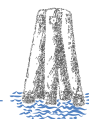
Medlemsavgiften som är på 250 kronor betalar du in till bankgiro 231-6891. Glöm inte att uppge namn, adress och mailadress.

VÄLKOMNA!

Sjöfartens Kultursällskap samt medarrangörerna Breakwater Publishing, SEKO, Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsverket, Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell, Stiftelsen Sveriges Sjömanshus samt SMB Pennan och Svärdet.

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

Sjöfartens
Kultursällskap



Staten och kapitalet, hur ska det gå för svensk sjöfart efter valet?

Det råder ett stort samförstånd om att den svenska sjöfarten måste stärkas. Antalet svenskflaggade fartyg är i dag historiskt lågt, för tio år sedan var de drygt 200, nu är de bara drygt 80. Någoting behöver göras. TEXT ANNIKA HJERPE FOTO ANDREAS KRON/LIGHTHOUSE



Anders Åkesson, Centerpartiet, Lorentz Tovatt, Miljöpartiet, Boreana Åberg, Moderaterna och Tomas Eneroth, Socialdemokraterna, vid Blå Tillväxts sjöfartsseminarium i Almedalen.

I Almedalen bjöd Blå Tillväxt in till seminarium om sjöfarten, under namnet Staten och kapitalet, hur ska det gå för svensk sjöfart efter valet? Medverkande politiker var Tomas Eneroth, Infrastrukturminister, Lorentz Tovatt, riksdagsledamot, Miljöpartiet, Boreana Åberg, riksdagsledamot, Moderaterna och Anders Åkesson, riksdagsledamot, Centerpartiet. Alla var de överens om att det är viktigt för Sverige att ha en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart.

Blå Tillväxt har sammanställt tre konkreta förslag för att stärka den svenska sjöfarten och frågade politikerna om de kan förverkligas?

1. Blå Tillväxt vill förenkla och harmonisera regelverket för sjöfartsstöd.

Anders Åkesson, C: Kraven är ur ett generellt företagarperspektiv högst rimliga krav som man hela tiden måste arbeta med, förutsägbarhet, långsiktighet, ta bort dumheter, och så vidare, det är inga konstigheter för min del som Centerpartist.

Lorentz Tovatt, MP: Jag är näringspolitisk talesperson för Miljöpartiet så från min sida blir det också en positiv inställning till det här.

Tomas Eneroth, S: Flaggningsportalen, som är en del av det här, är ju one stop shop, det vill säga att du har en ingång du kan använda dig av, förhandsbeskedet om sjöfartsstödet är också

viktigt, men jag tycker också att vi ska vara ärliga och säga att ingen här är motståndare till, utan vi vill väldigt gärna hitta förenklningar i regelverket

Boreana Åberg, M: Det finns också problem med tolkningen av EU-regler. Alla andra länder kan se dem på ett sätt som underlättar för sjöfarten men hemma sätter sig myndigheterna på tvärens. På passagerarfärjorna, det så kallade språkkravet, alla som jobbar på ett fartyg, måste kunna tala svenska. Det är inte rimligt. Det utestänger människor från arbetsmarknaden. Reglerna för inlandsjöfart, vi måste inte ha den högsta säkerhetsklassen på alla vatten, man kan lita på ägaren av fartyget att när det är väldigt höga vågor så går man inte ut på sjön, man är rädd om sin egendom. Man kan vara lite mera som i resten av Europa, tycker jag.

2. Blå Tillväxt vill säkerställa en långsiktig och förutsägbar nettomodell. Ändring av nettomodellen gör att vi tappar förutsägbarheten och då blir det svårare för branschen att veta om man vågar investera i Sverige.

Anders Åkesson, C: Oavsett om det handlar om nettomodellen eller vilken regel som helst som sätter de yttre förutsättningarna för ett rederi att investera, utveckla eller flagga sig i Sverige så måste reglerna vara långsiktigt förutsägbara, ja, jag skulle återställa nettomodellen.

Tomas Eneroth, S: Det viktigaste är att skapa en förutsägbarhet. Det är viktigt att vi tänker strukturellt när vi funderar framöver. Det viktiga är att vi gör rätt insatser som stärker svensk sjöfart och stärker förutsägbarheten.

Boreana Åberg, M: I juni 2014 trädde regler i kraft som möjliggjorde för fartyg i offshore-verksamhet, forskningsfartyg, kabellägningsfartyg, muddringsverk och så vidare att söka sjöfartsstöd.

Under de fyra år som gått har andelen fartyg som sökt och fått sjöfartsstöd varit försvinnande liten, det fungerar inte. Man måste se över sjöfartsdelegationen hur de fungerar, vilka som är där och hur de fattar sina beslut.

Lorentz Tovatt, MP: Jag tycker att det i grund och botten är lite bakvänt att näringen ska vara de som finansierar hela Sjöfartsverket. Inte minst om man ställer det i relation till andra godstransporter och hur de betalar. Inget löfte men tycker att vi ska se över modellen.

3. Blå Tillväxt vill att ett sjöfartsråd för framtidens sjöfart tillsätts, vad tycker ni om ett samverkansråd för sjöfarten?

Anders Åkesson, C: Svensk sjöfart är en del av svenskt näringsliv och svenskt näringsliv måste samarbeta och samråda mer för att i framtiden vara konkurrenskraftig, det är bra.

Lorentz Tovatt, MP: Det är klart att det är bättre med mer samverkan. Nu tillsätter vi en nationell samordnare, det är en del i det, jag är osäker på om det behövs mer än så men jag är öppen för det, absolut.

Boreana Åberg, M: Jag är också positiv när det gäller samordnare.

Tomas Eneroth, S: En samordnare tillsätter vi nu inom ramen för godstransportstrategin. Ett särskilt sjöfartsråd, det var det som var frågan. Jag vill gärna först pröva det samlade godstransportrådet för det vi behöver är ju att öka intermodaliteten. Det vi behöver förändra framöver är andra transportslags syn på och möjligheter att kunna använda sjöfarten i större utsträckning. Är det viktigt för sjöfarten har jag naturligtvis ingenting emot att vi tittar på om vi ska ha en sjöfartsdelegation också, men jag vill först och främst pröva möjligheten med den samordnare som nu under minst sex år ska sitta på Trafikverket och samordna de här insatserna. **A H**

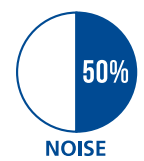
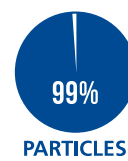
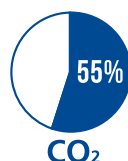
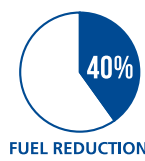


Furetank continues to be a leader in developing modern intermediate product and chemical tankers

 GOTHIA TANKER ALLIANCE

THE NEXT GENERATION DUAL-FUEL (LNG) TANKERS ARE HERE NOW

ENVIRONMENTAL CARE WITH QUALITY 



Regeringen vill öka nykterhetskontrollerna till sjöss

I sommar grundstötte två fartyg i svenska vatten inom två veckor. Alkohol var inblandat i båda grundstötningarna och därför vill infrastrukturminister Tomas Eneroth ha fler nykterhetskontroller till sjöss. TEXT ANNIKA HJERPE

Den 23 juli gick det Panamaregistrerade fartyget *Makassar Highway* på grund i Tjusts skärgård och läckte uppskattningsvis 14 000 liter olja. Den 3 augusti gick fartyget *BBC Lagos* på grund utanför Helsingborgs hamn, den grundstötningen orsakade lyckligtvis inte något oljeutsläpp.

Vid båda grundstötningarna var alkohol och onyktra befäl inblandade.

Kallade till möte

Infrastrukturminister Tomas Eneroth vill nu att nykterheten till sjöss ska kunna kontrolleras bättre och kallade därför till sig företrädare för berörda sjöfartsorganisationer för att diskutera hur nykterhetskontrollerna till sjöss kan bli fler, särskilt för den internationella sjöfarten där infrastrukturministern bedömer riskerna som störst.

– Vi vill öka möjligheterna till kontroller både från svensk sida, men också internationellt. Jag tänker inte acceptera att vi har internationella transporter i Sverige där kaptener eller sjöbesättningen är onyktra, säger Tomas Eneroth till TV4.

Mötet ägde rum den 14 augusti på Regeringskansliet och Sjöbefälsföreningens vd Mikael Huss var där.

– Infrastrukturminister Tomas Eneroth bjöd in till ett möte för att diskutera hur vi kan öka säkerheten inom sjöfarten och framförallt hur vi ska komma åt problemet med onykterheten, säger han.

Många mötesdeltagare

De som deltog i mötet var, förutom Sjöbefälsföreningen, Seko Sjöfolk, Svensk Sjöfart, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Transportarbetareförbundet, Sveriges Hamnar, Polismyndigheten, Kustbevakningen, ITF-inspektoratet, samt ett antal representanter från Näringsdepartementet inklusive Tomas Eneroth själv.

Kustbevakningen ser gärna att yrkessjöfarten kontrolleras mer. De sköter nykterhetskontrollerna till sjöss och får göra slumpmässiga kontroller när fartyg anlöper svenska hamnar. För att få stoppa ett fartyg för kontroller krävs dock skälig misstanke om sjöfylleri.

Sjöbefälsföreningen anser också att det

vore bra om nykterhetskontroller skulle kunna göras på fler fartyg än vad som är möjligt i dag.

– Mötet konstaterade ganska snart att problemet inte är svenskt utan internationellt och arbetet måste drivas på flera olika plan. Det konstaterades också att de olika parterna måste samverka på ett betydligt effektivare sätt. Dessutom får ett kommande arbete inte enbart fokusera på alkohol, det är en säkerhetskultur som internationellt måste höjas vari bland annat trötthet, fatigue måste ingå, berättar Mikael Huss.

– Det var också konsensus att undersöka hela transportkedjan, inte enbart gods till sjöss. Det framkom ganska snart att om vi skulle isolera problemet till sjöfart så är det de mindre torrlastfartygen med i huvudsak östeuropeiska besättningar där säkerhetskulturen behöver lyftas, fortsätter Mikael Huss.

