

# at SEA

SEA HEALTH & WELFARE for seafarers

**Udfordringer og muligheder for arbejdsmiljø og velfærd til søs 04**

Når jeg træner, vil jeg altid ha' et smil på læben 06

Ny Lægebog for Søfarende 14

Når kaptajnen er glad, er alt meget nemmere 16

# FREMTIDEN FOR VELFÆRD OG ARBEJDSMILJØ TIL SØS

**I slutningen af 2015 flyttede SEAHEALTH, Handelsflådens Velfærdsråd og Søfartens Bibliotek sammen** på Højnæsvej 56 i Rødovre. Det skete efter en beslutning i de respektive bestyrelser om, at et styrket samarbejde mellem de tre organisationer kan frigøre ressourcer til at fastholde og forbedre arbejdsmiljøet.

Der er i første omgang ikke tale om en fusion. Det er pt. ikke muligt, da SEAHEALTH og Velfærdsrådet opererer under hver sin lovgivning. Det er dog besluttet på et fælles bestyrelsesseminar, at man vil arbejde for en fusion under navnet "SEA HEALTH & WELFARE".

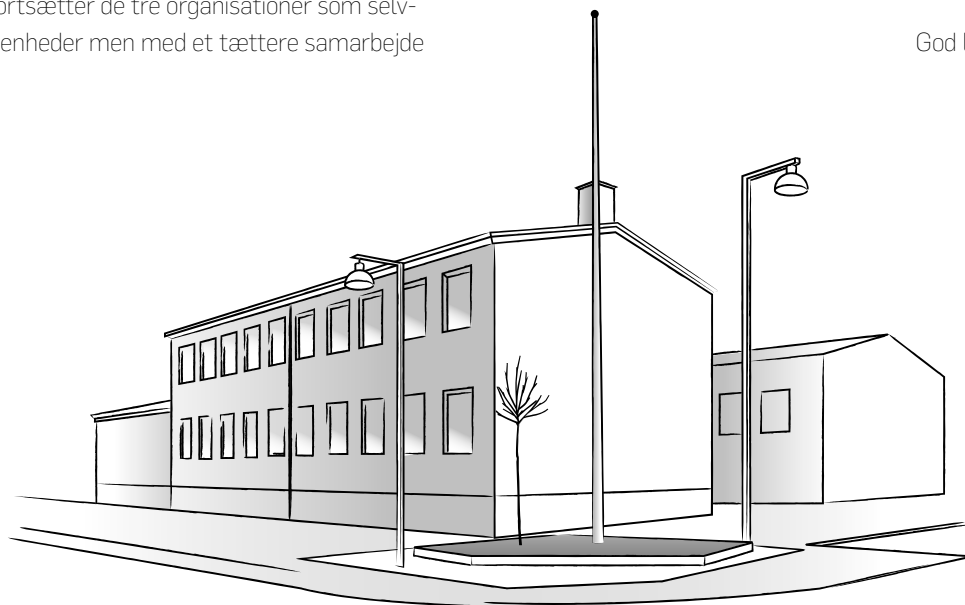
Indtil da fortsætter de tre organisationer som selvstændige enheder men med et tættere samarbejde

end hidtil. Fx samarbejde om udgivelsen af et fælles magasin, fælles hjemmeside, fælles administration m.m.. Der er som en konsekvens af samarbejdet, oprettet en fælles administration, mens det faglige ansvar fortsat ligger i den enkelte organisation.

Hvornår organisationerne kan fusionere afhænger af, hvornår de nødvendige lovændringer kan blive vedtaget, da det er en sag for folketinget.

Dette magasin, 'at SEA', er et konkret eksempel på samarbejdet, idet magasinet afløser de to magasiner, Seahealth.dk og Horisont, som de to organisationer tidligere udgav.

God læselyst!



