

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2024 ÄRGÅNG 13

REPORTAGET

TRIVSELN I TOPP PÅ SVITZER EMBLA

TEMA

KONFLIKTHANTERING

DE HAR KONFLIKTHANTERING PÅ SCHEMAT • BRA KLIMAT FÖREBYGGER KONFLIKTER • GODA RÅD OM SVÅRA SAMTAL

NYHETER

**Sjöbefälsföreningen
får ny ordförande**

INTERVJUN

**Guy Rosvall brinner för
att utbilda sjöfolket**

KULTUR/HISTORIA

**Gribshunden berättar
om medeltiden**



Nya mål – nya möjligheter

SEPTEMBER

Perioden efter en kongress innebär alltid en nystart. Nu har vi fyra nya år framför oss, med nya mål, ny styrelse och nya uppdrag från kongressen. Men världen pausar inte för att Sjöbefälsföreningen har kongress. Jag hade knappt hunnit packa upp väskan från kongressen i Helsingborg när det var dags att packa den igen och bege sig till Visby för att delta i Almedalen. Så här i efterhand är jag väldigt glad att jag gjorde det. För vilken upplutning det var på Maritim mötesplats och vilka bra seminarier och samtal vi fick till. Sjöbefälsföreningen var arrangör till två seminarier, ett i Blå Tillväxets regi, där vi samarbetar med Seko sjöfolk och Svensk sjöfart, som hette "Botten är nådd – hur får vi svensk sjöfart att växa?". Där fokuserade vi på att följa upp utredningen av tonnage- och stämpelskatten som kom i början av året och få politikerna att förstå hur viktigt det är att den inte fastnar i någon byrålåda utan faktiskt blir verklighet. Men också vilka ändringar av utredningsförslagen vi vill se. Som att specialsjöfarten måste inkluderas och då måste kravet på tio procent i internationell fart tas bort och att upphandlad trafik, till exempel till Gotland, måste kunna inkluderas. Det är tragiskt att ett

svenskt rederi ska behöva flytta till Danmark för att på lika villkor kunna delta i en svensk upphandling. Vi hade också ett seminarium med Seko sjöfolk vid namn "Utan svensk flagg – hur garanterar vi hela Sveriges försörjning, säkerhet och försvar?". Här fokuserade vi på att låta sjöfolkets röster höras i Almedalen, vår uppfattning är att man i väldigt många seminarier pratar om sjöfolket, snarare än med dem. Eftersom det är svårt att ta med alla våra medlemmar till Visby så löste vi det genom att skicka ut en enkät till våra respektive aktiva medlemmar för att få era åsikter i frågor om till exempel hur viktigt det är för er att arbeta på ett svensklagat fartyg (79,3 procent av de svarande tyckte att det var viktigt). Vi valde också ut några medlemmar som fick spela in filmer på sig själva där de ställde frågor till politikerna och de närvarande i Almedalen. Resultatet blev över förväntan. Äntligen fick Maritim mötesplats ett seminarium där sjöfolkets röster hördes, och jag fick mycket positiv feedback efteråt. Vill du läsa mer om seminariet kan du göra det på sidan 4 i denna tidning. Under våra dagar i Visby hann jag även med ett antal samtal med



LENNART JONSSON

olika riksdagspolitiker och jag fick till och med en kort pratstund med vår infrastrukturminister, Andreas Carlson. Jag vet att det finns de som ifrågasätter nyttan med att åka till Almedalen. Till dem måste jag säga att så många chanser som vi får att prata om våra frågor direkt med de som faktiskt bestämmer och stiftar lagar i det här landet under en dryg veckas tid, det får vi knappt på ett år i vanliga fall. Många av de frågor som kongressen har bestämt att vi ska arbeta med de kommande fyra åren, som att jobba för att öka antalet svensklagade och svenskägda fartyg för att skapa arbetsplatser för svenska sjömän, att jobba för att sjöskatteavdraget ska indexregleras och att jobba vidare med frågan om 183-dagarsregeln som ständigt misstolkas av Skatteverket, kräver att vi jobbar mot politikerna för att få dem att förstå sjöbefälens verklighet. I Almedalen fick vi möjlighet att göra just det.

Under sommaren beslöt sig vår nya styrelseordförande Mattias Elisson, som valdes på kongressen i juni, för att avgå en knapp månad efter kongressen på grund av personliga skäl. Jag har dock fullt förtroende för vår förste vice ordförande Mikael Johansson, som nu kliver upp som ordförande. Han har en lång och gedigen facklig bakgrund, både i den centrala styrelsen och som klubbordförande för den lokala klubben i Stena Line. Till vardags arbetar han som service manager på *Stena Vinga* och en kortare intervju med honom finns på sidan 6. Ett längre reportage om honom kommer under hösten i ett senare nummer av Sjöbefälen.

En mycket tråkig nyhet är att vår tidigare förste vice ordförande, Jan Häggblom, som avgick nu på kongressen i juni då han gått i pension, hastigt har avlidit. Janne var en engagerad styrelseledamot som verkligen brann för de fackliga frågorna, och lite särskilt då för intendenturfrågorna. Han var bland annat med och drev på för att starta upp intendenturförbundsutbildningen. Vår tidigare ordförande, Mats Högbloom, har skrivit några fina rader om honom på sidan 9. Jag är övertygad om att jag inte är ensam när jag säger att: Vi tänker på dig Janne, och minns dig med värme!

Om vi ska blicka framåt så har vi mycket på agendan i höst. Vi har anställt en ny ombudsman som heter Hannes Kätterer, som kommer att förstärka teamet i Stockholm. En kortare intervju med honom finns på sidan 9 och en längre intervju kommer senare i höst. Tittar vi i kalendern så har vi både en facklig grundkurs att se fram emot och en avtalskonferens där vi ska diskutera vilka yrkanden vi ska ta med oss inför de kommande avtalsförhandlingarna med Almega, Sarf och numera även SRO. Våra avtal går ut den 31 december 2024, respektive 31 januari 2025, men redan nu påbörjas förberedelserna inför förhandlingarna. Vi har ett antal medskick från kongressen om vilka frågor som ska prioriteras. Utöver det ska vi självklart fortsätta att ligga på politiker och myndigheter för att villkoren för sjöbefäl ska bli så bra som möjligt!



sjöbefälen Nr 5

04 Nyheter

Medlemmarnas röster hördes i Almedalen
Sjöbefälsförbundet får ny ordförande
Minister föreslår förbud mot skrubbrar
Hannes Kätterer ny ombudsman hos Sjöbefälsförbundet

11 Fackligt

Trycket ökar på våra hav

12 Reportaget: Svitzer Embla

Bogserbåt med trivseln i topp

16 Intervjun: Guy Rosvall

Brinner för att utbilda sjöfolket

20 Tema: Konflikthantering

Konflikthantering på schemat
Öppet samtalsklimat förebygger konflikter
Goda råd om svåra samtal

28 Kultur/historia: Gribshunden

– en berättelse om medeltiden

30 In English: Conflict management

Conflict management on schedule



12



28

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 13 Utgivningsdag 6 september 2024

Ansvarig utgivare Lennart Jonsson

Redaktör och ställföreträdande ansvarig utgivare
Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2024

Annonser Ola Tallbom 090 711 512 ola.tallbom@vkmedia.se

Framsidesbild Svitzer Embla. Foto: Claes Hall

TS-kontrollerad upplaga 5 900 ex

MEDLEM AV



Seko ombudsman Mikael Lindmark tillsammans med Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson. På skärmen Mats Pontén från Tallink Silja.



Medlemmarnas röster hördes i Almedalen

I Almedalen deltog Sjöbefälsföreningen i två seminarier. I det ena, som hölls tillsammans med Seko sjöfolk, fick medlemmarnas åsikter ta plats och de sjöfartspolitiska talespersonerna för Socialdemokraterna och Moderaterna fick svara direkt på medlemmarnas frågor.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO MALIN PERSSON

VISBY JUNI 2024

Seminarieret gick under namnet "Utan svensk flagg – hur garanterar vi hela Sveriges försörjning, säkerhet och försvar?" och leddes av Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson och Seko sjöfolks ombudsman Mikael Lindmark. Medlemmarna hade fått göra sina röster hörda både genom en enkät där utvalda svar lästes upp och genom att spela in filmer där de framförde sina åsikter om varför det är viktigt med svensk flagg:

– Om vi bortser från de uppenbara fördelarna, som pensioner, och social trygg-

het och annat så är jag utbildad i Sverige, för mig är det viktigt att verka för Sverige så att Sverige kommer i åtnjutande av den investeringen, sa Jimmy Samuelsson på Tallink Silja.

– Det är smidigare att jobba under svensk flagg när man bor i Sverige. Men flaggen är inte så viktig, det är villkoren i stort som är viktiga, berättade Jonas Levin på Sirius.

– För att det är en flagg som garanterar schyssta villkor på arbetsplatsen och en bra arbetsmiljö, sa Sanna Kallenberg på Öresundslinjen.

– För att kunna ta del av vårt svenska skyddsnet. Tyvärr har det blivit nästintill

omöjligt att jobba på andra flaggor och bo kvar i Sverige i och med de tolkningar som gjorts på senare år av Skattemyndigheten, sa Mats Pontén på Tallink Silja.

De sjöfartspolitiska talespersonerna Johanna Rantsi (M) och Mattias Ottosson (S), som båda sitter i Trafikutskottet, fick sedan bemöta filmerna. Johanna Rantsi känner igen bilden som målas upp:

– När jag reser runt om i landet, för inte så länge sen var jag på Sjöfartshögskolan i Kalmar, så får jag höra samma berättelser. Jag får höra att sjöbefäl inte hamnar på sjön utan på energimarknaden och annat. Och studenter som säger att ska vi jobba på sjön vill vi vara på svenskflaggat. Har vi då inte svenskflaggade fartyg så försvinner de någon annanstans, sa hon.

Ställde frågor direkt till politikerna

Medlemmarna fick också möjlighet att ställa frågor direkt till politikerna. Jonas Levin undrade om de inte tyckte att det är pinsamt att våra skattemedel går till en danskflaggad ambulansbåt i Göteborgs skärgård?

– Det är pinsamt, sa Mattias Ottosson. Jag har själv åkt med den och vart lite chockad när jag såg den danska flaggan. Det visar på att det regelsystem som vi har i Sverige inte fungerar. Det är klart att regionen i Västra Götaland måste kunna upphandla ett system där man har en svenskflaggad båt. Vi måste kunna ställa krav när vi upphandlar om det är i nationellt säkerhetsintresse. Jag hävdar att det går att använda de undantag som finns i EU-lagstiftningen. Jag tror inte finnarna skulle hamna i det läget, jag vet att fransmännen inte gör det.

Mats Pontén undrade varför det inte har hänt något angående utredningen om tonnage- och stämpelskatten som kom vid årsskiftet?

– Jag vill säga att handling pågår, svarade Johanna Rantsi. För ett år sen tillsatte vi en utredning, som har gått i rekordfart för att det har varit så prioriterat för den här regeringen att ro det här i hamn. Nu sitter man på Regeringskansliet och bearbetar detta för att det ska bli så bra som möjligt. Jag delar inte allt som står i utredningen. Jag delar inte att man ska finansiera det via höjda farledsavgifter, jag tycker att man borde kunna inkludera upphandlad trafik, det finns rätt mycket att justera. Jag tror att det är av största vikt att ni från branschen får tycka till så att det här blir så bra som möjligt. Vi är snart redo att leverera.

Jimmy Samuelsson undrade vad politikerna tycker om att tillsätta en sjöfartsminister?

– Ja, jag står till förfogande! Men berätta inte det för Andreas Carlson! sa Johanna Rantsi, till publikens förtjusning. Skämt åsido, jag och Mattias har förmånen att få ägna oss åt sjöfarten då vi har många ledamöter i trafikutskottet. Det ger oss större möjlighet att fördjupa oss i frågor.

Samma möjlighet har inte mindre partier. Det är bra att vi i de stora partierna har pekat ut att sjöfarten är så pass viktig att vi behöver ha en person som är ansvarig. Det är i alla fall ett litet steg på vägen av att se att sjöfarten står högt upp på den politiska agendan.

– Infrastrukturministern idag har också bostäderna, det tror jag är för mycket, vi skulle haft en renodlad infrastrukturminister. Jag brinner för sjöfarten, men den fungerar inte om inte hamnarna fungerar, om inte järnvägen till hamnarna fungerar. Där är det viktigt att se helheten, svarade Mattias Ottosson.