Finns bra samarbete

Mikael Huss säger vidare att en hel del av de hjälpmedel som finns idag, exempelvis Vessel Traffic System, VTS, i Öresund, som är ett samarbete med Danmark, fungerar mycket bra.

– Vi har även ISM-koden, MLC och andra IMO instrument samt ett antal samarbetspartner på det internationella planet som skulle kunna utnyttjas på ett mycket bättre sätt. **A H**

Invest now in your future fuel bill

BLADE DELIVERIES 2018

IDEA MARINE AB

Among many orders 14 new propellers for Patrol boats for undisclosed Navy.
New propeller for SS Gratitudo. Consultancy work for Visentini Shipyard, Toll Shipping and Semcon.

www.ideamarine.se



Hamnarbetarkonflikten, MBL och strejkrätten

Juristen Stig Gustafsson berättar om hur arbetsmarknadens parter vill ändra i MBL.

Hamnarbetarförbundet har sedan flera år en pågående konflikt i containerhamnen i Göteborg som handlar om rätten att träffa ett avtal som inte skulle medföra fredsplikt och som skulle undantränga Transports avtal. Företaget som driver containerhamnen har sedan länge ett avtal med Transport. Som påtryckning på arbetsgivaren använder sig Hamnarbetarförbundet av övertidsblockader och andra åtgärder mot företaget, vilket är möjligt eftersom det råder ett avtalslöst tillstånd mellan förbundet och arbetsgivaren och därmed inte heller fredsplikt.

Regeringen tillsatte i maj 2017 en utredning som har i uppdrag att överväga begränsningar i fackets rätt att vidta stridsåtgärder. Bakgrunden är bland annat Hamnarbetarförbundets konfliktåtgärder som ju innebär att ett företag som redan är bundet av kollektivavtal drabbas av stridsåtgärder vidtagna av annan facklig organisation. I direktiven till den statliga utredningen framhålls att här finns en brist i systemet som behöver rättas till.

Kan få oförutsedda konsekvenser

Att med anledning av Hamnarbetarförbundets åtgärder ändra en så grundläggande lagstiftning som MBL är dock, som jag framhöll i en tidigare artikel i Sjöbefä-

len, problematiskt, och kan rubba balansen på arbetsmarknaden och därmed få oförutsedda konsekvenser.

Mot den bakgrunden har parterna på arbetsmarknaden, LO, TCO, SACO och Svenskt Näringsliv, SN, i en unik överenskommelse enats om ett förslag att konflikter likt den i Göteborgs hamn inte längre ska vara tillåtna. Förslaget innebär att det inte längre blir tillåtet att vidta stridsåtgärder som inte syftar till att uppnå kollektivavtal. Samtidigt är arbetstagarnas rätt att strejka intakt.

Kan rubba balansen

Om man gör förändringar i MBL finns en påtaglig risk för att den balans som nu finns rubbas och att nya tvister skapas. Därför bör en ändring av rätten att vidta stridsåtgärder tydligt begränsas till den fråga som man vill reglera.

Enligt huvudavtalet mellan LO och SN får de organisationer som omfattas av avtalet inte vidta stridsåtgärder innan de fullgjort sin förhandlingskyldighet. Detta för att klargöra, bland annat, om en organisation har ett annat syfte än att träffa ett sedvanligt kollektivavtal som medför fredsplikt enligt MBL. Parternas förslag innebär att denna ordning ska bli lagreglerad.

Förslaget innebär att huvudregeln är att

en facklig organisation som inte har kollektivavtal kan kräva avtal och vidta stridsåtgärder för att åstadkomma ett kollektivavtal även om arbetsgivaren redan har tecknat ett sådant med en annan facklig organisation. Men om syftet inte är att få ett kollektivavtal som medför fredsplikt, eller om facket inte förhandlat med arbetsgivaren om kraven som ställs, får den fackliga organisationen dock inte vidta stridsåtgärder.

Om facket under en konflikt, som villkor för att upphöra med stridsåtgärden, kommer med andra krav än de som man förhandlat om, får man inte heller vidta stridsåtgärder. Arbetsgivare och arbetstagare får inte heller vidta stridsåtgärder för att utöva påtryckning i pågående individuella tvister som rör tolkningen eller tillämpningen av lag eller avtal.

Om ett andra kollektivavtal tecknas på en arbetsplats där det redan finns ett avtal är det förbud mot att ställa krav på undanträngning av det första avtalet. Det andra avtalet kan bara gälla frågor som inte reglerats i det första avtalet, det första avtalet har med andra ord företrädesrätt.

Går vidare med förslaget

Arbetsmarknadsministern har redan deklarerat att regeringen kommer att gå vidare med parternas förslag. Den statliga utredningen vilar tills vidare i avvaktan på regeringens beslut. **S G**



Dr Lars Spangsberg
Legitimerad läkare
spec. allmänmedicin

Sjöfolksintyg / Manilaintyg

Tidsbeställning 042-12 40 90

Doktor Spangsbergs Mottagning
Roskildegatan 4. 252 21 Helsingborg
www.spangsberg.se

Vice ordförande har ordet

Jag har blivit med tax! Ett litet svart och brunrött kryp på ett par kilo, när jag hämtade honom. Jag har haft några hundar i mitt liv, men Taxi tar nog priset... skarp som attan, men i en liten kostym... underhållningsvärdet är högt, och framtiden får utvisa om det blir en duglig jakthund av honom.

Strax före midsommar insjuknade jag akut på morgonnatten ombord, blev tvungen att väcka vår sjuksyster flera gånger då ingenting riktigt hjälpte, (tack för tålamodet, kan man tänka sig att det en gång var på tapeten från rederihåll att göra sig av med SJS). Det blev lite den eviga frågan för oss till sjöss, hur allvarligt, nästa hamn och så vidare. Resultatet blev att jag hamnade på akuten i Mariehamn där man konstaterade lunginflammation och lite annat smått och gott, med dåliga provvärden.

Naturligtvis ville de inte ha mig liggande där, så redan nästa morgon blev det helikoptertransport till mitt "hemsjukhus", en flygtur på ett par timmar med mellanlandning för att tanka upp för returflygningen.

Tack vare ett väl gjort förarbete från fartyget och Mariehamn var det i princip klart för operation när vi kom till Vasa.

Det här är också en sak som vi måste arbeta för att bevara, och om möjligt bidra till att förbättra: ska du ut och hämta en patient eller ut till ett haveri i helikopter är minimikravet att helikoptern klarar av det, samt att besättningen har alla nödvändiga tillstånd. Det går inte att bara glida och lämna det till marknads-krafterna för de är mer intresserade av att tjäna pengar än av att ha en helikopter i luften.

Alltså någon form av sjukvårdare/sjuksyster ombord i passagerartrafiken och ordentligt sjukvårdsutbildat befäl ombord i lastfarten, och helikoptrar som är byggda för räddningsarbete/ släckning med mera, och som duger något till!

Och så var det ju det där med att piloterna ska kunna flyga också, och den kunskapen är nog den viktigaste.

Som slutläm, smaka på ordet "rekrytering". Vad innebär det, vad är målet med en rekrytering, hur gör man... och varför väljer man att inte göra på ett visst sätt, se där ett av livets små mysterier.



JAN HÄGGBLOM



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

Jag har hört att det finns någon form av efterlevnadsskydd i min pension, hur fungerar det? Jag är född -75, har en sambo och en son på 4 år och jag skulle vilja veta hur jag tryggar deras framtid om något händer mig?

Först och främst måste man skilja på ITP 1 och ITP 2, men du skriver att du är född 1975 så jag utgår från att du tillhör ITP 2. Ersättning till efterlevande grundar sig, förutom den lagstadgade omställningspensionen, barnpension och änkepensionen, enligt kollektivavtalet på följande fyra delar:

ITP Familjepension (endast ITP 2) En ersättning som betalas ut på lön som överstiger 7,5 inkomstbasbelopp till änka, änklings, registrerad partner och barn, men alltså inte till sambos.

ITPK Återbetalningsskydd Om du har valt återbetalningsskydd tillfaller beloppet i första hand make/maka, registrerad partner eller sambo och i andra hand barn oavsett ålder. Hur stort beloppet blir beror på värdet av din ITPK när du dör. (Logga in på minpension.se för att se belopp).

Familjeskydd Om du har valt familjeskydd får i första hand make, registrerad partner eller sambo och i andra hand barn, familjeskyddet. Det familjeskydd du väljer kan betalas ut under 5, 10, 15 eller 20 år och kostnaden dras från din pensionspremie. Det är förmodligen en av de billigaste livförsäkringarna på marknaden.

TGL (Tjänstegruppplivförsäkring) Om du avlider innan din pensionering betalas det även ut ett engångsbelopp. Beloppet är baserat på din ålder och tillfaller i tur och ordning make, barn eller föräldrar, men inte till sambos, om du inte har skrivit din sambo som förmånstagare.

Om du inte gör någonting så får din sambo nästan ingenting. Detta innebär att du måste göra ett aktivt val för att trygga din sambos ekonomiska situation. Ett annat tips är naturligtvis att ni gifter er, då ökar efterlevandeskyddet. Du kan logga in på collectum.se och kontrollera vilka val du gjort samt göra nya val.

Med risk för pirater



I Guineabukten utanför Västafrika. Bryggan är försedd med galler som skydd mot pirater. Foto Claes Niit

Kapten Clas Niit har seglat på de stora haven under i stort sett hela sin karriär. Flera resor har tagit honom till riskfyllda piratvatten. *TEXT LARS SOOLD*

STOCKHOLM JUNI 2018

Riskerna i piratvatten ser olika ut vid genomsegling jämfört med att ligga still. Clas Niit säger att en genomsegling kan ta från fyra dagar upp mot en vecka.

– Vid en genomsegling är det mer intensivt. Men det beror på vilket fartyg man seglar med, om det har högt eller lågt fribord. Ligger man still kan man inte gå och grubbla hela tiden. Man har alltid en plan.