# INDHOLD



Når jeg træner, vil jeg ha' et smil på læben 06



Udfordringer og muligheder for arbejdsmiljø og velfærd til søs 04



Ny Lægebog for Søfarende 14



Når kaptajnen er glad, er alt meget nemmere 16

ÆNDRE LIVSSTIL? MIG? HVORFOR DOG DET? 10  
FIT4SEA 12  
VI TAGER PULSEN PÅ SØMÆNDENE 19  
SAFETY SELFIE KONKURRENCE 21

HEALTH AND SAFETY IT-PROGRAM 5.0 22  
SODA ER MED TIL AT FJERNE SVOVLET 23  
NYT FRA SØFARTENS BIBLIOTEK 25

Magasinet udgives af:

SEA HEALTH & WELFARE

Organisationerne under SEA HEALTH & WELFARE



Højnæsvej 56  
2610 Rødovre

Ansvarshavende redaktør René Andersen

Faglige redaktører:

Connie S. Gehrt  
Søren Phillip Sørensen

Kontaktperson: Dyveke Nielsen  
dn@seahealth.dk / 3140 5713

Journalist:

Peter Finn Larsen

Design og medieproduktion

Kailow A/S,  
CSR-, miljø- og arbejdsmiljøcertificeret.

Oplag

2500

Bladet udkommer fire gange om året

# Udfordringer og muligheder for arbejdsmiljø og velfærd til søs

'at SEA' har bedt formændene for de to bestyrelser i henholdsvis Handelsflådens Velfærdsråd og SEAHEALTH give deres bud på fremtiden for de to organisationer, som bestyrelserne nu har besluttet at sammenlægge.

**Hvad tænker de som formænd** for bestyrelserne om fremtiden, hvor de sammen med de øvrige bestyrelsesmedlemmer skal være med til at udstikke de politiske retningslinjer for de to organisationers arbejde. Et arbejde der skal være med til at skabe et endnu bedre arbejdsmiljø og bedre trivsel samt tilbud om velfærd for de sejlede medarbejdere i Det Blå Danmark, uden udsigt til at de økonomiske rammer udvides.

Ole Philipsen, formand for Handelsflådens Velfærdsråd og bestyrelsesmedlem i SEAHEALTH, og Bent Nielsen, formand for SEAHEALTH, er enige om, at der også i fremtiden er brug for de to organisationer for at gøre de søfarendes arbejdsliv og fritid endnu bedre. De er også enige om, at en sammenlægning kan frigøre ressourcer, som skal bruges til at udvikle den service, de søfarende tilbydes.

I det hele taget er de i store træk enige om, at én fælles organisation bliver til fordel for erhvervet og dets medarbejdere men erkender samtidig, at sammenlægningen er en proces, der tager tid.

**Ole Philipsen:** - En af styrkerne ved sammenlægningen er pligten til medlemskabet i begge organisationer. Det er også en styrke med fælles medarbejdere, hvis de bliver i stand til at forlade kassetænkningen. Behovet for de to organisationer vil fortsat være til stede, men behovet vil

ændre sig. I hvilken retning er svær at sige, men det er en vigtig opgave for bestyrelserne at give et bud og udstikke rammerne for fremtidens arbejde.

**Bent Nielsen:** - Styrken er medarbejdernes kompetencer, som jo er vidt forskellige. I arbejdsmiljørådet har vi gennem mange år hjulpet rederierne og de søfarende til et bedre og mere sikkert arbejdsmiljø. I Velfærdsrådet har de professionaliseret distribution af fx bøger, film, nyheder og skibsbesøg, ligesom de har udviklet og afholdt sports- og fritidsarrangementer.

## SYNERGI

**Bent Nielsen:** - De to organisationer har ikke meget til fælles. Det er som at blande olie med vand, men nu er det besluttet at lægge dem sammen og arbejde mod én enhed. Umiddelbart er der dog nogle synergier som fx indenfor administration, regnskab, IT og kommunikation. De skal udnyttes, og så skal vi blive bedre til at udnytte hinandens kompetencer. Det er jo som i enhver anden organisation, hvor afdelingerne har forskellige kompetencer. En sammenlægning tager tid, men om måske to-tre år, tror jeg, vi har fundet melodien og de besparelser, som kan bruges til at udvikle begge ben i den kommende fælles organisation.