Svårt att återuppliva behörighet

Under seminariet lyfte Lennart Jonsson och Mikael Lindmark vikten av att kompetensförsörjningen i branschen fungerar och att de svenska sjöbefälsstudenterna faktiskt har svenskflaggade fartyg att göra praktik på för att garantera en återväxt i branschen. Men också frågan om att det inte är helt enkelt att återuppliva sina behörigheter om man gått i land under en period, men vill gå till sjöss igen. Det är väldigt kostsamt för den enskilde, men kan finnas en stor samhällsnytta till en liten kostnad för samhället, vilket skulle göra det ganska enkelt få ut många sjöbefäl i yrket igen. Seminariet avslutades med att medlemmarna fick göra ett medskick till alla beslutsfattare på Maritim mötesplats.

– Förstå allvaret i detta, vi närmar oss en punkt när det kanske inte längre finns svensk sjöfart. Svenska Amerika Linien hade som slogan ”Ships under Swedish registry and Swedish flag with traditional Swedish seamanship since Viking times”. Det var någonting man var stolt över. Slarva inte bort det nu med en massa politiskt käbbel, utan kom till handling! avslutade Jimmy Samuelsson. **S C**

Hallå där Lennart Jonsson

som representerade Sjöbefälsföreningen i Almedalen.

Hur var det i Almedalen?

– Det var väldigt intressant och det gav oss en otrolig möjlighet att kunna påverka våra lagstiftare. En mängd riksdagsledamöter kom och besökte Maritim mötesplats samt var uppe i talarstolen. Det var ställt utom allt tvivel att vi var rörande överens om att vi behöver mer svensk sjöfart och fler svenska sjömän – både befäl och manskap.

Varför är det viktigt att vara där?

– Det är en unik möjlighet att kunna påverka de som faktiskt stiftar lagar i Sverige. Det går inte att gå hemma och knyta händerna i fickorna och vara bitter över de orättvisor som drabbar sjömän, man måste ut och påverka. Bland annat så hade vi en middag för politiker i Blå tillväxts regi. Jag var omgiven av riksdagsledamöter, bland annat från finans- och skatteutskottet. Naturligtvis passade jag på att lyfta frågan om sjöinkomstavdraget och det faktum att detta inte har indexuppräknats sen det infördes för många år sen. De blev väldigt förvånade över detta. Den här frågan var uppe på vår kongress i flera motioner. Tack vare att vi åkte till Almedalen har politikerna nu uppmärksamats på den här problematiken.

Vilka var höjdpunkterna?

– En av höjdpunkterna var vårt seminarium med Seko sjöfolk. Det stack ut eftersom våra medlemmar fick tala direkt till politikerna via förinspelade filmer. Och det fick jag höra av många, framförallt från riksdagsledamöterna, att det var roligt att få höra från människor som faktiskt arbetar ombord. Det gjorde att vårt budskap verkligen gick fram. Dessutom hade jag möjligheten att få en egen kort pratstund med infrastrukturminister Andreas Carlson efter att han höll ett tal på Maritim mötesplats, vilket var väldigt givande.



FOTO SOFI CEDERLÖF



Moderaternas sjöfartspolitiska talesperson Johanna Rantsi tillsammans med Socialdemokraternas sjöfartspolitiska talesperson Mattias Ottosson.

Sjöbefälsföreningen får ny ordförande

Sjöbefälsföreningens ordförande Mattias Elisson, som valdes på kongressen i juni i år, har valt att avsäga sig sitt uppdrag på grund av personliga skäl. Han efterträds av förste vice ordförande Mikael Johansson. TEXT SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM JULI 2024

Mattias Elisson skriver i ett brev tillsänt föreningens styrelse den 22 juli att han avsäger sig förtroendeuppdraget med omedelbar verkan. Anledningen är personliga skäl som han tyvärr ej kunde förutse när han accepterade utnämningen.

– Det är ett överraskande besked som vi nu har fått, väldigt kort in i mandatperioden. Men jag har full respekt för att oväntade saker kan ske i livet som man behöver ta hänsyn till. Som tur är har vi en väldigt erfaren vice ordförande i Mikael Johansson, som är beredd att kliva in och axla rollen som ny ordförande, säger Lennart Jonsson, vd för Sjöbefälsföreningen.

”Oväntat besked”

Mikael Johansson säger att det var ett oväntat besked som nådde honom om att Mattias Elisson kliver av som ordförande.

– Jag var beredd på att jag kunde behöva hoppa in som ordförande när jag tog på mig uppdraget som förste vice ordförande. Jag är ödmjuk inför uppgiften men jag känner att jag har stöd och förtroende, vilket är det viktigaste. Jag har lång erfarenhet av styrelsearbete och känner att jag är redo att ta mig an detta, säger han.

Mikael Johansson arbetar som servicemanager i *Stena Vinga*, samtidigt som han också är klubbordförande i den lokala Stena-klubben. Han har jobbat lokalfackligt sedan 2003 och varit klubbordförande sen 2021. Han har också suttit som ordinarie

ledamot i Sjöbefälsföreningens centrala styrelse sen samsammanslagningen 2012 och dessförinnan i SFBF:s styrelse.

– Mina hjärtefrågor handlar i första hand om att få fler fartyg under svensk

flagg och att skapa jobb för svenska befäl. Det finns just nu ett fokus på sjöfartsfrågor från politiken och det vill jag utnyttja för att stärka arbetsmarknaden för alla svenska befäl, både på däck-, maskin- och intendenturavdelningen. Jag tycker också att det är viktigt att sjöfarten behåller sin konkurrenskraft gentemot andra trafikslag, särskilt med tanke på miljöfrågorna som blir viktigare och viktigare, säger Mikael Johansson.

Enligt stadgarna blir förste vice ordförande ny ordförande och andre vice ordförande, teknikern Claes Bacos Eriksson, blir förste vice ordförande. På nästa ordinarie styrelsemöte i september kommer styrelsen att välja en ny andre vice ordförande. **SC**



Mikael Johansson

FOTO SOFI CEDERLÖF

Minister föreslår förbud mot skrubbrar

Regeringen föreslår ett totalförbud mot utsläpp från skrubbrar i svenskt vatten. Den nyheten släppte infrastrukturminister Andreas Carlson under sitt tal på Maritim mötesplats i Almedalen. TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO MADELEINE FABERSTRÖM



Infrastrukturminister Andreas Carlson håller tal i Almedalen.

VISBY JUNI 2024

Att använda skrubbrar som ett sätt att rena luften och istället flytta avgaserna till vattnet har länge varit omdiskuterat. I förra numret av Sjöbefälen intervjuades forskaren Ida-Maja Hassellöv på Chalmers om farorna med skrubbrar. Nu har regeringen kommit med ett förslag om att förbjuda användningen av skrubbrar i svenskt sjöterritorium.

– Att minska utsläppen i luften genom att flytta föroreningar till havet är inte en hållbar lösning. Därför remitteras nu ett förslag för att förbjuda skrubbrarnas utsläpp i vattnet. De flesta svenska redarna har redan valt att köra på bränsle med så låg svavel-

halt att de håller sig inom utsläppskraven utan skrubbrar. Nu vill vi att det ska gälla för alla fartyg i svenskt sjöterritorium, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson, i ett pressmeddelande.

– Utsläpp från fartygsskrubbrar är – även i mycket låga koncentrationer – skadliga för den marina miljön. Användningen av skrubbrar ökar dessutom den totala bränsleförbrukningen med omkring 2–3 procent, vilket också ökar utsläppen av koldioxid. När regeringen nu remitterar förslaget om att förbjuda utsläpp från skrubbrar tas ett viktigt steg både för en bättre havsmiljö och för klimatet, säger klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari, i samma pressmeddelande.

Förslaget ska nu gå ut på remiss. Om det går igenom så kommer utsläpp från öppna fartygsskrubbrar till vatten förbjudas i svenskt sjöterritorium från och med den 1 juli 2025. Utsläpp från alla skrubbrar till vatten kommer att förbjudas i svenskt sjöterritorium från och med den 1 januari 2029. **SC**

APROPÅ FÖRBUD MOT SKRUBBRAR:

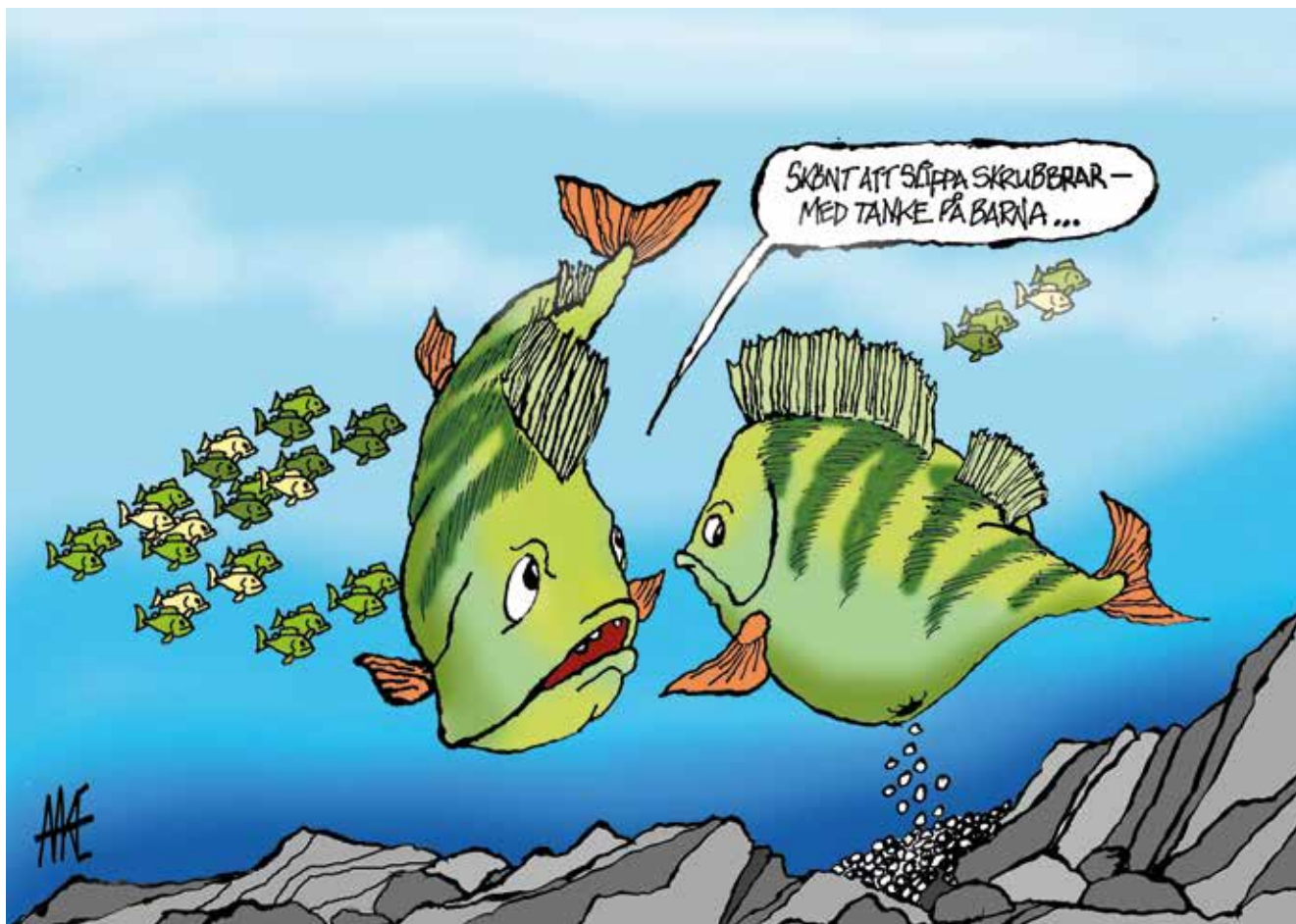


ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



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 Sjöfartshotellens entré - **Hotellbokning** 08-517 349 80

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Utmärkelse för starkt engagemang

BRP Shipping med fartygen M/T Fox Luna och M/T Fox Sunrise tilldelades ett hedersomnämmande under årets belöningshögtid. Utmärkelsen fick de för sitt aktiva deltagande och engagemang med att förbättra arbetsmiljön och säkerheten ombord.

Västkustrederiet BRP Shipping har varit verksamt sedan 1907 och bedriver bunkertrafik med fartygen M/T Fox Luna och M/T Fox Sunrise. Vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag som hölls den 7 maj på Hotel at six i centrala Stockholm, tilldelades såväl rederiet som fartygen en hedersbelöning för deras aktiva deltagande och engagemang i att främja arbetsmiljön och säkerheten ombord. Fartygen fick en penningbelöning på 20 000 kronor till fritidskassan medan rederiet tilldelades ett diplom.