Clas Niit har fört befäl i alla riskområden. Mesta tiden stillaliggande utanför Västafrika, gått igenom Malackasundet och förbi Afrikas Horn och genom Adenviken utanför Somalia.

Säkerhetskonvoj

I den värst utsatta passagen utanför Somalia, norr om ön Socatra och västerut mellan Jemen i norr och Somalia i söder, arrangerar internationella styrkor sedan flera år en korridor, en säkerhetskonvoj för handelssjöfarten. Fartygen går då i grupp i skydd av örlogsfartyg och flygplan.

– Vi låg en bit efter konvojen, så vi hade inga militärfartyg runt oss. Men vi låg inte så långt efter, så de ansåg att vi kunde tuffa på ändå. De hade spaningsplan, och vi blev överflugna då och då.

Skyddskorridoren administreras av EU:s flottstyrka till havs utanför Somalia, EU NAVFOR "Operation Atalanta", tillsammans med den USA-ledda sammanlutningen Combine Maritime Forces.

Clas Niit har förstas känt sig trygg med militären i närheten. Men paradoxalt nog kan han ändå känna sig mer på sin vakt då, jämfört med när han utan skydd för fram fartyget i andra, något mindre, utsatta piratvatten.

– Det är så nära och så hög risk, man är ständigt påmind och går nästan och väntar på att bli attackerad när som helst. Har hela tiden skarp utkik, det är mycket kommunikation. VHF, checklistor och rapporter. Så även om det känns tryggt så vet man att de attackerar ändå.

Attackerar de i korridoren?

– Nej. Men i närheten. Det var några som attackerade vid passagen vid småöarna utanför Jemen på väg upp i Röda

Havet. Inte oss, men ett annat fartyg som just gått med konvojen.

Säkrare politiskt styre ger säkrare hav
Mängden attacker och kidnappningar har inte kommit i närheten av som det var utanför Somalia de värsta åren 2009–2011. Sedan 2011 har den amerikanska forskningsinstitutionen Oceans Beyond Piracy, OBP, varje år ställt samman en rapport om attacker världen över.

Enligt siffror från i fjol drabbades, i de fyra mest utsatta områdena, sammanlagt mellan 5 000 och 6 000 sjömän av misstänkta, misslyckade och genomförda attacker. Det var ungefär på samma nivå som året innan, men antalet kidnappningar ökade. 90 sjömän, jämfört med 56 året 2015, hölls fångna i mer än en dag.

Till havs skiftar kriminella gäng mellan illegalt fiske, människo- och vapenhandel och piratattacker.

– Piratattacker är bara ett problem som påverkar sjösäkerheten, säger OEF:s president, Larry Sampler. När länderna får säkrare politiskt styre blir haven säkrare, och kustsamhällena och de blå ekonomierna växer sig starkare.

De största hoten finns utanför Västafrika, detta trots ökade militära insatser. I vattnen utanför Somalia fördubblades attackerna jämfört med året innan, och i Sydostasien, sjönk kidnappningarna med 80 procent efter att de ökade för ett par år sedan. Överlägset störst ökning, relativt sett, sågs i Karibien och Latinamerika, vilket hänger samman med Venezuelas sönderfall.

Flyttade till Tonga

Clas Niit växte upp i en by norr om Halmstad. Hans far var sjökaptan och bedrev fiskeriverksamhet när han var hemma på ledighet. Efter moderns bortgång sålde familjen hus och båtar och flyttade till Tonga i Söderhavet där fadern fortsatte med fisket.

Claes Niit började sin bana till sjöss som 16-åring på färjan mellan Varberg och Grenå. Efter examen till sjökaptan 1989 gick

han, i början av 1990-talet, som juniorstyrman på Nord- och Östersjöfart.

Efter det har det, förutom ett par år i Nordatlanten, varit sydligare breddgrader som lockat.

– Jag tycker inte om vädret i Norden. Jag vill ha solsken och vackert väder. Jag gick några år på Nordatlanten. Men jag blev på dåligt humör av det. Nord- och Östersjöfart, norr om Biscaya, är till för eskimåer och isbjörnar. Där ska man inte hålla till.

Hans seglatser runt världen har skett för olika redare. Han gick igenom Malackasundet i Sydostasien när kidnappningarna hade tagit fart för ett par år sedan, på ett fartyg med lågt fribord, för full maskin, där hastigheten inte bara hölls uppe för att hinna undan pirater, utan lika mycket för att komma fram i tid till nästa uppdrag.

– Man var extra uppmärksam med mycket bättre utkik. Jag hade följt med i media och visste vad det handlade om.

Känner till riskerna

Att förbereda sig för och segla igenom piratvatten innebär alltid noggranna riskbedömningar och förberedelser enligt FN:s sjösäkerhetsorgan, IMO:s, instruktioner i Best Management Practices, BMP 4.

– När du seglar igenom, transiterar, så rör du på dig. Du känner situationen lite bättre, och kan i viss mån styra hur länge det dröjer innan du är igenom. Man kan få uppgifter om pirater från informationscentraler, man bedömer när riskerna är som störst, när man är närmast land och så.

Bland IMO:s säkerhetsföreskrifter finns bland annat taggtrådar runt relingen och vattenkanoner, och obligatorisk anmälan till informationscentraler att man är på väg in i de riskfyllda vattnen. Genomgång-

ar med besättningen, inte minst hur och när man höjer beredskapen och när man ska låsa in sig i ett skyddat rum. Ibland har man också vakter ombord och styrkor till havs.

– Det är väldigt viktigt att besättningen förstår, men man ska inte oroa dem i onödan. Vi delger dem inte alla nyheter om pirater som kommer till oss på bryggan.



Clas Niit. Foto privat

Han ser till att besättningen uppdateras om läget vid varje morgonsamling, att de har med sin väska med personliga ägodelar, och är beredda att snabbt bege sig till det skyddade rummet. De som är aktiva på internet och sociala medier kommer ibland upp på bryggan och ställer frågor.

– Då får man förklara vad man känner till själv. Men jag har aldrig haft någon som varit väldigt orolig eller mått dåligt vid de tillfällena. De skriver ju också under på att de medvetet utsätter sig för de här riskerna.

Varnar för att slappna av skyddet

Även om kidnappningarna i Sydostasien gått ned med 80 procent jämfört med året innan, finns enligt Oceans Beyond Piracy hoten kvar. I samband med ett par av kidnappningarna i fjol mördades sjömän på ett brutalt sätt när piraterna inte var nöjda med lösensummor.

Hoten är också levande för piraternas forna guldsko, handelssjöfarten utanför Somalia. Där drabbades förra året 1 102 sjömän vid 54 incidenter, vilket var en fördubbling jämfört med året innan, vilket i sin tur följer en trend från året dessförinnan. De flesta attackerna, misstänkta och misslyckade, skedde mellan Jemen och Djibouti och i Adenviken.

– Aktiviteten visar tydligt att piratgrupper har förmåga att organisera och genomföra attacker i regionen, säger redaktören för OBP:s rapport, Maisie Pigeon.

Både OBPEU:s marina styrka "Operation Atalanta" och IMO varnar redare och befälhavare för att slappna av i skyddet mot piraterna. När hotet inte har upplevts så stort som tidigare har fartyg börjat gå långsammare, köra närmare kuster och dragit ned på beväpnade vakter ombord. EU har färre fartyg än tidigare utanför Somalia och NATOS:s antipiratstyrkor har lämnat området.

Backa upp besättningen är prio ett

För Clas Niit är det självklart att alltid vara på sin vakt. Han säger att allt är en avvägning, att rederiers personal- och säkerhetsavdelningar kan ha en åsikt, och produktions- och ekonomiavdelningar en annan. Att den yttersta ledningen får väga samman detta och ge instruktioner.

– Det är ett dilemma man alltid haft som sjöman. Det gäller inte bara säkerhet. Men som chef ombord är du alltid dig själv och din besättning närmast.

På frågan om det kan vara svårt att hitta balansen, svarar han att han upplevt att arbetsgivarna varit nöjda med hans resultat, att han kört ekonomiskt.

– Jag måste tänka på produktion och ekonomi. Men det är vi som är därute, och det är mycket lättare att leda arbetet ombord när besättningen känner att jag sätter deras intressen i första rummet. Att backa upp dem har varit min första prioritet genom hela min karriär.

Styrkor från EU:s antipiratstyrka EU NAVFOR "Operation Atalanta", bordar och fångar in pirater utanför Somalia i november 2017.

I november förra året attackerades ett 52 tons containerfartyg med granater utanför södra Somalia. Enligt EU NAVFOR hade containerfartyget förberett sig enligt IMO:s regelverk BMP4, och ingen i besättningen skadades fysiskt vid attacken.

EU NAVFOR "Operation Atalanta" patrullerar nordvästra Indiska Oceanen och utanför Somalia sedan den stora vågen av piratattacker i området 2009–2011. Foto EUNAVFOR



Problem med inrapporteringen

Under sin långa karriär har han inte varit med om någon riktigt allvarlig attack. Men många är de gånger när han höjt vaksamheten. Han har sett små båtar på håll cirkulera och följa honom. Höghastighetsbåtar har kommit nära, och det har hänt att han nästan krockat med stora fiskebåtar, tillräckligt stora för att vara så kallade moderfartyg som pirater använder som baser långt ute till havs. Han har sett vajande flaggor, ansikten, men inga vapen. Vid några tillfällen, när de kommit riktigt nära, har han kallat de beväpnade vaktarna att inta sina positioner.

– Där och då har jag undrat vad syftet hos dem vi sett varit. Men visst har jag förstått att det mycket väl kan ha varit pirater som varit framme och spanat.

Händelser som dessa kan mycket väl ha rapporterats in av andra kaptener. Just inrapporteringen är ett stort problem för branschen, framför allt i världens just nu kanske farligaste vatten, Guineabukten utanför Västafrika, där ingen riktigt vet hur många piratattacker som sker. International Maritime Bureau, IMB, som vidarebefordrar information om attacker till fartyg i aktuella områden, har i en särskild studie kommit fram till att mörkertalet är över 60 procent.