**Ole Philipsen:** - Ja, rederne har næppe lyst til at betale mere, og udgifterne stiger. Alternativet til en sammenlægning

er nedskæringer. Det er ufrugtbart. Vi burde måske have forsøgt at lægge de to organisationer sammen tidligere, men det er svært at forene to kulturer. Det er en vigtig opgave for bestyrelserne i samarbejde med den daglige ledelse at få skabt det fælles fodslag, så brugerne får mest mulig velfærd og arbejdsmiljø for pengene. Det er jo vores berettigelse.

**Bent Nielsen:** - Du har ret, Ole.

- Som markedet er i dag, er vi i branchen nødt til at være omkostningsbevidste både på skibe og i rederikontorer, så øgede udgifter til trivsel og velfærd er ikke realistisk.

## MERE VELFÆRD OG ARBEJDSMILJØ

De to formænd er enige om, at de muligheder, som samarbejdet og senere sammenlægningen åbner for, skal udnyttes til at levere mere velfærd, trivsel og arbejdsmiljø til de søfarende og rederierne.

**Ole Philipsen:** - I dag opererer vi inden for hver vores lovgivning, men det er de samme organisationer, der udpeger medlemmer til bestyrelserne. Det kunne koordineres, så der bliver personsammenfald i de to bestyrelser. Det vil ikke kræve lovændringer, men med stor sandsynlighed styrke begge organisationer.

Bent Nielsen foretrækker en ændret lovgivning, så der kun bliver én bestyrelse, hvilket Ole Philipsen, er målet.





Ole Philipsen: - Samarbejdet og en eventuel sammenlægning skal bruges til at skabe bedre arbejdsmiljø og mere velfærd.

Bent Nielsen: - Der vil også i fremtiden være brug for organisationer, der arbejder med at forbedre arbejdsmiljø og velfærd til søs.

### TEKNOLOGIEN ÅBNER MULIGHEDER

Formændene er enige om, at den teknologiske udvikling åbner nye muligheder.

**Ole Philipsen:** - Den dag hvor alle skibe er forsynet med tilpas båndbredde og kan streame alt fra underholdning og nyheder til instruktionsvideoer om trivsel og arbejdsmiljø, vil behovet for velfærd og arbejdsmiljøleverancer fra os ændres. Hvor det ender er svært at sige, men det er uomgængeligt at de to organisationer vil ændres, både hvad angår ressourcer, og måden hvorpå arbejdet skal udføres. Ingen af dem vil være de samme om få år. Hvis man tror, vi kan bevare status, vil det være en trussel mod forandringen til nye behov.

**Bent Nielsen:** - De teknologiske muligheder skal udnyttes. Også i forhold til kommunikationen mellem os, rederierne og de søfarende. En fælles hjemmeside, der opdateres dagligt, er på vej. Her kan både ny lovgivning og vejledninger hurtigt lægges på. Vi vil blive uafhængige af oplag og deadline på magasinet, og vi kan oprette databaser med hundredevis af film og podcasts, som kan downloades, når forbindelsen til skibene er mindst belastet. Den dag er ikke langt ude i fremtiden. Der sendes nye satellitter op hele tiden. Det vil også få stor betydning for det sociale liv om bord, når adgangen til familie, venner og nyheder i land forbedres.

### SIKKERHED OG VELFÆRD KONTRA HØJERE LØN

Det forudsætter lovændring at integrere de to organisationer og det vil være nødvendigt at bevare tilslutningspligten.