– Vi tycker naturligtvis att detta är jätteroligt, säger rederiets vd Mattias Peterson. För oss är det väldigt viktigt att våra besättningar är engagerade och vi hoppas att sådant här i slutändan ska generera bättre arbetsmiljö och högre säkerhet.

*”Ibland behöver man
bläckfiskarmar när man
arbetar ombord och den grejen
underlättar verkligen jobbet.”*

Mattias Peterson berättar att han och kollegorna på rederikontoret under flera år uppmuntrat besättningarna att skicka in förslag till Sjömanshusstiftelsens belöningsverksamhet. Han är övertygad om att det begränsade antalet arbetsbelöningar som personalen fått under tidigare år inte motsvarar deras innovationskraft.

– De kommer på saker hela tiden och en del är så bra att de säkert skulle kunnat få patent. Men så vill de inte framhäva sig själva och tycker inte att det de gör är något att skicka in till Stiftelsen, men så ska man inte tänka. Stiftelsen förvaltar ett arv från de gamla sjömanshusen och det är sjömannens pengar. Det är till dem pengarna ska gå, säger Mattias Peterson.

Under årets belöningsceremoni fick BRP:s personal tre



BRP Shippings vd Mattias Peterson menar att de arbetsbelöningar som de ombordanställda får av Sjömanshusstiftelsen gynnar både arbetsmiljön och säkerheten på fartygen.

utmärkelser. En för självhäftande kardborreband som håller rullgardinerna i hytterna på plats. En annan för ett specialtillverkat handtag som underlättar öppningen av brandspjäll och en tredje för en bultkonstruktion som gör det enklare att fixera blindlock när packningar ska monteras.

– Alla tre grejerna var bra, men bultarna stack ut lite extra. Ibland behöver man bläckfiskarmar när man arbetar ombord och den grejen underlättar verkligen jobbet, säger Mattias Peterson.

I rederiet finns också rutiner för att sprida innovationer mellan fartygen, berättar han. Det sker genom en kommunikationskanal i ISM-systemet.

– Vi har något vi kallar experience feedback i vår ISM som gör att oavsett på vilket fartyg något händer får de andra reda på det. Sedan har vi 100 procent svenskar i våra fartyg vilket också underlättar spridningen av information. Alla kan prata med alla och man förstår varandra fullt ut, säger Mattias Peterson.

Skanna QR-koden för att se en film om hur Stiftelsens arbete stöttar sjöfolket.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2025

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. Det går redan nu att lämna in förslag till Belöning 2025. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se

Hannes Kätterer ny ombudsman hos Sjöbefälsföreningen

Hannes Kätterer klev in i rollen som ombudsman i början på augusti och kommer vara en av de ombudsmän som är placerade på Stockholmskontoret. Han studerade Sjökaptnsprogrammet på Linnéuniversitetet i Kalmar och har arbetat både som manskap och befäl ombord på flera fartygstyper. Närmast kommer han från offshore där han arbetat som styrman.



Hannes berättar att det som lockade honom mest med sjöbefälsyrket var friheten, teamkänslan, lönen och inte minst all ledig tid som följer med yrket.

– Min uppfattning är att det finns många fördelar med att välja en karriär till sjöss men arbetsvillkoren behöver förbättras. Svenska sjöbefäl har ett högt anseende internationellt och där erbjuds de även i många fall högre löner. Samtidigt söker svenska arbetsgivare med ljus och lycka efter kvalificerad arbetskraft. Vill vi ha en bestående svensk handelsflotta av hög kvalitet så är det nödvändigt att arbetsvillkoren för svenska sjöbefäl förbättras.

Tidigare vice ordförande Jan Häggblom har avlidit

Sjöbefälsföreningens tidigare förste vice ordförande Jan Häggblom har avlidit i slutet av juni. Jan Häggblom avgick från sitt förtroendeuppdrag på kongressen i juni då han gått i pension. Sjöbefälsföreningens tidigare ordförande Mats Höglom skriver här några ord:

”Det var med stor sorg och bestörtning jag den 30 juni fick besked om att föreningens tidigare förste vice ordförande Jan Häggblom hastigt gått bort. Bara drygt två veckor tidigare hade vi umgåtts vid kongressen, där vi båda lämnade våra styrelseposter på grund av pensionering, då var han hur frisk och kry som helst!

Jag lärde känna Janne efter att jag valts in i förbundsstyrelsen 2004, där han satt sedan tidigare. Under de kommande 20 åren var han ett bra bollplank, alltid lojal med organisationen, men också lugn, saklig och välformulerad.

En av Jannes största käpphästar var att stärka intendenturavdelningens status. Vid den sammanslagna föreningens första kongress 2012, då jag valdes till ordförande och Janne som föreningens ena vice ordförande, ställde vi en fråga till våra sjöbefälsskolor ifall det inte vore på sin plats att de också anordnade en intendenturbefälsutbildning? Prefekten för sjöbefälsskolan i Kalmar tog upp den kasta handsken och drog igång en process för att få till en bra utbildning som bland andra Janne var mycket involverad i. Janne blev mycket besviken då Linnéuniversitetet lade ner utbildningen tidigare i år.

Jag saknar Janne mycket, han var en facklig kämpe och en mycket fin medmänniska!”

Mats Höglom

Sjöbefälsföreningens ordförande 2012–2024


Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

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

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



Telefon: 08-566 943 30
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com



Köp boken på vulkanmedia.se

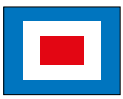
Finns som e-bok på Storytel & Bookbeat

Snart även som ljudbok!

Bättre sent än aldrig. Det är länge sedan texterna skrevs, men nu är tiden mogen för att ge ut en bok. Det är ett dussin korta Historier med början och slut som kan läsas var för sig. De ska roa och inte oroa läsaren. De passar också mycket bra för högläsning.

Läsaren får lära känna Pettersson och hans familj. Det är trevliga bekanta. De bor i en kyrkby i Göinge som kallas Backåkra.

Mycket nöje!



AKTIVITETER I SJÖFARTSMONTERN

Välkomna till oss. Vi finns i monter B05:02 under Bokmässan i Göteborg 2024.

FREDAG 27 SEPTEMBER

- 12.00 **Kring Kajutlampan – Utvalda klassiker**
Saltstänkta berättelser har i decennier mött läsaren under vinjetten "Kring kajutlampan" i Sjöfartstidningen. Nu har redaktionen valt ut sina favoriter från serien. Som bonusläsning presenteras också "Befaren jungman" – en nyskriven novell av prisbelönta författaren Kristian Wedel som även arbetat med urvalet till den nya utgåvan.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 13.00 **Bokanjärerna**
Medverkan av en av de författare som har skrivit en novell till Bokanjärernas nya sjätte antologi.
- 14.00 **Sveriges Maritima Index 2024**
SMI som är ett oundgängligt uppslagsverk för alla sjöfartsintresserade, har getts ut i mer än 40 år. Krister Bång har varit redaktör ända från starten och berättar om hur han arbetar med att få fram både foton och fakta om fartyg till skeppslistan.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 15.00 **Vad har vi lärt av Estonia-katastrofen för 30 år sedan?**
Ett samtal mellan författaren och Titanicexperten Claes-Göran Wetterholm och Lennart Johnsson.
- 16.00 **Det betyder sjöfarten för mig**
Folkkära författaren Viveka Lärn berättar för Lennart Johnsson om sin kärlek till Västerhavet och sjöfarten
- 17.00 **Kadetten**
David Aldman debuterar med en spänningsroman förlagd ombord på fartyget Neptune. David berättar om boken i ett samtal med Lennart Johnsson.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 18.00 **Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris**
Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delar ut sitt årliga litteraturpris. Årets pristagare är författaren och förre sjökvinnan Britt Edenstjärna. Efter prisutdelningen blir det mingel i monter.
Arrangör: Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

LÖRDAG 28 SEPTEMBER

- 10.00 **Musikgruppen KAL**
Musikgruppen KAL öppnar lördagens program i Sjöfartsmontern.
Arrangör: Ove Allanssonsällskapet
- 11.00 **Fake News och Trollfabriker ett hot mot demokratin?**
Åsa Wikforss, professor i teoretisk filosofi och ledamot i Svenska Akademin och Mårten Wikforss, kommunikationsrådgivare, samtalar med Ove Allanssonsällskapets ordförande Lennart Johnsson om deras bok Därför demokrati. Åsa och Mårten berättar också om deras morfar sjömannen Ernst Persson som i över 30 år arbetade som ombudsman i Svenska Sjöfolksförbundet.
Arrangör: Ove Allanssonsällskapet
- 12.30 **SOS Macona**
Författaren Carl-Magnus Stolt berättar för Lennart Johnsson om sin nya bok. Med ett unikt källmaterial skildrar Carl-Magnus hur fartyget Macona gick till botten och tog 49 människor med sig.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 13.00 **Torsten Billman – Bildmakaren**
Lennart Johnsson och Kjersti Bosdotter, ordförande i Arbetarnas Kulturhistoriska Sällskap diskuterar konstnären Torsten Billmans betydelse. Torsten Billman är 1900-talets meste och främste sjöfolkskonstnär.
Arrangör: Ove Allanssonsällskapet
- 14.00 **Sjömansliv och Guldgrävardöd**
Författaren och konstnären Gunvor Nordström presenterar sin bok om ett spännande sjömansöde i ett samtal med Lennart Johnsson.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 15.00 **Pacifisten**
Författaren Anders Tidström i ett samtal med Lennart Johnsson. I boken Pacifisten får vi följa en ynglings inre och yttre strider för att hitta vägen och känna sig motiverad som soldat när det kalla kriget hotade.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 16.00 **Bokanjärerna**
Medverkan av en av de författare som har skrivit en novell till Bokanjärernas nya sjätte antologi.

SÖNDAG 29 SEPTEMBER

- 10.00 **Bokanjärerna**
Medverkan av en av de författare som har skrivit en novell till Bokanjärernas nya sjätte antologi.
- 11.00 **Vida vatten**
Författaren Sten Niklasson berättar om sin nya bok i ett samtal med Lennart Johnsson. En bok för alla som fångats av havets majestätiska ödslighet.
Arrangör: Breakwater Publishing
- 12.00 **Vad vill Taubesällskapet**
Journalisten och författaren Martin Nyström berättar om utvecklandet av Taubedagen den 12 mars och om Stiftelsen Taubes värld. Musik av den iranske trubaduren Pëyam Tabatabayi som sjunger Taube på sitt eget vis.
- 13.00 **Samtal om horisonten**
Martin Nyström talar om sitt pågående tvärvetenskapliga forskningsprojekt "Samtal om horisonten". Om horisontlinjens betydelse för människan. Musik Pëyam Tabatabayi.
- 14.00 **NATO och ryska ubåtsoperationer**
Författaren Nils-Ove Jansson samtalar med Lennart Johnsson om vad det svenska medlemskapet i NATO kan innebära och om ryska ubåtsoperationer mot Sverige.
- 15.00 **Formad av havet**
Karin Rosengren i ett samtal med Lennart Johnsson. Vi får följa Hans Rosengrens livsresa från barndomens segling med hemmabyggt masonitbåt utanför Ystad till ett yrkesliv som sjöman runt jorden.
Arrangör: Breakwater Publishing

Medarrangörer: Breakwater Publishing, Ove Allanssonsällskapet, Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsverket, Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Bli medlem i Sjöfartens Kultursällskap
Kostnaden är 250 kronor per år. Betala till bankgiro 231-8691. I medlemskapet ingår en biljett till bokmässan (värde: 240 kronor) samt inbjudan till alla arrangemang som Kultursällskapet och Ove Allanssonsällskapet anordnar.



Trycket ökar på våra hav

Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde kåserar om havet som stillar själen.

Jag har haft den stora lyckan att i sommar befinna mig på Sveriges sista utposter i Västerhavet. Att stå på stranden Långevik på Syd-Koster, på Smögens klippor och på Carlstens fästning i Marstrand och låta blicken svepa över horisonten i väster är det mycket få andra upplevelser som slår. Det är få tillfällen där blicken blir så obegränsad och ser så långt i detta öppna landskap. Det är troligen kontrasten till skogarna och stadsmiljön som gör detta så innerligt enastående. Endast små kobbar och skär och sedan bara en soldränk, nästan obegränsad, lugn yta som speglar enstaka moln. Nu är jag kallt medveten om att solen inte alltid skiner, vattnet inte alltid är lugnt men öppenheten och storheten finns där i alla väder.