Underrapporteringen försvårar det förebyggande arbetet att anpassa rättsvårdande myndigheters resurser. Problemen handlar bland annat om att undvika höga försäkringspremier och risken att ett fartyg blir liggande för undersökning om man rapporterar en attack.

Clas Niit säger att byråkratin ombord också bidrar.

– Den administrativa biten är tung för oss befälhavare. Det gör att man aktar sig och undviker att skapa mer pappersarbete. Det påverkar säkert också mörkertalen.

Oceans Beyond Piracys rapport från 2017 visar att antalet incidenter utanför Västafrika var ungefär lika många som året innan. 1 726 sjömän drabbades av 97 misstänkta, avvärdade och genomförda attacker. Nästan hälften var misslyckade attacker och vid 21 tillfällen kidnappades besättningsmedlemmar.

Förstår piraternas frustration

Till skillnad från utanför Somalia, som har saknat både rättsvårdande myndigheter och kustbevakning, finns utanför Västafrika militära styrkor till havs. Det ger ett bättre skydd även om slagkraften varierar på grund av genomgripande korruption. Riskerna utanför Västafrika ökar dock

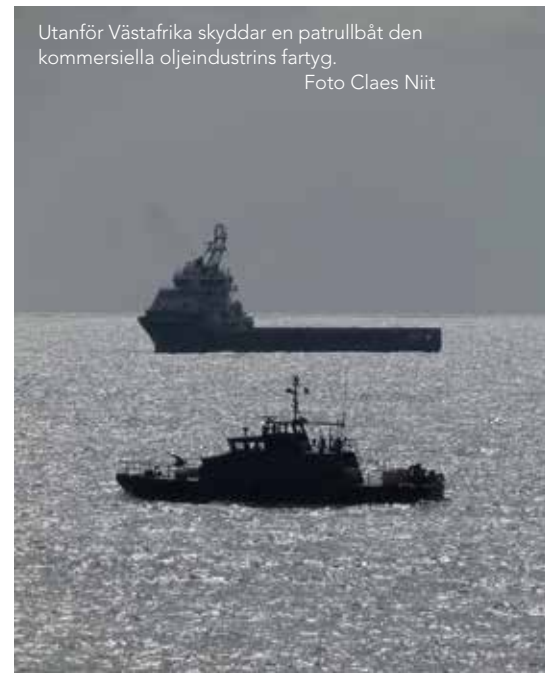
genom att fartyg ute vid oljeriggarna ligger still med låga fribord.

Av piratvatten är det utanför Västafrika Clas Niit tillbringat mest tid i.

– Det gäller att vara vaksam även där det sägs att piraterna inte härjar, som 70–80 nautiska mil ut från kusten. Det har hänt att de dykt upp där också.

Problem med pirater handlar i grunden om politiska och ekonomiska konflikter och fördelning av resurser. Clas Niit säger att hoten utanför Västafrika varierar i takt med säkerhetsläget i land, och att det enda sättet att komma tillrätta med problemen är att dessa människor får sitt uppehålle på annat sätt. Denna slutsats delar han med IMO och det övriga globala sjöfartsklustret.

– Jag förstår piraternas frustration och att de väljer den här sysselsättningen. Absolut. Jag fattar att de är förbannade och känner sig besvikna på sina ledare. Å andra sidan är vi där, vi har familjer och vill tjäna vårt levebröd. **LS**



Utanför Västafrika skyddar en patrullbåt den kommersiella oljeindustrins fartyg.

Foto Claes Niit



Inför eventuella piratattacker vidtas rigorösa förberedelser. Taggtrådar sätts upp vid relingen och även ombord.

Foto Claes Niit



Ett viktigt skydd mot pirater är att förhindra dem att ta sig ombord. Ett sätt är skydd vid vattenytan med linor som ska trassla in sig i piraternas propellrar. Foto Claes Niit

STCW-kurser

**SAFETY
GRUPPEN**
SECURITY & SAFETY TRAINING



Refreshkurser

Måndag

Tisdag

Onsdag

Torsdag

Fredag

BASIC SAFETY

21-22 aug 20-21 nov
18-19 sep 4-5 dec
16-17 okt 11-12 dec
30-31 okt 5-6 feb



ADVANCED FIRE FIGHTING

19-20 sep 9-10 jan
17-18 okt 6-7 feb
21-11 nov
12-13 dec



CRISES CROWD MNG

19 okt
14 dec
11 jan



MEDICAL CARE

10-12 sep
22-24 okt
28-30 nov
14-16 jan



RESCUE BOAT

17 sep
15 okt
19 nov
10 dec
7 jan
2 feb



FAST RESCUE BOAT

18 sep
16 okt
20 nov
11 dec
8 jan
5 feb



2018-2019

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

3-7 sep
8-12 okt
12-16 nov
17-21 dec
14-18 jan



ADVANCED FIRE FIGHTING

24-26 sep
29-31 okt
26-28 nov
27-1 mars



GRUNDLÄGGANDE SJÖSÄKERHET

11 okt
30 okt
8 jan
5 feb



SHIP SECURITY OFFICER

2-3 okt
1-2 nov
21-22 feb



MEDICAL FIRST AID

24-25 maj
20-21 sep
11-12 okt



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

10-11 okt
29-30 okt
7-8 jan
4-5 feb



FAST RESCUE BOAT

17-18 sep
15-16 okt
19-20 nov
10-11 dec
7-8 jan
4-5 feb



CROWD CRISIS MNG

19-21 sep
8-10 okt
14-16 nov
19-21 dec
19-21 feb



MEDICAL CARE

10-12 sep
22-24 okt
14-16 jan



Med reservation för eventuella ändringar.

FOCUS PÅ SJÖFART



Historieforskningen har trätt in i en ny era där blickarna allt oftare vänds ut mot omvärlden. Fokus har skiftat från land till hav och det är idag en av de starkast växande trenderna inom historieforskningen. Joachim Östlund är docent i historia på Linnéuniversitetet i Växjö. Han är också författare till boken Saltets pris som 2016 belönades med Sjömanshusstiftelsens litteraturpris.

TEXT LINDA SUNDGREN FOTO PRIVAT

VÄXJÖ MAJ 2018

Många pratar om den globalhistoriska vändningen, vad är det för något?

Tidigare utgick historieforskningen till stor del från det som skett inom nationens gränser för att beskriva utvecklingen i ett land. Inom globalhistorien intresserar man sig mer för hur länder interagerat och påverkat varandra. I internationell historieforskning startade den här trenden för ett trettiotal år sedan och numera är den en av de snabbast växande. I Sverige har alltför studier på det här temat producerats från början av 2000-talet och framåt.

Och inom globalforskningen spelar alltså sjöfarten en betydande roll?

Ja, sjöfarten var helt avgörande för kontakten mellan länder. Fartygen och sjömännen var dåtidens kommunikationslänkar som förmedlade information och kunskap mellan människor och kontinenter. Globaliseringstrenden har också fått oss att flytta fokus från land till hav. Det kan liknas vid att tidigare forskning utgick från det "landbaserade paradigmet", vilket innebar att betydelsen av haven och sjömännen till stora delar förbisågs. Historiker är idag långt mer intresserade av att lyfta fram de olika betydelse som fartygen spelat för utvecklingen. Bland nya forskningsteman inom globalhistorien finns exempelvis kolonialhandel, handel kopplat till politik, sjöröveri och sjömännen som kulturbärare där de spred matrecept, sånger, seder och bruk.

Kan du ge ett exempel på hur andra länder, via sjöfarten, påverkade utvecklingen i Sverige?

Om vi tittar på Medelhavet, som är mitt stora intresseområde, ser vi att svenska fartyg och sjömän under 1600- och 1700-talen och en bit in på 1800-talet spelade en betydande roll. De upprätthöll handelsflöden i östra Medelhavet och för det

Osmaniska riket. Hyreskontrakt från Tripoli visar att svenska skepp och handlare anlätades under flera perioder. Samma sak i Alger och i Tunis. Den svenska flaggen var neutral och risken för anfall liten jämfört med många andra flaggor. Därför använde nordafrikanska handelsmän gärna svenska fartyg samtidigt som vi kunde sälja kanoner och ammunition till de här länderna. Genom att vi fick konsulter på plats kunde vi även skicka dit vetenskapsmän och ingenjörer.

Hur fick handelsmännen i Nordafrika tillgång till svenska fartyg?

I exempelvis Alger hade den svenska konsuln nära kontakt med statsöverhuvudet och tillsammans slöt de kontrakt om fartygen. Överenskommelserna var väldigt detaljerade och beskrev ingående vad som skulle fraktas, vart fartygen skulle gå och hur länge avtalet gällde. Sedan fick man alltså hyra fartygen med svensk besättning och under svensk flagg.

Vad väckte ditt intresse för sjöfarten?

Det var ren slump. Jag höll på med ett forskningsprojekt där jag skulle titta närmare på den svenske språkforskaren Gabriel Sparwenfeldt, som 1691 reste till Nordafrika för att på kungens uppdrag lokalisera götiska antikviteter. Några antikviteter hittade han aldrig, däremot stötte han helt oväntat på ett antal svenska sjömän som tillfångatogs och sålts som slavar på nordafrikanska marknader. Jag forskade vidare på det här och det utmynnade så småningom i boken Saltets pris.

Genom åren har det skrivits en hel del om äldre tiders sjöfart. Vad är skillnaden på den litteraturen och den forskning som bedrivs inom det sjöhistoriska området idag?

Klassisk maritimhistoria eller sjöfartshistoria har länge haft en ganska svag representation i universitetsvärlden. Fle-

ra viktiga studier har därför skrivits utanför akademien. Sedan finns en tradition av ekonomihistorisk forskning som intresserat sig för sjöfartens betydelse. Numera har synen på sjöfartshistorien breddats med ett växande intresse för kultur- och socialhistoria, exempelvis om dem som jobbade ombord: Hur såg disciplinen och befälsordningen ut? Hur var det dagliga livet ombord? Var sjömännen försäkrade? Det forskas också mer på sjöfartens betydelse för människor iland i form av tillgång på olika varor och livsmedel.