**Ole Philipsen:** - Jeg tror ikke, det vil være til gavn for hverken arbejdsmiljø eller velfærd at ophæve tilslutningspligten. Med mit kendskab til de søfarende og de forskellige nationaliteter om bord tror jeg, at den filippinske eller kinesiske søfarende foretrækker højere løn fremfor at skulle betale til velfærd eller arbejdsmiljø. For dem tæller hver en dollar. Højere løn er velfærd for dem, mens velfærd for danskere er mere bredt forstået.

**Bent Nielsen:** - Jeg tror ikke, det vil få den store betydning. Jeg

ved, at mange af vore udenlandske medarbejdere fremhæver det danske arbejdsskadesystem, og at de er omfattet af forsikringer, som argumenter for at søge hyre på et dansk skib. Om de vil bytte velfærd og arbejdssikkerhed ud med højere løn, ved jeg ganske enkelt for lidt om til at have en mening.

### KULTURFORSKELLE

Ole Philipsen nævner i den forbindelse den kulturelle udfordring med besætninger, som har vidt forskellige kulturelle baggrunde, hvor kun få kan relatere sig til hinanden. Og som kan betyde, at vi har forskellige opfattelser af, hvad velfærd er. Small talk i messen er forsvundet, og ensomheden sniger sig på. Det er en udfordring, som hidtil er forblevet uløst, men som bør håndteres.

**Ole Philipsen:** - Jeg tror, at vi kommer til at bruge meget mere energi på den udfordring i de kommende år, fordi problemet er kommet for at blive.

En vurdering som Bent Nielsen er enig i.

**Bent Nielsen:** - Jeg tror – eller håber, den teknologiske udvikling med nemmere og hurtigere distribution af både materialer og viden kan frigøre ressourcer til flere skibsbesøg og udvikling af sjove og fysisk udfordrende konkurrencer, som kan være med til at skabe sammenhold og nedbryde kulturelle barrierer. Alt kan jo ikke være elektronisk. Der vil stadig være behov for menneskeligt samkvem og skibsbesøg, ligesom der stadig er opgaver på trivsels-, arbejdsmiljø- og velfærdsfronten.

**Ole Philipsen:** - Derfor har vi også en opgave i at få bedre feedback fra de søfarende og kende deres behov.

**Bent Nielsen:** - Jeg er helt enig. Begge råd er sat i verden for at forbedre vilkårene for de søfarende både på arbejds- såvel som fritidsområdet samt sikre, at vi til enhver tid er i stand til følge med udviklingen i erhvervet.



Kropsmekaniker og hjerne-gymnast,  
Jacob Søndergaard, træner med smil på læben.

# Når jeg træner, vil jeg ha' et smil på læben

Kropsmekaniker og hjernegymnast Jacob Søndergaard har fire anbefalinger, som kan blive begyndelsen til et sundere liv – anbefalinger, der også kan følges til søs

**Jacob Søndergaard – ham fra tv-udsendelsen om de fem rigtige mænd,** der blev forandret fra sofakartofler til aktive motionister – fik smilet frem, da han på årets MSSM-konference i Nyborg (Maritim Sikkerhed Sundhed & Miljø) trak en lige linje mellem mænds velbefindende og tilstanden af deres kønsorgan. Et billede som vakte genkendelse i forsamlingen, og som blev brugt for at skærpe publikums opmærksomhed.

En provokation. Og dog.

Fordi, når alt ånder fred og ingen fare, og vi er afslappede og har det godt, tænker mænd på at forplante sig, lyder hans enkle forklaring på det fysiske fænomen, der efter hans udsagn er en sidegevinst ved det sunde liv. Et liv hvor man ikke bliver forpustet af at forcere selv den mindste trappe, og hvor der er overskud og glæde ved fysisk aktivitet.

Men hvordan når man der til? Hvordan gør jeg selv, når jeg ikke har mulighed for at hyre en coach, fordi jeg befinder mig langt væk fra hjemmet på langfart eller i pendulfart mellem verdens havnebyer?