Jag skulle vilja stanna här, men detta är tyvärr inte hela bilden. Under 70-talet var jag ofta på Kosteröarna. Under en eftermiddag på stranden kunde det diskuteras vad familjen skulle ha till middag. Torsk ropar någon, blåmusslor en annan eller en

frågade om räkrålarer inte skulle komma in med råk. Om alla hade en påse med sig kunde vid sydliga vindar blåmusslor plockas för hand på klipporna till en hel middag för fem. Torsk, ja – roddbåten togs ut och torsk i mängd pilkades upp. Räkrålarer måste bokas i förväg hos skepparens fru som per radio skickade beställning på råk som kokades på båten. Glädjande så ligger räkrålarer kvar på Syd-Koster, blåmusslorna kan dock oftare på grund av dåligt vatten vara olämpliga och någon torsk nappar inte längre.

Havs- och vattenmyndigheten anger nu i juli att trycket på våra hav ökar. Haven ger bättre samhällsekonomisk nytta om tillståndet är bättre. Yrkesfiske, marin turism och rekreation är de näringar som mest påverkas av en försämrad havsmiljö. Trycket ökar på haven från växande verksamheter som energiproduktion, transporter och exploatering i kustområdena.

Jag har tidigare påpekat det positiva i att den internationella sjöfarten nu står för

större delen av alla godstransporter och ger fler arbetstillfällen. Denna viktiga verksamhet ger dock miljöfarliga utsläpp i både luft och vatten. Utsläpp i luft av avgaser har reglerats för vissa hav och innebär att skrubbrar används för att minska luftföroreningar. Det kan dock inte vara rimligt att när luften förbättras så förorenas istället havet. Glädjande nog har regeringen nu kommit med ett förslag att skrubbrar ska förbjudas i svenskt vatten.

En annan upplevelse är den tystnad som lägger sig strax före solnedgången i Västerhavet. En medvetenhet om buller till havs sprider sig dock. Havs- och vattenmyndigheten har gjort en bedömning av undervattensbuller, både det som är kontinuerligt, det vill säga ljud som kommer från fartygstrafik, och det som är impulsivt, exempelvis ljud från undervattensarbeten. Endast knappt hälften av de bedömda haven når god miljöstatus enligt definitionen för undervattensbuller.

Det finns mycket att göra för Sverige som sjöfartsnation och för våra svenska vatten. **SG**

SAN-konferensen 2024:

Sjösäkerhet i vardagen ombord

Årets SAN-konferens kommer att fokusera på säkerheten i det dagliga arbetet ombord. Vi har flera intressanta föreläsare som kommer att belysa ämnet ur olika perspektiv och bland talarna finns såväl forskare som myndighetsföreträdare och ombordanställda.

Som vanligt är konferensen kostnadsfri och SAN bjuder på lunch och fika i anslutning till konferensen.

Hjärtligt välkommen!

Dag: Den 24 oktober.

Plats: Radisson Blu Scandinavia Hotel i Göteborg.

Anmälan: Sista anmälningsdag är den 17 oktober. Program och formulär för anmälan finns på vår hemsida san-nytt.se.

Anmäl dig senast 17 oktober!



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

Bogserbåt med trivseln i topp



Besättningen på *Svitzer Embla* med hemmahamn Hósvík på Färöarna. Från vänster: chiefen David Emanuelsson, matrosen Lennart Larsson och skepparen Thomas Corneliusson.

Svitzer Embla är ett gott exempel på livet ombord på en bogserbåt. Besättningen är självgående och samtrimmad. När det väl är skarpt läge måste alla ombord veta exakt vad som ska göras i olika situationer.

– Vi är bra sammansvetsade, säger David Emanuelsson, teknisk chef på *Svitzer Embla*. TEXT JOHAN ERICHS FOTO CLAES HALL

GÖTEBORG MARS 2024

Svitzer Sveriges trafik- och huvudkontor ligger strategiskt placerat vid mynningen av Göta Älv. På kajavsnittet i anslutning till kontoret i stadsdelen Nya Varvet, ligger rederiets bogserbåtar när de inte är på uppdrag. Totalt har Maersk-ägda bogser- och assistansbolaget Svitzer 25 bogserbåtar i Sverige och Danmark, vilka opereras från trafikkontoret.

Nya Varvet i Göteborg är en före detta örlogshamn nu omgjord till ett spatiöst, öppet och luftigt område med plats för bostäder, kontor, hotell och restauranger samt ett litet industriavsnitt. Härifrån driver Svitzer sin svenska verksamhet. Rederi A/S Svitzer har anor från 1833 och köptes 1978 av A.P. Møller Maersk. Idag är företaget verksamt i 37 länder med en bogser- och assistansflotta på 456 båtar.

De flesta byggnader i Nya Varvet andas verkligen historia och många anläggningar och hus är byggnadsminnesförklarade. Vägen ned mot rederiet och kajen där bogserbåtarna ligger, kantas av stora gräsmattor och hus med den försvarsklassiska gula fasadfärgen.

Svitzer Embla är byggd på varvet Med Marine i Turkiet och sjösattes 2021. Hennes hemmahamn är Hosvik på Färöarna. De flesta uppdragen är i närområdet till Göteborgs Hamn, i en del danska hamnar bland annat Skagen och i skånska hamnar. *Embla* är dessutom isförstärkt och används för isbrytning, denna vinter bland annat i Trollhätte kanal mellan Trollhättan och Vänersborg.

Lär sig bogsering ombord

Det vilar en avslappnad beredskap över *Embla* när hon ligger vid kaj. Väl ombord slås man av den ombonade och nästan familjära atmosfären. Den tre man stora besättningen utgörs av skepparen Thomas Corneliusson, chieften David Emanuelsson och matrosen Lennart Larsson. David Emanuelsson är ciceron i rundvisningen

ombord. Det är en väl planerad arbetsplats, gott om utrymme och praktiskt inrättad. Kabyn är som på så många andra fartyg den naturliga samlingsplatsen.

David Emanuelsson har sedan barnsben sjöfarten i blodet. Han kommer från Fiskebäck i västra Göteborg.

– Jag är uppvuxen med sjöfarten. Pappa var fiskare och även jag började på den banan men sedan ville jag få ut behörigheten och började därför läsa på sjöingenjörsprogrammet vid Chalmers.

Det första riktiga sjöingenjörjobbets var på tankbåt hos rederiet Sirius.

– Därefter fick jag uppdrag på en ankarhanterare och planen var att gå vidare till jobb på plattform. Men så fick vi första barnet och då valde jag att flytta hem.

Våren 2013 började David hos Svitzer. För att arbeta med bogsering krävs ingen formell kompletterande utbildning.

– Vi lär oss ombord och det är en bra skola.

David Emanuelssons uppdrag ombord är att sköta underhållet och säkerställa

driften och under själva bogseringen köra vinschen.

Gäller att få nog med sömn

Vakten sträcker sig över 14 dagar och ett dygn är uppdelat på som mest 14 timmars arbete och tio timmars sammanhängande vila.

– Vilotiden tummas det aldrig på.

Vilotiden ägnas, när det passar, mest åt promenader i området Nya varvet.

– Jag försöker att komma ut varje dag.

14 dagar hemma och 14 dagar ombord. *Hur fungerar det?*

– Det fungerar väldigt bra. Ombord sköter vi oss själva. Vi turas om att sköta det praktiska. Även om vår matros Lennart Larsson som är fartygskockutbildad, gärna vill och står för matlagningen. Det blir som en liten familj. Men när vi bryter is är vi flera ombord och då blir det en annan vardag och lite mer påfrestande, då går vi sex timmar per vakt och då blir man sällan riktigt utsövd.

Ledarskapet och ansvarsrollerna ombord överbryggar varandra.

– Skepparen har det yttersta ansvaret för bogseringen medan jag har det tekniska ansvaret, det fungerar väldigt bra, vi har bra kommunikation.

Även om det ombord ofta är en lugn atmosfär kan det uppstå stressiga situationer, ofta till följd av väder och vind.

– Vi har en oregelbunden arbetstid och det gäller att få till sömnen. Lyckas man inte med det kan det nog kännas lite fysiskt krävande när vi ska ut på uppdrag.



Det är en ljus framtid för bogsering, det tror både David Emanuelsson (till vänster) och Thomas Corneliusson (till höger).

– Vi slår nya rekord varje år i antalet uppdrag och inget pekar på att fartygstrafiken till Göteborg kommer att minska, säger en förhoppningsfull Thomas Corneliusson.

Det är viktigt att få till en bra sömn ombord, berättar han.

Har du något knep?

– Jag har börjat med att lyssna på ljudbok och det ska vara Reine Brynolfsson som uppläsare. Han har en lugn och monoton röst som är lätt att somna till, förklarar David Emanuelsson med ett leende.

Hybrid på gång

Svitzer har beslutat att låta bygga en hybridelektrisk bogserbåt som ska få Göteborgs hamn som bas. Utvecklingsarbetet pågår och båten förväntas att tas i bruk under 2025. Fartyget ska kunna använda elektrisk framdrivning genom batteri och metanoldrivna generatorer.

– Det är hybridvariant och det känns bra eftersom en rent eldriven båt kan ha nackdelar om man är ute i dåligt väder som kräver rejäl maskinstyrka. Men det är en annan typ av framdrift och vi har så smått internt diskuterat att vi även kunskapsmässigt måste vara i framkant när det gäller hybriddrift, säger David Emanuelsson.

Digitaliseringsivern i samhället är stark och självklart även inom sjöfarten.

– All administration sköts elektroniskt. Det är bara positivt så länge det fungerar, digitaliseringen förenklar mycket och är mindre tidskrävande.

Med ökad förekomst av elektronisk kommunikation följer också med en risk beträffande sårbarhet och fientliga data-attacker och intrång, det kan vara en främmande makt, hackerutpressning eller företagsspionage.

– Vi har alla genomgått cybersecurity-kurser och vi har återkommande praktiska övningar för att lära oss att reagera på misstänkta aktiviteter, förklarar han.

Känslan viktig

Fjärrstyrd landbaserad drift genom Sea Traffic Management, känns just nu långt borta för en bogserbåt där fingertoppskänslan på joystick är viktig för att bogseringen och alla dess inslag ska kunna utföras smidigt.

– Svitzer har en testbåt som kört till och från kaj. Ren lotsning kanske kan fungera men en bogsering innehåller ofta en del svåra moment som kan vara svåra att hantera från land. Möjligtvis långsläpps-bogsering kan fungera men för hamnbogsering ligger en sådan förändring långt fram i tiden.

Hur ser du på framtiden för bogsering och bogserbåtar?

– Bogseringen kommer att finnas kvar. Alla fartyg blir större och då krävs assistans i samband med anlop och avgång. Det handlar om stora värden och då måste all risk för eventuella missöden elimineras.

Idag är de flesta bogseringarna ganska rutinmässiga.

– De vanligaste är ren hamnbogsering men över tid är det skiftande uppdrag vilket gör jobbet ganska omväxlande, berättar han.

”Inget kan slå den utbildning och de tips man får genom att arbeta tillsammans med en rutinerad kollega, den utbildningen väger tyngst. ”Learning by doing” och mängdträning gäller för att bli skicklig som bogserare.

För att öva sig inför krävande situationer kan Svitzers bogserpersonal träna i en avancerad simulator.

– Det är väldigt bra men inget kan slå den utbildning och de tips man får genom att arbeta tillsammans med en rutinerad kollega, den utbildningen väger tyngst. ”Learning by doing” och mängdträning gäller för att bli skicklig som bogserare.

Längre uppdrag är ett inslag som då och då förändrar arbetsvardagen.

– Den längsta bogseringen jag varit med på är mellan Göteborg och danska Frederikshavn i Jylland.

Väder och vind är, som för all sjöfart, de mest krävande förutsättningarna att hantera, även för en bogserbåt.

– Nattbogsering kan också vara lite tuffare eftersom det då är begränsad sikt och sikten är viktig för en bogserare.

Märker ni några väderförändringar till följd av klimatpåverkan?

– Jag tycker att det har blivit lite blåsigare, det har varit fler stormar i höst än vad vi brukar ha.

Svitzer ska börsnoteras

Den imponerande bogsertrossen kan som mest löpa 150 meter från *Svitzer Embla*. Trossen klarar cirka 2 500 bogseringar innan man måste skifta ände och efter cirka sammanlagt cirka 5 000 uppdrag måste den bytas ut.

– Vi har ungefär 500–700 bogseringar under ett år.

Arbetsmiljön ombord förbättras successivt.

– När det gäller samarbetet mellan oss och kontoret finns det definitivt inget att klaga på. Svitzer är måna om att verksamheten fungerar på bästa sätt och nogga med att vi följer reglerna om arbetstid och vilotid.

Rederiet har idag sju bogserbåtar som utgår från västkusten och fyra från den svenska ostkusten.

Maersk som idag är helägare av Svitzer har beslutat att knoppa av och börsnotera Svitzer-koncernen. Ägarbolaget Maersk kommer dock även framgent att ha ett stort inflytande i Svitzer.