Och hur var förhållandena ombord på svenska fartyg förr?

Under den period som jag studerat mest, alltså 1700-talets sjöfart i Medelhavet, var det långt ifrån bra och man hade framför allt två problem. Det ena var de långa tiderna hemifrån. Man kunde vara borta tre år, ibland ännu längre, vilket förstas var plågsamt för familjerna. Det andra var de låga lönerna. Det här ledde till att många svenska sjömän tog jobb på engelska och nederländska fartyg som betalade bättre. Det de svåra sociala förhållandena och de stora riskerna som sjömanslivet innebar var också drivande i utvecklingen av vårt system med personförsäkringar. Under första halvan av 1700-talet fick vi exempelvis en slaveriförsäkring som utföll om en svensk sjöman tillfångatogs och förslavades.

Har du något nytt forskningsprojekt inom sjöfarten på gång?

Jag planerar en studie tillsammans med två arkeologer där vi vill titta närmare på hur sjöfarten påverkade vardagen för dem som bodde i Göteborg under den tid som S:t-Barthélemy var svensk koloni. Vi vill bland annat undersöka vilka kulturella utbyten som skedde under den här perioden och vilka varor vi tog hem.

Du har sagt att du vill bredda sjöfartsforskningen till att även omfatta kvinnorna, på vilket sätt vill du göra det?

Om vi förr missade halva historien genom att nästan bara fokusera på det som skedde på land så har man också glömt bort kvinnorna och deras roll för sjöfarten. Det märks exempelvis i utvecklingen av sjösäkerheten. Sjömännen var inte bara en individ, han var också en del i en familj, och kvinnorna var i många fall delaktiga i att inför myndigheter uppmärksamma de risker som deras makars eller söners arbete till sjöss innebar. **L S**

TEMA

EFTER SJÖBEFÄLSSKOLAN





Sveriges sjöbefälsutbildningar har gått från många till få. I dag varierar söktrycket på Chalmers och Linnéuniversitetet. Vi har träffat tre personer som nyligen utbildats. En har fått fast jobb, två fixade sina egna jobb.

TEXT OCH FOTO AGNETA SŁONAWSKI

De fixade jobben själva

Frida Berglund och Dan Fors lever sin dröm. Ett tag efter sjöbefälsutbildningen bestämde de sig för att skapa unika jobb och satsa på en alldeles egen båt. Nu äger de den 118 år gamla bramsegelskonaren *Bishop's Horizon*.

STOCKHOLM MARS 2018

Det är slutet av mars och Göteborg visar sig från sin allra bästa sida; vindstilla, solsken och doft av vår i mark och hav. Några få flanerare är ute och vandrar längs Eriksbergskajen. *Bishop's Horizon* har precis förtojt, med sina 33 meter i full längd, efter en sista svinkall etappsegling från Kiel till hemmahamnen Göteborg.

För knappt tre veckor sedan hämtade Frida Berglund och Dan Fors henne i Harlingen i Holland. En strapatsrik resa som föregicks av massor med handlingar, mängder av information och en hel del nya lärdomar. Ett arbete som snart kan läggas åt sidan. En dröm är nämligen uppfylld. Nu börjar den riktiga resan – den med att få alla papper godkända för att segla iväg med betalande passagerare ombord.

– Jag tycker vi är modiga. Hela projektet är både lite läskigt och spännande. Men det innebär också att vi kan utforma någonting som vi tror på och att vi kan göra exakt det vi vill. Så fort vi träffades för fyra år sen, så sa vi att vi ville ha en båt och att vi ville segla jorden runt med den, berättar Frida Berglund som avlagt sjökaptensexamen vid Linnéuniversitetet i Kalmar

och som bland annat har praktiserat på Royal Caribbean i Västindien.

Fick stort gensvar

Sambon Dan Fors tycker inte att de riskerar så mycket mer än sin egen tid. Han har belånat sitt hus för att de skulle kunna köpa båten.

– Vi har prutat hårt. Det gick för att det är en bra tid att köpa båtar. Ett stort plus är att den siste ägaren haft henne i hela tjugofem år. Även om hon är gammal så behövde vi inte göra någon renovering alls. När vi började sälja resor, såg vi genast att det fanns ett stort intresse bland folk, för både äventyr och umgänge ombord på en gammal fin båt som denna. Vi började nämligen sälja kryssningar innan vi hade köpt båten. När vi såg det stora gensvaret kände vi oss helt lugna inför att slå till, säger Dan Fors som har avlagt sjökaptensexamen på Chalmers tekniska högskola i Göteborg och har arbetat som styrman på Svenska västkustlinjen.

Han ser båtprojektet som en slags examen för allt han gjort i livet.

– Jag har försörjt mig som egenföretagare och som musiker och jag har arbetat med reklam under tjuugo års tid. Det är något som

jag har glädje av varje dag, konstaterar Dan Fors.

Sökte båt med rätt känsla

Men låt oss ta det från början. I september förra året hittade de äntligen bramsegelskonaren som då hette *Bisschop van Arkel*. Innan dess hade de kollat på flera båtar i Turkiet, Kroatien och Ukraina. Det var båtar som mer liknade flytande hotell, visserligen bekväma och välinredda, men de hade inte den rätta känslan.

– Men det har *Bishop's Horizon*. Förutom att hon var sjövärdig så fanns det fem hytter med badrum i nästan alla och en byssa i rätt storlek. Vi kände direkt, att henne vill vi ta hand om, minns Dan Fors och får medhåll av Frida Berglund.

– Hon var vackert riggad, så det blev kärlek vid första ögonkastet, minns hon.

Innan de kom så här långt, har det varit en hel del jobb. Inte bara att starta företag och sätta sig in i bokföring och skatteregler, utan hela det reglemente som styr vilka båtar och vilka intyg som behövs för passagerarfart.

Kunde inte ha svensk flagg

I köket hos Berglund och Fors hänger en stor whiteboardtavla, indelad med veckans alla dagar. Den är fullklottrad med viktiga punkter som ska åtgärdas eller tas tag i. Varje dag, de senaste månaderna, har de arbetat hemifrån, men sett det som att de gått till jobbet varenda dag. De har arbetat kontorstid, med att fylla i papper, bolla tankar och idéer och ringa mängder av samtal.



Dan Fors och Frida Berglund.



Bishop's Horizon.

Foto Arian Garcia

Diskussionerna har rört sig från om fartyget ska klassas som traditionsfartyg eller vilken flagg som är möjlig att få inom en rimlig tid.

– Helst hade vi velat ha svensk flagg, för att det är förtroendeingivande. Tyvärr är regelverket kring behörighet inte anpassat för småbåtar, menar Dan Fors som tillsammans med Frida Berglund hela tiden haft en plan B.

Den stavas maltesisk flagg, vilket betyder att de seglar under Commercial Yacht Code.

– Då räcker vår svenska behörighet för att framföra vårt fartyg, intygar Frida Berglund.

Trovärdighet kan inte fejkas

Det har gått ytterligare tre veckor och fullt av folk har samlats i solen vid Eriksbergskajen, för att vara med i festiviteter. Bramsegelskonaren ska nämligen döpas. Däcket har precis torkat och har en turkos färg, flaggspelet är i topp och räkmackorna ligger i raka rader. På femte försöket lyckas Frida Berglund krossa den stora champagneflaskan mot själva ankarret. Hon får applåder och snart ska en resa med *Bishop's Horizon* lottas ut.

– Det är viktigt att ge folk en särskild upplevelse och en annorlunda seglats. När man säljer något så är det alltid man själv som är produkten, menar Dan Fors som får medhåll av Frida Berglund.

– Att vara ute på sjön är spännande. Men jag tror också att folk kan vara lite rädda. Därför måste de ha förtroende för oss och lita på att de kommer hem igen, säger hon och påpekar att hon inte tror att det går att fejka trovärdighet.

Skulle du beskriva er som äventyrare?

– Nej, men upptäcktsresande kanske. Jag har alltid tyckt om känslan av att sätta

mig in i nya situationer och att arbeta fysiskt. Men jag tycker också mycket om att planera och att titta tillbaka, säger Frida Berglund och konstaterar att de båda kompletterar varandra, eftersom sambon är i ständig rörelse framåt.

Han är redan inne på nästa projekt som handlar om att skaffa fler båtar som ska gå på flera olika destinationer. Men först och främst ska de få *Bishop's Horizon* på sin trad. Planen är att första turen med passagerare ska gå av stapeln i maj från Göteborg. Därefter gör de bestämda strandhugg längs den norska kusten, för

att nå sin slutdestination – Lofoten. Efter en kort vila där, är tanken att de ska styra kosan mot Kanarieöarna.

Nu är de båda mest lättade över att besiktningen är avklarad och att det som tur var bara fanns småsaker att anmärka på.

– Transportstyrelsen ringde faktiskt nyligen. De undrade hur det hade gått, eftersom vi varit i kontakt med dem så många gånger. Då uttryckte jag hur besvikna vi var för att svenskt regelverk i slutändan inte kunde appliceras på vårt fartyg och vår verksamhet, säger Dan Fors. **AS**



Fick jobb på första

Anders Öhrn upplever att han är på rätt plats i livet. Han bor i Göteborg med sin sambo och arbetar som styrman på en tankbåt.

Ett både roligt och utmanande jobb.

GÖTEBORG APRIL 2018

– Jag har kommit en bra bit på vägen och det är en bra tid i livet. Jag kommer definitivt fortsätta att jobba på sjön, säger Anders Öhrn som är 28 år gammal.

För ganska precis två och ett halvt år sedan avslutade han sina studier på sjöbefälslinjen på Chalmers i Göteborg. Skolan ligger bara ett stenkast från den lägenhet där han bor med sin sambo. Och Donsötank, rederiet där han är anställd, ligger i södra skärgården, knappt en halvtimmes båtfärd från Lindholmspiren.

Trygghet att ha svenskt avtal

Mellan 2011 och 2015 gick han på sin utbildning. Skolan hade en praktikperiod redan under första terminen. Den gjorde Anders Öhrn på Donsötank – rederiet som senare anställde honom.