## TÆNDE LYSET FOR LYSTEN

- Lad os gå en tur i skoven. Jeg taler og tænker bedst, når jeg går.

Jacob viser vej i skoven. På ryggen har han en tung oppakning for at træne sine ellers solide stolper. Vi er midt i et "guldaldermaleri" af ranke bøgetræer, hvor efterårsollen spiller mellem bladene. Langt fra den hverdag, som er den søfarendes lod.

Men omgivelserne bør ikke være en blokering for at få det bedre. De kan ikke bruges som en undskyldning for at lade stå til, understreger Jacob.

” Du skal arbejde for at nå resultaterne. Men du kommer til at elske udfordringen ”

Han har gjort det til sin livsopgave, "at tænke lyset for lysten til at leve et sundere liv". Når man bruger sin krop, får man det bedre.

- Og hvem vil ikke gerne have det bedre, spørger han retorisk.

## VÆR REALISTISK

- Det handler ikke om, at du skal stå øverst på skamlen og vinde OL-guld eller gennemføre en ironman. Mange begår den fejl, at de sætter for høje mål, når de går i gang med at motionere og skabe forudsætninger for et sundere liv. De fokuserer på målet – at tabe sig, gennemføre en hel eller halv maraton - i stedet for processen, forklarer Jacob.

- Motivationen er i top, men så rammer de hverdagen. Vægten falder ikke så hurtigt som ventet. Det gør ondt i musklerne. De taber motivationen. Når de har gjort det tilstrækkelig mange gange, ender de i en tilstand af "indlært hjælpeløshed – det nytter jo ikke noget. Jeg kan alligevel ikke tabe mig eller komme i bedre form". - Det er den tilstand, de skal hjælpes ud af.

## NAR DIN HJERNE

- Vi er nødt til at indse, at hjernen hader forandringer.

- Vil vi forandre, må vi gøre det i små skridt ad gangen for at "narre" hjernen.

- Der skal tændes for motivationen, og den fastholdes, når vi kan se, indsatsen nytter.

Netop det – at tænde for motivationen - er den største udfordring, siger Jacob på



” Når jeg træner, vil jeg have et smil på læben. Hvis du vælger en sport, der keder dig, vil du hurtigt droppe træningen til fordel for sofaen ”

baggrund af mere end et årti som personlig træner for så forskellige personer som kronprinsesse Mary og fem "fuldfede" håndværkere i tv-programmet "Rigtige Mænd" udover en hel masse andre.

## TIL SØS

Det kan være svært, når man er til søs, at følge alle de råd, som Jacob har til jer, der ønsker at ændre livsstil og søge mod et sundere liv som fx at få regelmæssighed ind i sovevaner og sove 7-9 timer hver nat. Følgende fire råd mener han dog er realistiske:

### 1. Drik vand

Drik rigeligt vand. Det er den første forudsætning for mere sundhed. Driker man et par liter om dagen, vil man hurtigt mærke forbedringer i sit velbefindende. Er man i underskud med vand, sover man dårligere og træffer ikke optimale beslutninger.

### 2. Spis æg

Spis æg til morgen. Æg indeholder næsten alle de næringsstoffer, kroppen skal bruge for at kunne fungere. Ægget indeholder protein og fedt, som sammen med kulhydrater er brændstof for kroppen. De sørger for, at du kan bevæge dig, og at alle

kroppens organer fungerer. Æg indeholder desuden vitaminer og mineraler, som er næringsstoffer, der er med til at sikre livsvigtige funktioner i kroppen.

### 3. Armbøjninger

Lav armbøjninger. Det er effektiv træning af hele overkroppen, ikke kun overarmene. Fidusen er, at du kun skal lave halvt så mange, som du kan, men gør det flere gange i løbet af dagen. Det giver effekt, men ingen sved på panden. Armbøjninger kan laves overalt. Øvelsen kræver ingen redskaber og kun meget lidt plads. Du træner skuldre, bryst, bagsiden af overarmene, ryggen og maven. Hold kroppen stiv som et bræt.