– Jag tror inte att det till en början blir några större förändringar för oss som jobbar här.

Ordförandeposten i Svitzers lokala klubb inom Sjöbefälsföreningen är idag vakant men någon ska väljas inom kort.

Är det några fackliga frågor utifrån ditt perspektiv ombord på Embla, som är viktiga att driva idag?

– Jag måste vara ärlig och säga att vi faktiskt inte har någonting att klaga över. Även om det är så för stunden så kan förhållanden ändras och då känns det skönt att ha föreningen i ryggen, om det skulle behövas.

Nyrekryteringen av personal är ett allmänt känt problem inom sjöfarten, hur märks det inom bogserbranschen?

– För oss kan det nog bli ännu lite svårare än för andra aktörer eftersom det på maskinsidan krävs den högsta behörigheten som maskinbefäl för att få jobba på bogserbåt eftersom den är så maskinstark. Kanske skulle det behövas ett annat tänk för att få ut sin behörighet. Maskinrumsjobbet är ju ofta samma oavsett om du jobbar i oceanfart eller i närfart. Kanske skulle man ha olika steg i behörigheten för att lättare kunna rekrytera folk. Det kan ju ändå idag ta en sex-sju år innan du får ut din behörighet som sjöingenjör och det kanske avskräcker en del att söka sig till sjöfarten, säger David Emanuelsson. **JE**

Trots att alltmer blir automatiserat är det en del moment som fortfarande kräver manuell hantering. – Det gäller att hela tiden sköta underhållet så att vi har full maskinkapacitet om uppdragen skulle kräva det, säger David Emanuelsson.



Matrosen Lennart Larsson firar snart 25 år inom Svitzer.
– Man är självgående och det betyder mycket säger Lennart som här vrider till ett specialverktyg.



– Det blir mest hamnbogsering och tvåbåtsuppdrag. Ofta är det mer utmanande att ensam bogsera ett mindre fartyg än att assistera de stora containerfartygen, säger Thomas Corneliusson.

Nöjd med arbetsplatsen:
– 14 dagar ombord fungerar bra, det blir som ett andra hem, säger David Emanuelsson, här vid utgångskajen i stadsdelen Nya Varvet i Göteborg.



Svitzer Oden är en annan av rederiets bogserbåtar. Bogserbåtarnas namn är hämtade från den nordiska gudasagan, Embla var den första kvinnan i nordisk mytologi.

Brinner för att utbilda sjöfolket

I nästan hela sitt yrkesliv har Guy Rosvall lyft fram sjöfolks- och sjöfartskulturen. Under ett år på 1970-talet organiserade han som studieorganisateur i Göteborg hela 240 studiecirklar på ett 100-tal svenska fartyg. Fortfarande är Guy, som hunnit fylla 87, i högsta grad aktiv. TEXT OCH FOTO LENNART JOHNSON



Hur kommer det sig att du började segla?

– Jag är uppväxt i Billesholm, ett par mil utanför Helsingborg. Vid denna tid var det vanligt att pojkar gick till sjöss. Det var enda chansen för en arbetargrabb att få se världen. En skolkamrat som seglade skickade mig ett vykort med New Yorks skyline i bakgrunden. Jag kände då att jag bara måste ge mig ut. Min dröm var att få uppleva jazz i 50-talets USA. Jag tjatade på mina föräldrar om att få gå till sjöss. Det var en kamp innan farsan till sist sa 'låt pågen försöka en tid'. På min första båt 1954 jobbade jag som stuertbiträde.

Hur länge seglade du?

– Det blev i knappt 15 år. Min längsta törn var på 2,5 år. Eftersom det ibland var långa tider i hamnarna blev det också en hel del besök på jazzklubbar. Tiden till sjöss gick fort. De två sista åren ville jag vara hemma på sommaren. Vid ett tillfälle stötte jag i Helsingborg på en ombudsman i Sjöfolksförbundet som frågade om jag kunde vikariera för honom på hans semester. Jag sa ja, även om jag inte hade varit speciellt fackligt aktiv.

– Nästa sommar var jag åter hemma och fick ett nytt vikariat. Men förhandlande om lokala frågor var inte min grej. Så när jag såg en annons om en tjänst som studieombudsman på Sjöfolksförbundet i Göteborg, sökte och fick jag det jobbet. I arbetsuppgifterna ingick att dra igång studiecirkel i svenska båtar, att anordna kulturaktiviteter och liknande. Så här i efterhand känns det fantastiskt att jag flera år i rad var med och organiserade över 200 studiecirkel på båtar runt om i världen!

Vilka deltog i studiecirkelarna?

– Ofta var det hela besättningar. Studiecirkel hölls i en lång rad ämnen, långt ifrån enbart fackliga. Befäl var ofta studiecirkelledare i ämnen som matematik, språk och navigation. Att logistiskt få allt att fungera var komplicerat.

– Efter en tid anställdes jag som studieombudsman på ABF i Göteborg. Utöver att fortsätta att anordna studiecirkel organiserade jag vid några tillfällen då turnéer för sjöfolk genom ett samarbete med Folkteatern i Göteborg. Teaterensemblen besökte hamnarna i Hamburg, Rotterdam och Antwerpen. Skådespelarna spelade pjäser både i sjömanskyrkor och i båtarna. Sjöfolket uppskattade verkligen att få se

en teaterföreställning och att efteråt samtala med skådespelarna.

Var det som studiese-kreterare du kom i kontakt med Ove Allansson?

– Ja, mitt första möte med Ove var redan 1967 då Ove kom ut med sin första roman Resan till Honduras. Vi utvecklade en vänskap som höll sig under alla år. Ove Allansson använde mig ibland som ett bollplank när han skrev om arbete på däck eftersom han själv var maskinare. Han ville att alla fakta skulle vara riktiga. Han var en personlighet som man aldrig glömmer. Oves novell Lökläst handlar om när jag en gång blev instängd i ett lastrum och hittades först efter flera timmar.

Fartyg flaggades ut och besättningarna krympte på 1980-talet. Påverkade det ditt arbete?

– Självlklart. Därför tackade jag ja när rektorn för Skeppsholmens folkhögskola i Stockholm en dag ringde och frågade om jag ville börja som lärare på en nyinrättad utbildning. Tanken med kursen var att ge arbetslöst sjöfolk en möjlighet att läsa in gymnasiekompetens så att de kunde söka till sjöbefälsskolorna. Flera av de som gick kursen läste också vidare till styrman.

När började du arbeta som föreståndare på Katarina Sjöfartsklubb?

– Det var efter sju år på Skeppsholmen. Hotelstiftelsen hörde en dag av sig och undrade om jag kunde tänka mig att utreda om det fanns ett intresse av att bilda en internationell Sjöfartsklubb. Katarina Sjöfartsklubb hade denna tid en liten lokal på andra våningen av Sjöfartshotellet. Vi tog fram en enkät om intresset. Det positiva gensvaret från sjöfolket var otroligt stort. När utredningen redovisades fick jag frågan om jag kunde starta upp klubben och bli föreståndare för den. Jag tvekade inte eftersom det kändes som ett spännande uppdrag. Att bygga upp verksamheten var inspirerande. Vi tog över Sjöfolksförbundets tidigare lokaler i Stockholm.

– Snart utvecklades Katarina Sjöfartsklubb till att bli en naturlig samlingspunkt för sjöfolket. Utöver föredrag, filmvisningar och mycket annat hade vi uppsökande



verksamhet i samarbete med dåvarande HKF och Sjömanskyrkan i Stockholm. Sommartid kommer kryssningsfartyg till Stockholm, som vi besökte. Ibland kom båtarnas besättningar också till klubben. Inte en dag var arbetet på klubben tråkigt. Glädjande nog är Katarina Sjöfartsklubb fortfarande en viktig samlingspunkt för svenskt sjöfolk. På klubben var jag föreståndare fram till min pension. Efter pensioneringen flyttade jag och hustrun 2002 till Helsingborg.

Var det du som startade Marthasällskapet i Helsingborg?

– Egentligen var det dåvarande sjömansprästen i Helsingborg som frågade om vi inte skulle försöka hitta på något kring den danska kulturfilmerna Martha. Vi samlade över 100 personer i församlingshemmet och beslutade att bilda ett sällskap. Den gången fick vi till och med dricka snaps till maten.

– En av de drivande i bildandet av sällskapet var chiefen Karl-Erik Finnman, i många år styrelseordförande i Maskinbefälsförbundet. Den 11 september 2008 var startskottet för Marthasällskapet i Helsingborg. Under åren har vi genomfört en mängd aktiviteter. Medlemsantalet är för närvarande drygt 130. De flesta har seglat eller seglar som befäl. Från början höll jag i mycket av verksamheten men idag är jag med ålderns rätt senior advisor.

Vad har du på gång just nu?

– Ett ganska nytt uppdrag är att jag ingår som sjöfartsexpert i en liten arbetsgrupp på Dunkers kulturhus. Vår uppgift är att uppmärksamma sjöfartsstaden Helsingborg åren 1898–1998. Vi planerar nästa år en utställning om sjöfartens stora betydelse för stadens utveckling. Som 87-åring är jag van vid att numera alltid vara äldst i de flesta sammanhang. **L J**



Utbilda dig ombord på nordens modernaste utbildningsanläggning!

✓ Centralt i Stockholm

✓ Alltid start-garanti

✓ Refresh-kurser varannan vecka

✓ Kombinera efter behov

GRUND-KURSER 2023/2024

BASIC SAFETY

25-27 sep 18-20 dec
1-3 okt m.fl.
23-25 okt
29-31 okt
20-22 nov
26-28 nov



ADVANCED FIRE FIGHTING

26-27 sep
24-25 okt
21-22 nov
19-20 dec



MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



MEDICAL FIRST AID

11 sep
9 okt
6 nov
4 dec



SÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

17 sep
15 okt
12 nov
10 dec



SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

17 sep 15 okt 25 nov
24 sep 22 okt 2 dec
7 okt 28 okt m.fl.
24 sep 12 nov
7 okt 19 nov



SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



MEDICAL CARE

11-12 sep
9-10 okt
6-7 nov
4-5 dec



SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

På begäran



FAST RESCUE BOAT

18-19 sep 11-12 dec
16-17 okt
13-14 nov



CROWD & CRISIS MNG

23-24 sep 16-17 dec
21-22 okt
18-19 nov



PFSO

På begäran



PSO

På begäran



REFRESHVECKA, ALTERNATIV 1

MÅNDAG

CROWD & CRISIS MNG

16 sep
14 okt
11 nov
9 dec



TISDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

17 sep 19 nov
24 sep 10 dec
15 okt 17 dec
22 okt
12 nov



ONSDAG

BASIC SAFETY

17-18 sep 19-20 nov
24-25 sep 10-11 dec
15-16 okt 17-18 dec
22-23 okt
12-13 nov



TORSDAG

FAST RESCUE BOAT

19 sep
17 okt
14 nov
12 dec



ADVANCED FIRE FIGHTING

18 sep 20 nov
25 sep 11 dec
16 okt 18 dec
23 okt m.fl.
13 nov



FRESHVECKA, ALTERNATIV 2

MÅNDAG

SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

BASIC SAFETY

9-10 sep
7-8 okt
28-29 okt
4-5 nov
25-26 nov
2-3 dec



TISDAG

ADVANCED FIRE FIGHTING

10 sep
8 okt
29 okt
5 nov
26 nov
3 dec



ONSDAG

MEDICAL CARE (+ STYRD PRAKTIK SOM TREDJE DAG)

11-12 sep
9-10 okt
6-7 nov
4-5 dec



TORSDAG

MEDICAL FIRST AID

11 sep
9 okt
6 nov
4 dec



FREDAG

Hitta din kombination och fler tillfällen på vår hemsida!



TEMA

KONFLIKTHANTERING



Konflikter i besättningen kan vara svåra att lösa eftersom fartyg är en så sluten miljö. På Chalmers får blivande sjöbefäl göra dramapedagogiska övningar för att lära sig metoder för konfliktlösning. Men det bästa är att förebygga konflikter genom att vårda ett gott samtalsklimat ombord.

TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS



Konflikthantering på schemat

På Chalmers får blivande sjöbefäl öva på konflikthantering. I dramapedagogiska övningar går de in i olika roller och lär sig att lösa konflikter på ett strukturerat sätt. Det är en del av en ledarskapsutbildning baserad på psykologisk trygghet. TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS

GÖTEBORG MAJ 2024

Att matrosen och båsen ogillar varandra har inte undgått någon ombord på båten. I går rök de ihop i mässen på ett sätt som var helt oacceptabelt. Det är hög tid att reda ut konflikten, så här får det inte fortsätta. Därför har överstyrman kallat dem till ett möte där båda parter ska få komma till tals. Han ska använda en metod för konflikthantering som kallas ”Treparts-samtal genom spegling”.