– Det är ganska otroligt ändå. Det finns ju inte jättemånga sjöjobb direkt. Men det var faktiskt tre personer från min klass som fick anställning på samma rederi, direkt efter skolan. Två av oss hade gjort praktik där. Jag tycker det är roligt att de satsar på svensk sjöfart. De har valt att vara svenskflaggade och det är många som fått anställning på rederiet. Det finns en hel del svensk personal, både på däck och i maskin. De flesta seniorposter är svenska, säger Anders Öhrn som själv upplever det som en stor trygghet att ha ett svenskt avtal i en rörlig bransch.

Dagarna fylls av fasta rutiner

Nu är han i slutet på sin sex veckor långa ledighetsperiod. Ikväll har han planerat in bio och restaurangbesök med sin sambo. Snart väntar en sex veckor lång arbetsperiod till sjöss. Rederiet ringer några dagar innan och talar om vart han ska flyga, för att nå tankbåten *Evinco*.

– Det är mycket som ska hinnas med när man är hemma och ombord är det också ganska intensivt. Just nu är jag andrestyrman eller navigationsstyrman på en båt som fraktar tjocka produkter eller fuel-oil, huvudsakligen i norra Europa. Det är ett stort ansvar, med mycket underhållsarbete och många säkerhetsrutiner ombord. Under de första veckorna kändes det ovant att vara själv på vakten, men det gick ganska fort över, minns Anders Öhrn.

Väl ombord fylls dagarna av fasta rutiner. Från midnatt till fyra på morgonen har han sin vakt som navigationsstyrman. Nästa vakt är från tolv till fyra på dagen. Men arbetsdagen är inte slut där. Det finns alltid att göra. Som att lägga upp resplanen till nästa rutt.

– Efter middagen brukar jag gå till gymmet och träna en timme. Sedan har den dagen gått. Då är det dags att vila för att gå på vid midnatt. Så går det på. Jobbet är väldigt omväxlande och roligt och rätt så utmanande, säger Anders Öhrn.

Älskar att dyka på vrak

På lediga stunder brukar han ägna sig åt att kolla gamla vrak. Han gillar att läsa om historia och gräva i gamla arkiv. Dykning är hans stora intresse. Tillsammans med en liten dykargrupp åker han runt och letar upp gamla vrak som hamnade på havets botten under andra världskriget. Om han får välja, åker han helst och dyker i Kattegatt. Då gärna till trakterna kring Lysekil och Gullmarsfjorden.

– Fast jag tror att mitt intresse för sjöfart kom via fisket. Jag gillade att fiska när jag var liten. Sedan ledde det till en egen båt, en med styrpulp. När det var dags för gymnasiet valde jag en linje med energi och sjöfartsinriktning. Sedan kom jag in på Chalmers sjöbefälsutbildning. Det ång-

rar jag absolut inte. Och det är väl egentligen det bästa steget man kan ta i dag om man är intresserad av att jobba som sjöbefäl, konstaterar Anders Öhrn som tycker att utbildningen var förberedande på ett bra sätt och gav det som behövdes på ett teoretiskt plan.

Han vet att utbildningarna i Kalmar och Göteborg delvis har ändrats en del sedan han gick där. Men när han i dag handleder kadetter och elever ombord, märker han inte av att den ena skolan skulle vara bättre än den andra.

Själv har han gjort praktik på både RORO-fartyg och på Stena Line. Den mest spännande resan, hittills, gick till Vita havet med tankfartyget *Prospero*. Det var en långväga resa till okända trakter. Även om navigationsarbetet var detsamma som annars, så uppstod språkförbistringar på vägen, eftersom få kunde tala engelska. Det kunde dock agenten som översatte under färden. På den resan var Anders Öhrn fortfarande praktikant och under utbildning.

Beredd på föränderlig bransch

Första praktiken gjorde han på *Credo* – en torrlastare som gick på Östersjön. Lasten bestod av stenkol och pellets. Under utbildningens fem praktikperioder hann han med att göra praktik på både Tärntank och ACL. Den senare flaggades ut lagom till examen, så det var aldrig aktuellt för Anders Öhrn att söka dit.

– Jag kände igen ett av mina praktikfartyg, nyligen när jag var ute till sjöss. Då var hon omflaggad och hade ett nytt namn, berättar Anders Öhrn.

Han är beredd på att det kommer vara en föränderlig bransch för sjöbefäl och annan besättning.

– Men jag tror det tar sin tid innan det blir autonoma fartyg. I sådana fall måste det ju sitta folk med kompetens iland som kör. Men tekniken går fort fram och man ska aldrig säga aldrig. Det finns nog en del fartygssegment som kommer snabbare än andra. När det gäller tankfartyg dröjer det nog med självstyrande fartyg för där är det förknippat med så mycket säkerhetsrutiner ombord, menar han.

praktikplatsen

Vad är det sämsta med jobbet?

– Ja, vad skulle det vara. Kanske att det innebär att jag är så mycket hemifrån, säger Anders Öhrn efter en kort tankepaus.

Han ser inget större hinder att fortsätta sitt jobb, även om han och hans sambo

skulle bli föräldrar. På hans rederi arbetar alla på seniorposter fyra veckor, med lika lång ledighet iland.

– Jag trivs jättebra med jobbet. Jag har bra kollegor, det är bra båtar och ett väldigt varierande och utmanande jobb. Jag känner mig mycket stolt över mitt jobb.

– Mitt tips till andra är att tro på dig själv. Försök vara målinriktad för att få jobb. Du behöver vara envis för det är en tuff bransch. Det är svårt att få jobb, men det är inte omöjligt, säger Anders Öhrn. **A S**

Anders Öhrn anställdes av Donsötank direkt efter sjöbefälsutbildningen. Den första båten hette Bonito. I dag jobbar han som navigationsstyrman på tankfartyget Evinco som främst går i norra Europa.

– Jag känner mig säker nu, men fortfarande är det så att jag lär mig nya saker hela tiden. Jag trivs jättebra med jobbet. Jag har bra kollegor, det är bra båtar och ett väldigt varierande jobb, säger han.



Anders Öhrn på Evinco. Foto privat

Bara två skolor kvar

Landets två sjöbefälsutbildningar lever och frodas. Klasserna är små och söktrycket varierar. Men det fanns en tid med betydligt fler skolor och sökande i vårt avlånga land.

STOCKHOLM MAJ 2018

I en gammal broschyr från Broströms linjeagentur, med namnet: "Sjöbefälsbanan ett framtidsyrke?" kan man läsa följande under rubriken: Kan jag bli sjöbefäl?

"Vissa allmänna fordringar beträffande ålder, syn, hörsel och hälsotillstånd m. m. måste uppfyllas av dem, som skola utbildas sig till nautiskt eller maskintekniskt befäl."

Ovanför texten ser man en svartvit bild på en befälhavare och en övermaskinist som överlägger nästa moment ombord. Den tryckta broschyren var ett sätt att sprida information om befälsyrkena och uppmana intresserade att söka till utbildningarna.

Vi pratar om en tid då arbetet ombord var mytomspunnet, en tid då sjöfärder andades äventyr, möjligheter och viss förkovran. Sedan dess har den allmänna synen på att arbeta som sjöbefäl förändrats och med det har antalet sökande till sjöbefälsprogrammen minskat betydligt.

Färre söker till sjöbefälsutbildningar

I en färsk studie som handlar om huruvida sjöbefälsutbildningarna är kända hos gymnasieelever av i dag, klargörs det att en anledning till ett sviktande antal sökande, sannolikt beror på dålig marknadsföring. Vill skolorna nå ut, bör de finnas på sociala medier och rikta sig direkt till ungdomar, menar författarna och tillägger att ungdomar av i dag inte vet vad en sjöbefälsutbildning innefattar eller vad yrket innebär.

Statistik från högskolerådet visar också att allt färre ungdomar söker sig till sjöbefälsutbildningarna på Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitetet i Kalmar och till Chalmers i Göteborg.

I Linnéuniversitetets fall var 20 av 60 platser fyllda på sjöingenjörsprogrammet i höstas och på sjökaptensprogrammet var endast 40 av 60 platser fyllda. På Chalmers såg det lite bättre ut. Där var 47 av

55 platser fyllda på sjöingenjörsprogrammet och 46 av 75 platser på sjökaptensprogrammet.

Från fem till två på tre år

Ted Bågfeldt, som är prefekt vid Linnéuniversitetets sjöfartshögskola i Kalmar menar att en del av orsaken är demografisk. Under 90-talet minskade nämligen antalet födda i Sverige. En annan förklaring kan vara att tekniska utbildningar inte är lika lockande i dag. Men en stor inverkan är förmodligen en negativ klang som kretsat kring sjöfart i samband med att det varit svårt att få jobb.

– En stor förändring på 90-talet var att den treåriga utbildningen blev fyraårig, då med ett års praktik, konstaterar Ted Bågfeldt.

Sjöbefälsskolorna i Malmö och Stockholm lades ned 1982 och skolan i Härnösand 1985. Fem orter gick på kort tid till två; Göteborg och Kalmar. Det var också på 80-talet som sjöbefälsskolan i Göteborg fick högskolestatus och införlivades i Chalmers tekniska högskola. 1994 flyttades Sjöbefälsskolan, som då låg som ett sjömärke på Kvarnberget i Göteborg, tvärsöver älven till Chalmers Campus på Lindholmen.

14 år och skrivkunnig

I Göteborg har det förekommit navigationsundervisning sedan mitten av 1700-talet. Redan 1778 väcktes ett förslag om att starta en navigationsskola. Stadens rederier förväntades att bidra, men det skulle dröja till 1840 innan riksdagen tog ställning till att skapa statliga navigationsskolor i landet. De inrättades snart därpå i flera städer: Stockholm, Göteborg, Kalmar, Malmö och Gävle.

För att få börja på navigationsskola vid den tiden måste man ha uppnått 14 års ålder, kunna skriva läsligt och obehindrat räkna med hela tal. Plus ha tre månaders praktik i antingen in- eller utrikesfart. Redan 1842 ökades kraven något på praktiktiden.