### 4. Ud i lyset

Gå på dækket og kom ud i frisk luft og dagslys så ofte som muligt. Lys og luft er essentielle faktorer for et sundere liv.

## MOTION OG SMIL

Følger du de fire råd, er du godt på vej mod en ændring af din livsstil, og så kan du langsomt begynde at ændre dine kostvaner, hvis vægten er et problem. Skub flere og flere grøntsager ind på din tallerken.

- Får du så med tiden mod på mere motion, vil du næppe være i tvivl om, hvad du skal gøre.

- Det vigtige er at finde en motionsform, der gør dig glad. Motionen skal få smilet frem på dit ansigt. Bliver det en sur pligt, slukkes lyset for din motivation.

- I første omgang handler det dog om at komme i gang og holde fast. Har du en time til motion så nøjes med at bruge 20 minutter i begyndelsen og trap langsomt op, anbefaler Jacob.

Har du fået lyst til at vide mere om Jacob Søndergaard og hans træningsmetoder for "Rigtige Mænd", så slå op på:

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



Armbøjninger – eller kropshævninger – er et godt sted at begynde, hvis man ønsker at styrke sin krop. Du kan udføre dem næsten hvor som helst som fx her i vejsiden, som Jacob demonstrerer.



## 30-dags udfordring

# 50

### armbøjninger til søs

#### HJÆLP OS MED AT FÅ ALLE SØFARENDE I GANG MED ARMBØJNINGER!

Sådan gør du:

1. Prik 3 af dine kollegaer på skulderen og sig, at de ikke kan slå dig i denne udfordring.
2. Klip siden ud af bladet, skriv jeres navne på og hæng den op, hvor alle kan se den.
3. Start roligt op med dag 1 og fordel sættene af armbøjninger i programmet ud på dagen.
4. Sæt X ud for dit navn, når du har gennemført dagens armbøjninger.
5. Når du kommer til dag 30, er du nu i stand til at tage 50 armbøjninger i ét træk. **Stærkt!**

Hvis du optager armbøjningerne og sender videoen til os på [dn@seahealth.dk](mailto:dn@seahealth.dk), sætter vi den på SEAHEALTH's Facebook side.



Klar, parat, start!	4 sæt dagligt	Navn:	Navn:	Navn:	Navn:
Dag 1	2+2+4+4				
Dag 2	3+3+6+6				
Dag 3	4+6+8+6				
Dag 4	8+6+4+6				
Dag 5	10+8+6+4				
Dag 6	5+5+2+4				
Dag 7	2+2+4+2				
Dag 8	6+8+10+2				
Dag 9	8+10+12+8				
Dag 10	4+8+4+8				
Dag 11	12+8+10+6				
Dag 12	16+8+6+8				
Dag 13	14+12+14+12				
Dag 14	5+8+5+10				
Dag 15	10+15+10+15				
Dag 16	5+10+5+5				
Dag 17	20+10+10+8				
Dag 18	8+15+8+8				
Dag 19	15+10+15+5				
Dag 20	10+20+10+8				
Dag 21	10+14+18+10				
Dag 22	20+5+5+5				
Dag 23	10+20+10+10				
Dag 24	5+10+5+10				
Dag 25	25+15+15+10				
Dag 26	25+15+15+10				
Dag 27	10+10+20+8				
Dag 28	30+5+5+5				
Dag 29	15+15+15+15				
Dag 30	50 i ét stræk				

# ÆNDRE LIVSSTIL? MIG? HVORFOR DOG DET?

Lindy Aldahl fortæller om forandringen  
fra sofakartoffel til ivrig motionist

Lindy havde taget mål af de fire andre. Ham den tykke og så ham med det store skæg. De ville ende håbløst bagude. De to andre? Mon ikke han også kunne tryne dem. Lindy var i hvert fald klar. Lidt i det skjulte betragtede han de fire andre og vurderede sine chancer for at vinde. Udstyret med et stærkt konkurrencegen og en – troede han – rimelig kondition, skulle han fan'ne vise dem, hvad nordjyder er gjort af.