Det är utgångspunkten för den dramapedagogiska övning som tre studenter på sjöbefälsprogrammet på Chalmers ska genomföra. Kyriakos Constantinou, som fått rollen som överstyrman, inleder mötet.



Fredrik Forsman

– Jag har kallat er till det här mötet för att det finns en konflikt mellan er som blev tydlig i mässen i går. Sådana konflikter vill vi inte ha ombord, de påverkar både arbetet och den sociala miljön på ett negativt sätt. Nu har vi samlats för att lösa konflikten och det är min roll att vara medlare.

” Jag tycker att ditt ledarskap suger!

– Korten ska upp på bordet. När vi går härifrån ska båda känna att ni har blivit lyssnade på och att ingen har dömt er. Det ska vara tydligt hur ni ser på saken. Förhoppningsvis kan vi reda ut missförstånd och samarbeta för att hitta lösningar.

– Vi börjar med att ni en i taget berättar om hur ni ser på konflikten, så sakligt som möjligt. Den som lyssnar ska inte värdera det eller försvara sig utan spegla det som sagts genom att återge det. Har ni förstått? Magnus, du börjar.

Utifrån det givna scenariot är studenterna fria att skapa egna dialoger. Magnus Andersson, som spelar matrosen, vänder sig mot båsen och tar sats.

– Jag tycker att ditt ledarskap suger!
– Det där måste du utveckla, säger överstyrman.

– Du har många idéer om vad vi ska arbeta med på däck. Men du berättar ald-

rig i detalj vad vi ska göra och inte hur det ska göras. Samtidigt är du alltid jätkligt snabb på att hugga så fort du tycker att något är fel. Det känns som ett lotteri om du är nöjd eller inte.

Båsen, Karl Axel Hofbauer, ser lite blek ut när han får så kraftig kritik. Men han får inte gå i svaromål, nu ska han spegla vad han har hört.

– Jag hör vad du säger. Mitt ledarskap är inte bra, jag berättar inte tillräckligt tydligt vad som ska göras och hur det ska ske. Samtidigt är jag snabb att kritisera när jag tycker något är fel.

Måste ställa öppna frågor

Efter en stund är det båsens tur att ge sin syn på konflikten och matrosen ska spegla vad han säger. När de är klara är grunden lagd: Matrosen och båsen har fått uttrycka vad de känner utan att bli motsagda eller kritiserade. De har fått kvitto på att den andre har förstått budskapet. Med en ömsesidig förståelse för den andres perspektiv kan de sänka axlarna och börja fokusera på konfliktens kärna.

Överstyrman fortsätter att leda samtalet men försöker att prata så lite som möjligt själv. Han vet att han måste ställa öppna frågor som gör att deltagarna kommer med förslag på lösningar.

– Handlar det om bristande informationsflöde, undrar han.

Tillsammans resonerar de sig fram till en gemensam syn på vad konflikten handlar om. Misstro och låsningar ersätts successivt av en vilja att hitta vägar framåt.

– Vi kanske ska ha ett kort möte inför varje arbetspass? Åtminstone under en tid, föreslår båsen.

Förslaget gillas av alla tre. När mötet avslutas är stämningen i rummet betydligt lättare och de bestämmer att de ska ha ett uppföljningsmöte om ett par veckor.

När studenterna går ur sina roller pustar de ut.



Sjöbefälsstudenterna Magnus Andersson, Kyriakos Constantinou och Karl Axel Hofbauer tränar konflikthantering genom att skådespela en konfliktsituation.

– Det här var jobbigt, säger Magnus Andersson med ett skratt.
 – När man gör ett sådant här rollspel märker man verkligen hur mycket känslor som väcks, säger Kyriakos Constantinou.

Gap mellan teori och verklighet

Övningen i konflikthantering leds av Fredrik Forsman, instruktör på avdelningen för maritima studier på Chalmers.

– Det är andra året som vi testar att använda dramapedagogiska övningar. Syftet är att överbrygga det stora gapet mellan teoretisk undervisning och verkligheten ombord på ett fartyg. Man kan se på studenterna att det fungerar, deras kroppsspråk avslöjar att de blir känslomässigt berörda av att gå in i konflikterna, säger han.

Övningarna i konflikthantering ingår som en del av ledarskapsutbildningen för sjöbefäl. Ledarskapet präglas av ett centralt begrepp: Psykologisk trygghet.

– I en grupp där det finns psykologisk trygghet flödar informationen mellan människor. Då blir vi kollektivt intelligenta och hjälper varandra att lyckas och att bli bra. I en trygg grupp förstår man varandra i kritiska situationer, undviker missförstånd och kan se faror och möjligheter, säger Fredrik Forsman.

– Motsatsen är en grupp där man är rädd för att visa sig svag, rädd för att misslyckas, rädd för att utmana eller bli till åtlöje. Där blir man tyst och i en tystnads-kultur blir vi kollektivt dumma.

Ledarskapet är nyckeln till psykologisk trygghet. En god ledare skapar en miljö där de anställda känner sig inkluderade, lär sig och inte är rädda för att göra fel. De känner att de bidrar till verksamheten och vågar utmana den.

– Som ledare öppnar man antingen upp för psykologisk trygghet eller så stänger man. Brist på psykologisk trygghet leder till att effektiviteten och säkerheten ombord blir sämre. Om man värderar

säkerhet och produktivitet så måste man ta det sociala livet på allvar.

Studenterna får också lära sig att skilja på sitt jobb och sitt jag. Man är inte chef, man jobbar som chef och fyller en roll som gruppen behöver.

– Det gäller att inte blanda ihop sitt ego med vad det står på visitkortet. Om man kan hålla isär sina roller undviker man läsningar och det blir lättare att ta kritik. Om någon påpekar att något blev fel så är det min yrkesroll som får kritik, inte jag. Då känns det inte som ett nederlag att hålla med och säga 'Nej, det blev inte så lyckat'.

Hur engagerade är studenterna i frågor om ledarskap och konfliktlösning? De kanske inte har sökt sig till sjöbefälsyrket för att de är så intresserade av samspelet mellan människor?

– De här går på sitt tredje år och har förstått allvaret i det. Jag uppfattar dem som väldigt seriösa, engagerade och intresserade, säger Fredrik Forsman. **JS**

Öppet samtalsklimat förebygger konflikter

Konflikter ombord handlar sällan om högljudda gräl utan snarare om obehaglig jargong, ovälkommet beteende och skämt som landar fel. De kan vara svåra att lösa eftersom fartyg är en så speciell och sluten miljö. Om man skapar en samtalskultur där det är lätt att prata om beteende och jargong kan man undvika många konflikter. TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS

NORRKÖPING MAJ 2024

Konflikter uppstår på alla arbetsplatser men förutsättningarna för att lösa dem är ofta bättre på land än ombord på ett fartyg. På ett kontor har man inte den störiga arbetskamraten kring sig dygnet runt, man kan gå hem när kvällen kommer. Kanske kan man flytta till ett annat rum eller till en annan arbetsgrupp. Och om det blir komplicerat finns ofta en HR-avdelning inom nära räckhåll.

– Ett fartyg är i det sammanhanget en ganska extrem miljö. En båt är som ett kollektiv där 15–20 personer har flyttat ihop för att arbeta tillsammans och inte träffa några andra, säger Cajsa Jersler Fransson. Hon och kollegan Eva Nord-

ström är båda projektledare för REDO 2, ett stort projekt som syftar till att stärka den sociala arbetsmiljön inom sjöfarten.

När man pratar om konflikter är det lätt att se de stora utbrotten framför sig, när människor skriker och vrålar åt varandra. Men de flesta konflikter är mer subtila och pågår under längre tid med olika inslag, till exempel irritation, skitsnack och härskarstrategier. Eva Nordström kallar det mikroaggressivitet:

– Det kan vara att någon alltid lämnar fikabordet när man slår sig ner där. Med argumentet 'nu måste jag jobba' är det ju ett oklanderligt beteende men alla vet att det är en signal om att 'jag gillar inte dig'. Sådant beteende är svårt att bemöta, vid varje enskilt tillfälle kan det kännas som man inte vill skapa dålig stämning för en så liten sak. Men pågår det under lång tid så nöter det på människor. Då är det ibland bättre att det eskalerar till en urladdning för då inser alla att det finns ett problem som måste lösas.

Intressekonflikter är ofta relativt enkla att hantera. Om någon håller hårt i pengarna och någon annan tycker att man ska satsa mer på att ge besättningen god mat så finns det ett befäl som avgör saken genom att ta ett beslut. Då inser de flesta att de måste gilla läget.

Personliga konflikter är mycket svårare att lösa. Det kan börja mellan två personer och ett tidigt tecken är att man pratar om varandra men inte med varandra.

Sedan kan ryktesspridning och skitsnack ta fart. Inte sällan sprider det sig så att det uppstår två grupperingar ombord där det kan vara svårt att ställa sig utanför.

Öknamn kan vara en källa till konflikt.

– Ett öknamn uppkommer ofta för att man en gång har gjort något fel. Det kan vara roligt i början och den som fått namnet kan tänka att det bjuder jag på. Men

”Det är viktigt att skapa medvetenhet om ovälkommet beteende. Om det cirkulerar gamla sunkiga skämt så är det lätt att normalisera det, man vill ju vara en del av gruppen som skrattar och verkar tycka det är kul.

när det fastnar och alla börjar använda det slentrianmässigt så är det inte så roligt längre. Att få arbetskamraterna att sluta använda det kan vara svårt för det är ju 'bara på skoj', säger Cajsa Jersler Fransson.

Konflikt mellan maskin och däck

Det sociala livet ombord på fartyg präglas ibland fortfarande av gamla traditioner. För skulle det finnas en konflikt mellan maskin och däck, man skojbråkade och raljerade med varandra. Det var inte nödvändigtvis något problem, på lagom nivå kunde det skapa samhörighet i respektive grupp. Men i ett modernt arbetsliv upp-

FAKTA: REDO 2

REDO 2 är ett projekt som syftar till att stärka den sociala arbetsmiljön inom sjöfarten. Det drivs gemensamt av en rad aktörer: Sjöfartsverket, RISE, Svensk sjöfart, Chalmers, organisationen MÄN och ett antal rederier.

REDO 2 ska pågå till årsskiftet 2024/2025 och målet är att sprida kunskap och att ta fram konkreta metoder för att jobba med social arbetsmiljö. REDO 2 bygger vidare på det föregående projektet REDO som initierades 2019 av sjöfartens branschsamarbete Vågrätt för att undersöka drivkrafter och hinder för kvinnor inom sjöfarten.

skattar inte alla att man förutsätts tillhöra en grupp som håller "de andra" på lite avstånd. Man vill välja sitt umgänge själv.

Konflikter kan pågå länge utan att någon försöker göra någonting åt det, i stunden är det alltid enklare att låta det vara. Men när det är uppenbart att problemet måste lösas är det något befäl, eller kaptenen, som har ansvar för att ta tag i det. De ser det ofta som en ovälkommen extra uppgift i jobbet, något svårt som de inte har utbildning för att klara av.

– Alla har inte intresse för sådana frågor, sjöbefäl har troligen valt sitt yrke av helt andra skäl än att de vill arbeta med mänskliga relationer. HR-avdelningen på land upplevs ofta som långt borta och många skulle vilja ha en checklista för hur man löser en konflikt mellan två personer. De vill inte göra fel, säger Eva Nordström.

Här finns en annan tradition som kan ställa till det: Duktiga sjömän vill lösa

uppkomna problem ombord, det finns en stolthet i att inte ta hjälp från land i första taget. Det handlar i första hand om praktiska problem som att reparera en trasig del i maskin. Men om tänkesättet överförs till personliga konflikter och dålig arbetsmiljö ombord kan det få olyckliga konsekvenser.

– Om man ser det som ett nederlag att behöva ta hjälp av HR-avdelningen i land kan det leda till en tystnadskultur ombord. Man pratar inte om det som kokar under ytan. Men det här är väldigt olika, på färjerederier där båtarna lägger till varje dag har man ofta inga problem med att ta hjälp av HR-personer, säger Cajsa Jersler Fransson.

God samtalskultur ombord

För att förebygga konflikter, och lösa dem som ändå uppkommer på ett tidigt stadium, krävs en god samtalskultur ombord. Det gäller att skapa tid för samtal och för-

stå värdet av det. Det kan handla om vanligt småprat men också om strukturerade möten där man inte bara diskuterar praktiska problem utan även ger plats för mjukare frågor.