Under den resterande delen av 1800-talet tillsattes kontinuerligt utredningar om sjöbefälsutbildningen i Sverige. Den bedömdes nämligen inte hålla måttet, jämfört med andra länder. Det lades flera förslag som inte bifölls av riksdagen. Orsaken sades vara ekonomin. 1877 flyttas huvudmannaskapet för navigationsskolorna till marinförvaltningen. Strax därefter införs en ny befälsordning och man införde även stadgar om minimiålder. För styrmansbrev var den 19 år och för befälhavare 21 år.

Det fanns de som ansåg att utbildningen stagnerade från slutet av 1800-talet.

Autonomi skapar nya möjligheter

1912 togs det friska tag. Då kom nya stadgar för navigationsskolorna och en ny sjöbefälsförordning som antogs i riksdagen samma år. Men den riktigt stora omändringen trädde i kraft först 1931. Den innebar en betydande omläggning av navigationsskolornas verksamhet; nya läroämnen lades till och ämneslärarsystemet infördes. Dessutom lades examensförfarandet om.

Kontentan av det hela blev ett stort fokus på att höja lärarnas kompetens. Liksom en rejäl ändring av kursplanen. Läroämnen som elektronik och radiotelegrafering lades till på den nautiska linjen och den maskintekniska linjen fick ett ämne som hette författningskunskap.

Sedan dess har mycket hänt. Trots det är Ted Bågfeldt, från Linnéuniversitetet i Kalmar försiktigt positiv.

– Sjöbefälsyrket är lite speciellt. Det är internationellt och svårt att samla statistik, men de senaste siffrorna visar att arbetslösheten är den lägsta på fem år, bland tekniskt och nautiskt befäl, konstaterar han och tillägger att autonoma fartyg kommer att skapa fler arbetstillfällen för dem som har rätt kompetens i framtiden:

– Det skapar nya möjligheter. Om man inte har folk ombord, så måste driften övervakas från ett kontor och underhållet görs vid kaj. Då måste vi se till att vara med från svenskt håll och fånga upp en helt ny typ av business. Då kommer man att behöva välutbildad, kvalificerad personal och vara beredd att betala löner för det, tror Ted Bågfeldt. **AS**



1994 flyttades Sjöbefälsskolan till Chalmers Campus på Lindholmen. Innan dess låg skolan på Kvarnberget i Göteborg.

Foto Stadsmuseet Kvarnberget

Några viktiga årtal för svensk sjöbefälsutbildning

- 1658** I Stockholm etableras en styrmansskola
- 1728** I Stockholm etableras en navigationsskola
- 1748** Reglemente om navigationsskolor
- 1773** Reglemente om examen vid navigationsskolor
- 1798** I Göteborg etableras en navigationsskola
- 1802** Utfärdas skolstadgar
- 1823** Riksdagen får en hemställan om navigationsinstitut för hela riket
- 1827** Förslag om skolor i Stockholm, Göteborg, Gävle och Malmöhus län
- 1830** Kungl. Maj:t bifaller inte förslaget om ett statligt navigationskoleväsen med motivering att kapital saknas
- 1834** Ett statligt navigationskoleväsen träder i kraft
- 1835** Utses examensförrättare i de flesta svenska städer
- 1839** Tillsätts en kommitté att utreda ett reglemente för navigationsskolor

Sjöbefälsföreningens profilprodukter



Svart pikétröja

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Finns i modellerna "Ladies" och "Unisex". Dammodellen är insvängd i midjan och liten i storlek. Stl S-XL. Unisexmodellen är rak och ordinär i storlek. Stl S-XXL. Pris: 125:- inkl. frakt.



Svart ryggsäck

med Sjöbefälsföreningens logotyp. Ryggsäcken har två fack, varav ett med innerfickor. Pris: 100:- inkl. frakt.



Svart mössa

med Sjöbefälsföreningens logotyp i brodyr. 100% akryl. Pris: 50:- inkl. frakt.

Svart Keps

med Sjöbefälsföreningens logotyp i brodyr. 100% bomull. Pris: 75:- inkl. frakt.

Beställ genom att betala in respektive summa på Sjöbefälsföreningens BG 332-1478. Glöm inte att ange leveransadress, produkt samt modell och storlek på pikétröjan. Varorna levereras med post.

En ångande tvåhundraåring

Ångbåten spelade en viktig roll för inrikes persontransporter i 1800-talets Sverige och på världshaven kom den nya tekniken att avsevärt korta restiden mellan kontinenterna. I augusti var det 200 år sedan den första ångbåten sattes i trafik och än idag är de gamla fartygen populära inslag i våra skärgårdar och större insjöar. TEXT OCH FOTO LINDA SUNDRÉN

DONSÖ FEBRUARI 2018

I augusti 1818 började den första ångbåten gå i trafik mellan Stockholm och Drottningholm och därmed inleddes ett nytt kapitel i svensk sjöfartshistoria. Bakom uppfinningen stod den invandrade engelsmannen, Samuel Owens. Inledningsvis kallade han sin innovation för *Mitt ångmachinsfartyg*, men senare fick hon namnet *Amphitrite* och kom att göra en del längre turer till Uppsala och Västerås.

Med ångbåten öppnades helt nya möjligheter för människors resande och det var just för persontransporter som ångbåten fick störst betydelse i Sverige. Runt om i skärgårdarna lät välbärgade stadsbor bygga pampiga sommarnöjen och

det blev avsevärt mycket enklare att ta sig från landsbygden in till städerna.

– Stockholm behövde arbetskraft och med ångbåtarna kunde folk åka in till staden för att jobba, säger Leos Müller, professor i historia och föreståndare för Centrum för maritima studier på Stockholms universitet. Biljettpriserna var låga så man hade råd att åka och samma utveckling skedde i Skåne och Bohuslän.

Lämpare och donkeyman

Ångbåtarna ledde också till flera nya yrken till sjöss. Eldaren hade en nyckelroll eftersom det var han som såg till att ugnarna försågs med bränsle. På koldrivna fartyg fanns även lämpare vars uppgift var att skyffla fram kolet till eldaren. Läm-

paryrket var också det första steget för den som tänkte sig en framtid i maskin. Själva ångmaskinen togs omhand av maskinister. Till en början var de ofta praktiskt tränade mekaniker utan teoretisk utbildning. Med tiden skärptes dock kraven och på 1890-talet läste maskinisterna lika länge som sjökaptenerna. På större fartyg fanns det även smörjare (donkeyman) som hjälpte till att sköta om tekniken.

Ångbåtarna byggdes till en början i trä med stora skovelhjul på sidorna eller i aktern. Trafiken växte och längs kusten, i skärgårdarna och på de större insjöarna öppnades alltfler linjer. Båtarna drevs ofta av familjeägda smårederier, men även Postverket började tidigt använda ångbåtar för sina frakter.

– För persontransporter och varor som inte var beroende av fraktpriserna blev ångbåtarna oerhört betydelsefulla och fick ett snabbt genombrott, säger Leos Müller. Men den globala transportrevolution, som ångfartygens tillkomst brukar kallas i den internationella historieforskningen, såg vi inte i Sverige.

Och orsakerna till det är flera. Ångbåtar

Ett av svenska Transatlantics lastfartyg.
Foto Sjöhistoriska museet



var betydligt dyrare att bygga än traditionella segelskutor och det var ett problem i Fattigsverige och övriga nordiska länder. Dessutom saknades kolfyndigheter till driften. Istället eldade man ofta med ved vilket var både skrymmande och ineffektivt. Även kolen hade låg effektåtergivning och ångbåtsdriften generellt krävde stora mängder bränsle.

– Framför allt på långresor över Atlanten, till Sydamerika eller Afrika var det här ett bekymmer och bränslet tog ungefär 50 procent av tonnaget i anspråk, säger Leos Müller. Det krympte utrymmet för lasten och ledde till sjunkande lönsamhet.

Segelfartygen dominerade

Inte heller de tunga, svenska exportvarorna lämpade sig särskilt väl för ångfrakt. Timmer, spannmål, pappersmassa och stångjärn var utrymmeskrävande samtidigt som stora lastvolymerna var nödvändigt för goda affärer. Sammantaget ledde det här till att segelfartygen fortsatte dominera den svenska utrikeshandeln under hela 1800-talet och så sent som 1880 bestod den inhemska flottan fortfarande av 85 procent segelfartyg.

– När ångan slog igenom internationellt blev det gott om billiga segelskutor på andrahandsmarknaden. De nordiska länderna köpte mycket begagnat segeltonnage från bland annat England och blev på så

sätt stora sjöfartsnationer, säger Leos Müller.

Med tiden kom även flera svenska lastrederier att köra med ångfartyg, däribland Nordstjärnan som gick till Nord-, Syd- och Centralamerika, Svenska Lloyds med trafik i Västeuropa, Afrika och Medelhavet samt Svenska Ostasiatiska kompaniet med linjer till Indien, Kina och Japan. Sverige som nation fick också del av den utveckling som ångfartygen innebar på den internationella arenan. Billiga vetelaster anlände från USA och utvandringsvägen från Sverige till Nordamerika gick mestadels med ångfartyg.

– De flesta emigranter reste med ångbåtar från Göteborg till Hull i England. Därifrån tog man tåget till Liverpool för att sedan köpa biljett på någon amerikansk eller brittisk atlantångare, säger Leos Müller.

Propellern viktig innovation

Med tiden utvecklades tekniken i ångbåtarna och de blir allt mer effektiva. På 1850-talet tog en resa mellan Amsterdam och Java i Indonesien mellan tre och fyra månader. Vid sekelskiftet nittonhundra hade resan däremellan krympt till en månad. En viktig teknisk innovation i sammanhanget var propellern som var betydligt stabilare än skovelhjulen. Skovelarna var känsliga. De gick lätt sönder i grov sjö och fungerade dåligt på öppet hav.

År 1836 utfördes de första försöken

med propellerdrivna båtar i London och så småningom kom den tekniken att helt ta överhand. Men jämfört med segelskutor, som dominerat världshaven under århundraden, blev ångbåtseran kort. 1912, samma år som historiens mest kända oceanångare – *Titanic* – sjönk under sin jungfrufärd, sjösattes det första dieseldrivna fraktfartyget: *M/S Selandia* av Det Østasiatiske Kompagni i Danmark.

Många gick till skrot

Dieselmotorerna var betydligt mer effektiva än de kolslukande ångmaskinerna och blev snabbt populära. För den sjöburna passagerartrafiken i Sverige blev dock järnvägen en minst lika stor konkurrent som de dieseldrivna båtarna.

– Ångbåtsrederierna var ofta små privata företag, medan anläggningen av järnvägsnätet var ett nationellt beslut som bekostades av staten. På de sträckor där det gick att åka tåg istället för båt blev det svårt för rederierna att överleva, säger Leos Müller.

Efter andra världskriget minskade antalet ångbåtar kraftigt. De flesta såldes eller gick till skrot. Idag finns cirka 250 ångfartyg i drift i Sverige varav ett 40-tal i kommersiell trafik.

Den 26 augusti firades ångbåtens 200-årsjubileum med en ångbåtspärad från Stockholm till Drottningholm. **LS**

La Suisse är över 100 år och en av flera gamla hjulångare som fortfarande går i passagerartrafik på Genevesjön. Foto Linda Sundgren



Only two schools left

Sweden's two maritime academies live and flourish. The classes are small and the number of applicants varies. But there was a time with considerably more schools and applicants in our country. TRANSLATED BY CURT ISAKSSON

In an old leaflet from Broström's Liner Agency with the name "Maritime officer, a profession for the future?" the following can be read: "Certain general demands regarding age, sight, hearing and health et. Cetera, should be fulfilled of those who will be educated as nautical or mechanical officers."

The printed leaflet was a way of spreading information about the profession as maritime officer and there was a request to those who were interested to apply for the educations.

We are talking about an age when work on board was mythical, an age when voyages were breathing adventures, possibilities and some development. Since then the general view of working as a maritime officer has changed and the number of applicants to maritime officer programs has decreased considerably.

Fewer applicants

In a recent study about whether maritime officer programs are known by high school pupils today, it is clarified that a reason for the decreasing number of applicants is bad marketing. The authors of the study underline that the schools ought to be more active on social media and communicate directly with young people. The authors add that youths don't know what the maritime programs include or what the profession demands.

Statistics from the Swedish Council for Higher Education show that there are fewer applicants for maritime officer programs

at the Kalmar Maritime Academy and Chalmers University of Technology in Gothenburg. At the Maritime Academy 20 out of 60 places were occupied in the maritime engineering program and 40 out of 60 places in the sea captain program. At Chalmers it looked a little bit better. There 47 out of 55 places were occupied in the maritime engineering program and 46 out of 75 in the sea captain program.

Negative association with shipping

Ted Bågfældt, head of the Maritime Academy in Kalmar, thinks that part of the reason is demographic. In the 90s the number of births actually decreased in Sweden. Another explanation can be that technical educations are not equally attractive today. But an important reason is probably that there has been a negative association to shipping because of difficulties to get a job.

In the 80s the school in Gothenburg got the status as a maritime academy and was incorporated with Chalmers University of Technology.

"A big change in the 90s was that the education was extended from three to four years and with one year internship," comments Ted Bågfældt.

14 years old and literate

In Gothenburg there has been teaching in navigation since the middle of the 1700s. The shipping companies were expected to contribute, but it would last until 1840 before the parliament took a stand on starting

state navigation schools. Soon after that schools started in several cities: Stockholm, Gothenburg, Malmö, Kalmar and Gävle.

To get started at a navigation school at that time it was necessary that the applicants had reached 14 years of age, were able to write readably and count with whole numbers without difficulties.

During the rest of the 1800s investigations continuously were made on maritime officer educations, but several propositions were not approved by the parliament. The reason was said to be the economy.

New possibilities with autonomy

There were those who considered that education stagnated in the late 1800s, but in 1912 there were new statutes for the navigation schools and a new maritime regulation was approved by the parliament the same year. The real big change came into force at first in 1931. Then there was a significant changeover of working in navigation schools; there were new subjects and the system with specialist teachers was introduced.

Now there was a focus on raising the teachers' competence. There was also a thorough change of the curriculum. Subjects like electronics and radio telegraphing were added to the nautical program and the technical program got a subject named ordinance knowledge.

After that a lot has happened. Ted Bågfældt is cautiously positive.

"The maritime officer profession is somewhat special. It is international and it is difficult to gather statistics, but the latest figures show that unemployment is the lowest for five years among technical and nautical officers," he points out and adds that autonomous ships in the future will create more jobs for those with the right competence.

"This will create new opportunities. If there isn't people on board there must be surveillance of operation from an office and service at quay. In Sweden we must be there from the beginning and catch a totally new type of business. There will be a need for well-trained, qualified personnel and a readiness to pay salaries for this," believes Ted Bågfældt. **CI**

This is a translation of the article on page 30.

A few important years in Swedish maritime education

1658 An officer school is established in Stockholm.

1728 A navigation school is established in Stockholm.

1748 Regulations for navigation schools.

1773 Regulations for exams at navigation schools.

1798 A navigation school is established in Gothenburg.

1802 A school statute is issued.

1823 The parliament gets a request regarding navigation institutes for the whole country.

1827 Proposal about schools in Stockholm, Gothenburg, Gävle and Malmöhus County.

1830 The government does not approve the suggestion of a state navigation school system with the motivation that there is a lack of funding.

1834 A state navigation school system come into force.

1835 Examiners are appointed in most Swedish cities.

1839 A committee is appointed to investigate a regulation for navigation schools.

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 15/9, de veckor som lottas är veckorna 50–52 2018 och 1–16 2019. Lediga veckor 2018 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
17–49	2 000 kr
50–52	5 000 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	3 500 kr
17–49	2 000 kr
50–52	3 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK

I SBF:s fastighet på Flygfältsgatan 8 B i Stockholmsförorten Skarpnäck finns en lägenhet inredd och möblerad för korttidsuthyrning. Totalt finns det fem sängplatser. Kompletta sängkläder plus två handdukar per person ingår, men debiteras med 75 kr per person (100 kr om ingen är medlem).

	Medlem	Ej medlem
Weekend 2 nätter	750 kr	1 000 kr
Dygn söndag–torsdag	500 kr	750 kr
Vecka max 7 nätter	1 750 kr	2 500 kr

Rabatten erhålles om minst en hyresgäst är medlem.



IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möbleman, 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	3 500 kr	5 000 kr
17–49	2 000 kr	3 000 kr
50–52	3 500 kr	5 000 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 just nu 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

Annika Hjerpe, 08-518 356 10

Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

(föräldradledig)

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 MÖLLER-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

Annelie Hamberg, 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 FÄRJETRAFIK

Vakant

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

Mats Andersson (kontaktperson)
tel 08-38 23 21, 0707-48 70 54, e-post nobleisland@hotmail.com
Per Ringbom (kontaktperson)
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Benjamin Kullenberg
tel 0431-41 05 30, 0736-17 08 44, e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Nils Brandberg
tel 010-123 24 97, 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 BOGGERBÅT

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

NMM RORO

Sture Axelsson (kontaktperson)
tel 0707-77 54 68, e-post sture.axelsson@hotmail.se

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 Jornee
tel: 0702873818, e-post: niclas.jornee@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

Jesper Löngren (kontaktperson)
tel 0734-42 44 53, e-post jesper.longren@gmail.com

STRÖMMA

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

STYRSÖBOLAGET

Joakim Lindgren
Tel: 0708 299890, 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 ttlineklubben@sjobefal.se

TÄRNTANK

Bert Dahlberg (kontaktperson)
tel 046-32 07 40, 0708-32 07 50, e-post bert.dahlberg@pbhome.se

WALLENIS

Vakant

VIKING LINE

Anette Haapanen
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

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

Daniel Peterson
tel 070-36 38 83, 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 4,8 gram 4 755:-
i vitguld ca 5,2 gram 5 725:-
i silver 750:-

Liten propeller

i rödguld ca 2,8 gram 2 775:-
i vitguld ca 3,4 gram 3 745:-
i silver 550:-

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 5 796:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 5 060:-



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 köptrygghet 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 ånkor 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 2 250 kronor i månaden under viss ombordpraktik. 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 SOMMARKRYSSET I SJÖBEFÄLEN NR 4/2018

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

Per-Ola Risenberg Kalmar

Siv Brakander Holmön

Kurt Löfstedt Åsa

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefälen gratulerar!

SEN KVÄLL PÅ FÄRJAN		MÅR DENNÄR AN BETSMILJÖ?		VISAR SKENIG STRÄVAF EFTER		TÄCKA MED TYG		SKULD FÖR RIKET		ÄR SO LITÄRA		S HOPPAS I FRÖKORT	
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
N	J	E	S	K	R	Y	S	N	I	N	G	A	V
D	D	U	R	K	O	R	O	I	D	A	V	L	A
E	N	V	I	S	T	O	R	F	A	G	L	E	R
S	T	I	C	O	R	R	F	A	G	L	E	R	N
M	A	S	K	I	N	R	U	D	Å	S	A	D	O
A	T	S	I	A	O	M	B	O	K	A	S	K	R
C	H	A	N	S	A	D	E	C	U	R	L	A	D
H	A	N	G	M	O	T	M	O	T	H	T	A	V
E	K	S	E	M	E	N	A	D	A	P	T	E	R
G	R	E	E	N	E	D	G	A	N	G	T	R	O
R	R	R	R	U	T	I	N	A	R	T	J	G	



ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Med Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring kan du försäkra upp till 100 000 kr/mån. Du väljer själv om du vill ha möjlighet att få ersättning i 100, 150 eller 200 ersättningsdagar.

Prisexempel: 206 kr

Du har då försäkrat en bruttolön på upp till 55 000 kr i 100 ersättningsdagar. Besök www.accept.se/sjobefal för mer information och för att teckna.

Inkomstförsäkring är ett komplement till ersättningen från en nordisk a-kassa om du blir arbetslös.