– Det är viktigt att skapa medvetenhet om ovälkommet beteende. Om det cirkulerar gamla sunkiga skämt så är det lätt att normalisera det, man vill ju vara en del av gruppen som skrattar och verkar tycka det är kul, säger Cajsa Jersler Fransson.

Det kräver mod att vara den som bryter av och säger till exempel: "När du kallar din fru där hemma kärring så känner jag att det nedvärderar mig som kvinna". Om man gör det är det viktigt att uttrycka sig i jag-budskap: "När du säger så där så känner jag så här".

Även om det kan skapa dålig stämning i stunden så är det just mot den andre att säga ifrån. Mottagaren blir medveten om att det som sägs sårar någon annan och får därmed möjlighet att ändra sitt



– Jargongen ombord på båtar är sällan grov, den är mer subtil. Man reagerar kanske inte i stunden men börjar tänka efteråt, säger Cajsa Jersler Fransson och Eva Nordström.

beteende: Vill jag fortsätta att uttrycka mig så här när jag vet att det sårar någon annan? Men man måste inte alltid bryta in och säga hur man upplever det som sägs. Ibland kan det räcka att söka stöd hos en kollega eller helt enkelt styra bort samtalet från det som skaver.

Det bästa är att skapa en samtalskultur där det inte är något konstigt att prata om saker som beteende och jargong och att det kan uppfattas på olika sätt. Det minskar risken för att små händelser ska eskalera till stora konflikter.

Men ett gott samtalsklimat kommer inte av sig självt, befälen måste vara förebilder. Det kan vara frestande att normalisera en destruktiv jargong och bara låta det pågå, men som ledare ska man vara lite bättre än de andra.

– Som kapten kan man inte bara skratta med i de obetänksamma skämten, det gäller att ställa sig bredvid och se vad som pågår. Det kan vara jättejobbigt, det är en konst att kunna vara både vän och kapten. Det är ensamt på toppen – särskilt på en båt, säger Cajsa Jersler Fransson.

Om det uppstått en konflikt måste befälet skapa tid och utrymme för att prata och sätta sig in i hur de båda parterna upplever det.

– Man måste lyssna in och skapa förståelse för hur det känns. Man ska inte döma vad som är rätt eller fel utan lägga konflikten på bordet, så här ser det ut. Då kanske personerna kan hitta en lösning själva, säger Eva Nordström.

Ett jätteintresse hos rederierna

I arbetet med REDO är Cajsa Jersler Fransson och Eva Nordström ofta ute på båtar och pratar med besättningarna. De ser att det kommer en ny generation som är mer öppen för frågor som rör den sociala miljön ombord.

– Efter metoo tar tjejerna mindre skit. Och vi möter allt fler killar som har en självklar förståelse för jämställdhet och juste beteende. Det är en generation som fostrats i det ända sedan förskolan, säger Cajsa Jersler Fransson.

I REDO 2 utvecklar de metoder för att arbeta med social hållbarhet ombord.

– Det finns ett jätteintresse hos rederierna. Svårigheterna är att hitta bra arbetsätt ombord. Vi arbetar i korta pass och använder scenarier som man kan känna igen sig i. Det provocerar en del, men de flesta tycker att de får något att tänka på, säger Eva Nordström. **JS**

Goda råd om svåra samtal

Alla sjöbefäl måste då och då ha allvarliga samtal med anställda ombord. Samtalen kan bli känslolösa och obehagliga så det är viktigt att vara väl förberedd. Vi bad Mats Gruvefeldt, som undervisar i ledarskap på sjöbefälsutbildningen på Chalmers, att dela med sig av sina bästa råd. TEXT OCH FOTO JOHAN SIEVERS

GÖTEBORG MAJ 2024

Svåra samtal kan handla om många olika saker; missbruk, mobbning, brott mot säkerhetsföreskrifter, trakasserier eller oförmåga att prestera på godtagbar nivå. Att kalla medarbetaren till ett samtal om problemet har en viktig signaleffekt. Det visar att ledningen ser vad medarbetarna gör och att det har betydelse hur man sköter sitt jobb. Om ledningen inte reagerar är risken stor att man cementerar felaktiga arbetssätt eller dåligt uppförande.

De flesta tycker att det är obehagligt att genomföra sådana samtal. Det kan bli mycket känslolöst när man ger kritik.



Mats Gruvefeldt undervisar blivande sjöbefäl i ledarskap.

– Man måste vara beredd på att möta många olika slags reaktioner och då är det viktigt att vara väl förberedd med fakta om vad som har hänt, säger Mats

”Människor som får kritik går lätt i försvarsställning och det kan ta sig olika uttryck.

Gruvefeldt, enhetschef för Nautiska studier på Chalmers tekniska högskola.

Människor som får kritik går lätt i försvarsställning och det kan ta sig olika uttryck. Någon kanske förnekar allt medan andra reagerar med trötthet, ”jag pallar inte det här”.

Reagerar olika

Att reagera med ilska är vanligt. Vissa personer kan bli ångestfyllda och väldigt ledsna. Om någon börjar gråta så är det inte så konstigt, gråt är en helt normal reaktion i en känslolös situation. Många medelålders män är uppfostrade med att man inte ska gråta medan yngre män ofta är mera öppna för att visa sina känslor.

– Det är inte självklart att man ska avbryta ett samtal för att någon gråter, då kanske man missar möjligheten att nå fram med ett viktigt budskap. Men gråt väcker sympati och man kan till exempel fråga om personen vill ta en paus, säger Mats Gruvefeldt. **JS**

Mats Gruvefeldts råd till den som ska leda ett svårt samtal



- Agera aldrig på uppgifter från en enda källa, det är särskilt viktigt när det gäller personkonflikter. Samla information från olika håll och försök fastställa vad som ligger bakom. Analysera symtom, problem och orsak. Konflikter är sällan endimensionella.
- Förbered dig inför samtalet. Skriv gärna ett manus och träna lite innan. Då hör du hur det låter när du formulerar problemet. Man ska vara tydlig men inte onödigt hård i ordvalet.
- Planera för ett samtal på max 40–45 min. Avstå från att bjuda på kaffe, på så sätt signalerar du att det är ett allvarligt samtal, inte en social pratstund.
- Stäng av telefonen.
- Gå direkt på budskapet, kallprata inte.
- Var saklig. Du kan beklaga att situationen har blivit som den är, men du ska inte be om ursäkt.
- Säg inte "Det här är svårt för mig...". Det vill ingen höra.
- Prata inte för mycket och prata inte om dig själv. Det är viktigt att lyssna, tystnad i samtalet är inte farligt.
- Låt dig inte provoceras, bli inte känslsam.
- Ställ kontrollfrågor så du vet att mottagaren har förstått budskapet. När samtalet börjar handla om praktiska frågor är det ett tecken på att budskapet har gått in.
- Om mottagaren inte tar till sig det du säger så boka in ett nytt möte.
- Avsluta med att samtala om hur ni ska gå vidare.
- Var nåbar dagarna efter samtalet.
- Dokumentera gärna samtalet. Det kan vara bra om problemet uppstår igen.



Ett fartygsvrak i Blekinge skärgård ger unik information om medeltiden och europeiska fartyg som upptäckte världen. Ronneby kommun ska bygga ett internationellt gångbart museum som berättar om det kungliga danska flaggskeppet *Gribshunden* som förläste vid Stora Ekön utanför Ronneby år 1495. TEXT CURT ISAKSSON

RONNEBY JULI 2024

Historien om *Gribshunden* är också en historia om Kalmarunionen; en sammanlutning mellan de nordiska staterna. Unionen hade en central roll i mer än ett sekel. Ett syfte var att skapa fred när sjörövare härjade på havet och det tyska förbundet Hansan med våld försökte få monopol på handeln i Östersjön.

Samtidigt pågick ofta en kamp om vem som skulle regera. I slutet av 1400-talet hade kung Hans makten i Danmark och Norge. Sommaren 1495 seglade han på

Gribshunden, i spetsen för en armada, till Kalmar för att övertyga svenska aristokrater om att han borde väljas till regent också i Sverige.

I juni ankrade fartyget i skärgården utanför Ronneby. Plötsligt började det brinna ombord, sannolikt efter en explosion i krutförrådet, och många sjömän och soldater drucknade. Kungen och hans närmaste män hade dock lämnat skeppet före branden.

Dykarsällskapet Doppingarna upptäckte vraket på 1970-talet. Efter många dykningar konstaterades flera decennier senare att

Illustratören Mats Vänehem har, efter samråd med marin-arkologisk expertis, gjort målningen av den medeltida karacken *Gribshunden*.

detta var det kungliga fartyget *Gribshunden*, som seglade vid samma tid som Christofer Columbus upptäckte Amerika och Vasco da Gama fann sjövägen till Indien.

En av de viktigaste i Norden

Amerikanen Brendan Foley är marin-arkolog vid Lunds universitet. Han är ledare för den vetenskapliga undersökningen av det kungliga danska flaggskeppet som förläste vid Stora Ekön utanför Ronneby år 1495.

– Det här är en arkeologisk plats som inte liknar någon annan, absolut en av de viktigaste i Norden, skriver Brendan Foley i ett mejl till Sjöbefälen.

Anders Engblom är ledare för Projekt *Gribshunden*, ett samarbete mellan bland andra Blekinge museum och Ronneby kommun för att bygga ett museum.

– Vraket utanför Ronneby är det enda fyndet i hela världen från dessa sjöfarares tid. Ronneby kommun har beslutat att skapa ett museum med hjälp av föremål som bärgas. Museet ska berätta om flaggskeppet och de vidgade horisonterna i slutet av medeltiden, säger han.

Fartyget ligger på 8–10 meters djup. Brendan Foley förklarar att sikten vid dyken ibland bara är någon meter och att det är nödvändigt att använda den digitala tekniken för att få en överblick över det cirka 30 meter långa vraket.

Dyker till medeltiden

Han betonar att det allra mesta ännu återstår att göra när han tillsammans med sina kollegor dyker ner till medeltiden.

– Hittills har vi bara undersökt cirka 1,6 procent av platsen där vraket ligger. Ändå har vi fått väldigt mycket nya kunskaper, framhåller Brendan Foley.

Noggranna analyser visar med förvåningsvärd exakthet att ekarna i fartygets skrov fälldes vintern 1482/1483 i nordöstra Frankrike vid floden Meuse. Det är sannolikt att *Gribshunden* byggdes något eller några år senare på ett varv i Nederländerna.

Den danske kungen ville att hans flaggskepp skulle konstrueras med hjälp av den senaste tekniken och därför anlätades expertis, som påverkats av sjöfarten på Iberiska halvön (Spanien och Portugal). Norden var en del av det Europa som erövrade nya världsdelar.

När en skulptur i ek upptäcktes i botten-slammet väckte det stor uppmärksamhet. Trästycket visar hur ett monster öppnar sina käftar och i odjurets mun hänger en skräckslagen människa. Regenten vistades ofta på skeppet där han tog emot besök och stävfiguren var en skrämmande maktdemonstration.

Gribshunden var en flytande fästning. Vid dykningarna har flera armborst och pilar upptäckts. Här finns också rester av lavetter till kanoner som laddades med krut. En medeltida och mer modern krigföring användes samtidigt i slutet av 1400-talet.

Lyx på matborden

Kungen kunde inte bara visa sin myndighet med våld utan också vid överdådigt dukade bord. Den danske regenten skulle alltså besöka Kalmar för överläggningar om unionens framtid. Det kunde bli utdragna förhandlingar vid middagsborden på Kalmar slott och på skeppet. Kung Hans ville visa att han förstod sig på matlagningens konst.

Exotiska kryddor var något alldeles extra som bara kungligheter och rika aristokrater hade råd med. Vid *Gribshundens* akter har bland annat ingefära, svartpeppar, saffran och kryddnejlika grävts fram. Klumparna av saffran hade ännu kvar sin speciella lukt när de löstes upp i vatten.

Svartpeppar hade importerats från södra Indien och kryddnejlika odlades på andra sidan jordklotet i Indonesien.

Norden var en del av den internationella handeln. Vraket i Blekinge skärgård visar att Danmark och Sverige inte bara hade förbindelser med Nederländerna och Iberiska halvön utan också med Fjärran Östern. *Gribshunden* är inte bara en berättelse om makt utan också om den globala Kalmarunionen.

Det tar tid att undersöka det medeltida vraket. Brendan Foley poängterar att flera hundra dykningar har genomförts sedan han tog över ansvaret för forskningsprojektet 2019.

– Under detta första år deltog 15 dykare i arbetet och jag har sammanlagt varit på havsbotten i 73 timmar, berättar han.

Projektet och pengarna

Marinarkeologi kostar pengar. Några av finansörerna är Crafoordska stiftelsen, Vetenskapsrådet och privata donatorer i USA. Dessutom har Blekinge museum gett ekonomiskt stöd och ställt upp med sina resurser.

– Sedan 2019 har vi fått mer än tio



Det skräckinjagande monstret satt längst fram på skeppet. Stävfiguren bärgades från havsbotten i Blekinge skärgård 2015. Foto: Charlotta Bäckström

miljoner kronor i bidrag. Det är alltid svårt att säkra finansieringen, understryker Brendan Foley.

Intresset för det femhundra år gamla vraket är mycket stort. Den tyska tidskriften *Der Spiegel* berättar i ett reportage om fartyget och ett amerikanskt filmbolag har producerat en dokumentär som sålts till flera länder.

– När vi rapporterade om de exotiska kryddorna var internationella medier

fascinerade. Cirka 150 miljoner människor runt om i världen hade tillgång till nyheten, berättar Anders Engblom.

Han uppskattar att det kommer att kosta flera hundra miljoner kronor att bygga det nya museet.

– Avsikten är att snarast bilda en stiftelse för att inom fem år ha en stabil grund att stå på. Projektet är inte sprinterlöpning utan ett maratonlopp, betonar Anders Engblom. **CI**



Hundratals dykningar har genomförts vid Stora Ekön utanför Ronneby. *Gribshundens* vrak ger värdefull information om slutet av 1400-talet, när sjöfarten spelade en viktig roll i Europas historia. Foto: Brett Seymor

Conflict management on schedule

Future nautical officers practise conflict management at Chalmers. They take on different roles in theatrical training exercises and learn to resolve conflicts using a structured method as part of leadership training based on psychological safety. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

Everyone on the ship knows that the able seafarer deck and the deck foreman dislike each other. Yesterday they had a row in the restaurant that was completely unacceptable, so now the conflict must be solved – the situation can't be allowed to continue. The chief officer has invited them to a meeting where both parties can speak their minds. He will use a method of conflict management called "Three-way discussions with mirroring". This is the starting point for the role-play exercise that will be carried out by three students on the naval officer programme at Chalmers. Kyriakos Constantinou, who plays the role of chief officer, opens the meeting.

"I've called you to this meeting because you have an ongoing conflict that surfaced in the restaurant yesterday. We don't want conflicts like that on board – they interfere with people's work and spoil the social atmosphere. We are here to resolve the situation, and my role is the mediator."

"When we leave here, both of you should feel that you have been heard out and nobody has judged you. You should explain as clearly as possible how you see things. Hopefully, we can clear up any misunderstandings and work together to find a solution. We'll start with you each explaining how you experience the conflict. The other person should not evaluate it or defend himself, just mirror what was said by repeating it."

Based on the scenario, the students are free to create their own scripts. Magnus Andersson, who plays the able seafarer deck, turns to the foreman and blurts out, "I think your leadership sucks!"

"You'll have to explain that more clearly," says the chief officer.

"You have a load of ideas about what we should be working with on deck, but you never give us any details or how it should be done. At the same time, you're always bloody quick to criticize as soon as you think something is wrong. We never know whether you'll be satisfied or not."

The foreman, Karl Axel Hofbauer, looks

pale on hearing this but he is not allowed to respond; only mirror what he has heard.

"I hear what you're saying. My leadership is not good, I don't explain clearly enough what should be done and how it should be done. At the same time, I'm quick to criticize when I think something is wrong."

Must ask open-ended questions

After a while, it is the foreman's turn to give his view on the argument and the able seafarer deck must repeat what he has said. When they have both finished, the foundation has been laid: the able seafarer deck and the foreman have been able to express what they feel without being contradicted or criticized. The other person has confirmed that they understood the message. With a shared understanding of the other person's perspective, they can lower their hackles a little and start focusing on the heart of the conflict. The chief officer continues to lead the discussion but tries to talk as little as possible. He knows he has to ask open-ended questions to encourage them to come up with ideas for solutions. "Is it about poor information flow?"

Together, they reason their way to a shared view of the conflict. Distrust and locked positions gradually shift toward a willingness to find a way forward.

"Maybe we should have a short meeting before each shift? At least for a while," the foreman suggests.

The proposal is liked by the others.

When the meeting ends, the atmosphere in the room is a lot better and they decide to have a follow-up meeting in a couple of weeks. When the students step out of their roles, they breathe a sigh of relief.

"That was tough," says Magnus Andersson with a laugh.

"When you do role-play like this, you really feel how strong the emotions can get," says Kyriakos Constantinou.

Bridge between studies and reality

The exercise in conflict management is led by Fredrik Forsman, instructor at

the department of Maritime Studies at Chalmers.

"This is the second year that we are trying out role-playing exercises. The aim is to bridge the big gap between theoretical studies and reality on board a ship. You can see from the students that it works – their body language shows that they are emotionally affected by these simulated conflicts," he says.

The exercises in conflict management are part of the leadership training for nautical officers. Leadership has one very central concept: psychological safety.

"In a group where you have psychological safety, information flows between people. We then become collectively intelligent and help each other in succeeding. In a secure group, you understand each other in critical situations, avoid misunderstandings and can see dangers and opportunities," says Fredrik Forsman.

"The opposite is a group where you are afraid of showing weakness, afraid of failing, afraid of challenging or being ridiculed. You become silent, and in a culture of silence we become collectively stupid."

Leadership is key to psychological safety. A good leader creates an environment where employees feel included, where they can learn and where they are not afraid to make mistakes. They feel that they can contribute to the organization and also dare to challenge it.

"As a leader, you either promote psychological safety or you shut it down. Poor psychological safety results in lower efficiency and safety on board. If we value safety and productivity, we have to take the social aspects of life seriously."

Students also learn to distinguish between their work and themselves. You are not a manager. You work as a manager and you fulfil a role that the group needs.

"It's important not to confuse your ego with the title on your business card. If you separate these two roles, you can avoid deadlocks and it's easier to accept criticism. If someone points out that something went wrong, it's my professional role that is being criticized, not me. If you realize that, it doesn't feel like a personal failure when you agree and say, 'No, you're right, it didn't work out well'"

This is a translation of the article
on page 22-23.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2024, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor 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	6 500 kr*
17–53	4 500 kr*

*inklusive städning

IDRE

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

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	4 500 kr	5 500 kr
17–53	3 500 kr	3 500 kr



SÄLEN

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

Vecka	Pris
1–16	4 500 kr
17–53	3 500 kr



Lägenheterna i Spanien går inte att boka

Sjöbefälsföreningens två lägenheter i Spanien går inte att boka. Anledningen är att de just nu håller på att renoveras. När renoveringen är färdig kommer bokningen att öppnas igen.



Sjöbefälsföreningen

– en förening inom Saco

08-518 356 00

sbf@sjobefal.se

Verkställande direktör

Lennart Runnegård Jonsson
– 08-518 356 30

Ombudsmän i Stockholm

Karl Huss – 08-518 356 10
Nils Brandberg – 08-518 356 02
Hannes Kätterer – 08-518 356 11

Förbundsjurister i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50
08-518 356 35

Ombudsman i Helsingborg

Malin Persson – 08-518 356 66

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50
Madeleine Fagerström
– 08-518 356 03

Medlemservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55
Madelen Jensen – 08-518 356 60

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65
Elin Mehlqvist – 08-518 356 20

SMBF Service

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

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
www.sjobefalsforeningen.se

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3
411 36 Göteborg

Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2
252 21 Helsingborg

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

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

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!

Här nedan kan du hitta kontaktuppgifter till klubbordföranden eller kontaktpersonen i ditt rederi. Saknar du ditt rederi i listan och kan tänka dig att bli kontaktperson eller starta klubb? Hör av dig till Sjöbefälsföreningens ombudsman Malin Persson på malin.persson@sjobefal.se eller 08-518 356 66.

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Vakant

BLIDÖSUNDSBOLAGET

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

DESTINATION GOTLAND

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

DFDS SEAWAYS

Niklas Öhrn (kontaktperson)
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

Stefan Boye
tel 0705 23 45 29 e-post klubbjurgardsfarjan@sjobefal.se

ECKERÖLINJEN

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

EUROVIK SHIPPING

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

FINNLINES

Fredrik Nylund
e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FORSEA FERRIES

Krikor Wartanian
e-post auroraklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

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

KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Björn Hjelmér (kontaktperson)
tel 0762-06 74 98, e-post bjorn.hjelmer@hotmail.com

LULEÅ BOGSERBÅT

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

ORNÖ SJÖTRAFIK

Charles Listam (kontaktperson)
tel 073-932 23 47, e-post charleslistam@hotmail.com

OSM CREW MANAGEMENT

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

RESSEL

Niclas Jornèe
tel 070-287 38 18 e-post: resselklubben@sjobefal.se

SAND & GRUS AB JEHANDER

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

SIRIUS SHIPPING

Jonas Levin (kontaktperson)
tel 073-913 18 12, e-post levin@hush.com

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kontaktperson)
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se
Jesper Svensson (kontaktperson)
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

SJÖVÄGEN

Björn Berg
e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

STENA LINE

Mikael Johansson
tel 0739-42 16 94, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Stefan Boye
tel 0705 23 45 29 e-post klubbjurgardsfarjan@sjobefal.se

STRÖMMA

Vakant

STYRSÖBOLAGET

Linda Öhrbom
Tel: 073-939 47 42, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Patrik Holgersson
tel 0735-76 33 15, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

Vakant

TALLINK SILJA

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

TERNTANK

Vakant

TT-LINE

Ricky Söderberg
tel 073-730 54 66, e-post ttlineklubben@sjobefal.se

WALLENIUS

Jens Forsman (kontaktperson)
tel 0708-61 05 85, e-post jensforsman@hotmail.com

VENTRAFIKEN

Michael Olsson
tel 073-340 35 69, e-post ventrafikkklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

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

ÖCKERÖ BÅTRAFIK

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

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Karljin Brouwer
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.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Propellersmycke

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



Stor propeller

i rödguld ca 5,5 gram 12 600:-
i vitguld ca 5,2 gram offert lämnas
i silver 990:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,5 gram 7 998:-
i vitguld ca 3,4 gram offert lämnas
i silver 790:-

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

Sjökaptenensring

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

18 K rödguld à 14 310:-
inkl porto.

18 K rödguld/vitguld
à 15750:- 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.

Sjöingenjörs- & sjökaptenensring

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



Sjökaptenensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 11 983:-

Sjöingenjörsringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 8 023:-

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.

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till änkor efter sjökapten 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 100 kronor per omborddag under viss ombordpraktik, totalt max 15 000 kronor per elev. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

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

LÖSNING TILL KORSORDET I SJÖBEFÅLEN NR 4/2024

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

**Åke Nyholm
Everöd**

**Lars Björntorp
Torshälla**

**Birger Harrysson
Målilla**

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen
gratulerar!

ÅR FÖDD TELEFON BUREAU	AR EJ INORD MERADE	DOKU MENT FORMAT	KLAMMA FORM KURUS	EN PÄRDE RÄNDE	FRIPL ANTAL	FOLK I VAR DEL AV VÄR- DENS	PACK- NING	MEST VADER- BITNA	GE EFTER STYT TAG	BLANKA HOGA SKODON	ATMOS- FÄR	A SÄNG- ER I FYSKA ALPER	SÄP- PRÄG- LADE
→													
INNE HALLER RÖRLIGA BLUESER													
FÖR FOLKS- GRUPP													
GRIBER L													
DYMAS INNE DAGOS- NAMN													
MOTIV I DEN KORVANS- LAGUET TEXTEN													
BE- DÄK- NINGEN													
DROPT TAG BANDEN													
HAR SN PLATTI- KOGER													
TOG INTE NOTIS OM													
GÖRS UPP													



Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Medlemmar i Sjöbefälsföreningen kan teckna en inkomstförsäkring som är speciellt framtagen för sjöbefäl.

20+
års erfarenhet

Accept har arbetat med inkomstförsäkringar sedan 1998 och var först i Sverige med produkten.

95 %
av våra kunder får snabb respons

När du ansöker om ersättning, får du återkoppling från en handläggare inom tre arbetsdagar.

100 - 200
dagers ersättning

Du väljer själv hur lång ersättningsperiod du vill ha.

100 000 kr
försäkrad lön

Välj själv hur hög lön du vill försäkra upp till 100 000 kr/mån.

Inkomstförsäkringen är ett komplement till ersättningen som en nordisk a-kassa lämnar vid ofrivillig arbetslöshet. Det betyder att du, tillsammans med den svenska a-kassans ersättning, kan få upp till som mest 80 % av din lön. Försäkringen kan endast tecknas av medlem i Sjöbefälsföreningen som omfattas av nordisk a-kassa.

Besök www.accept.se/sjobefal eller scanna QR-koden för att läsa mer.