De fem mænd stod klar ved bunden af en lang trappe. Den første fysiske udfordring ventede. Et trappeløb skulle markere begyndelsen på et livsstilsprogram i DR om "Rigtige Mænd", der ændrer livsstil coachet af Jacob Søndergaard.

Lindy var blevet tilmeldt af sin hustru, Anette, og havde sagt ja, selv om han vurderede, at han ikke havde behov for at ændre noget.

"Jeg er jo en mand, og vi fejler ikke noget," sammenfatter Lindy den gængse holdning blandt mænd til sig selv og sundhed. En holdning som også han var underlagt den gang for to år siden. Den 38-årige murer holdt formen ved lige med lidt oldboys fodbold og pokeraftner. Det blev suppleret med en

fyrtaftensbajer, cigaretter, god mad og et glas rødvin eller to i weekenden.

## NEDTUR

Som den sidste af de fem nåede Lindy toppen af trappen. Totalt smadret blev

”  
Jeg er jo en  
mand, så jeg har  
ikke brug for regel-  
mæssig motion.  
Jeg var i fin form  
– troede jeg!”

han mødt af Jacobs krav: Smid smøgerne – eller du ryger ud af programmet! Lindy husker, at han i det øjeblik hadede Jacob som pesten. Først var hans stolthed røget sig en tur. Nu røg smøgerne. Hvad var der så tilbage! Det skulle blive værre.

## VENDEPUNKT

Lindy var 38 år, men en test viste, at hans body age faktisk svarede til en 52-årigs.

Nederlaget på trappen havde ramt ham hårdere, end han umiddelbart ville indrømme, men at han allerede som 38-årig havde en krop som en halvgammel mand var alligevel mere, end hans stolthed kunne bære. Og så ville det blive udstillet for den halve befolkning, når programmet blev sendt.

Det blev vendepunktet for Lindy. Fodbold og pokeraftner blev skippet og erstattet af løb, cykling og svømning. Jævnlig møder med de andre fire og omhyggelig coaching af Jacob hjalp på vej.

## ANBEFALINGER

Spis morgenmad. Drik et par liter vand og pas din nattesøvn. Og gå så i gang med at motionere.

Simple håndtérbare råd, som vi mænd kan lide.

Lindy anbefaler, at man lægger et ugeprogram over sin motion, skriver det ned og på sin vis indgår en aftale med sig selv. Sætter tidspunkt og varighed på, så man kan se, at der er afsat en halv time til motion.

-Det gør opgaven overskuelig i modsætning til, hvis man nøjes med at sige, at jeg skal huske at motionere på tirsdag og fredag.

- Og så skal man lade være med at slå for store brød op. Begynd i det små fx med armbøjninger eller nogle få minutter med en kettlebell. På youtube findes der masser af små videoer om brug af kettlebells, som jeg synes, er et fortræffeligt træningsredskab, der også kan findes plads til at bruge om bord på et skib.

- Skriv ned, hvad du har gennemført. Find gerne en træningsmakker, så I kan konkurrere indbyrdes og dermed holde hinanden i gang.

#### FOREDRAGSHOLDER

Lindy er bevidst om, at hans vej fra sofakartoffel til ivrig motionist blev lettet af hans deltagelse i tv-programmet.

Han er dog overbevist om, at det er muligt at klare opgaven uden coaching, hvis man vil.

Og det fortæller han nu landet over, idet ændringen af hans livsstil også har ført til en anden ændring i hans liv.

Han er nu en efterspurgt foredragsholder, hvor han med glimt i øjet og med nordjysk lune deler sine oplevelser med et stort publikum, mens murerfaget mere eller mindre er sat på stand by.

#### OVERSKUD OG GLÆDE

Motion er blevet en del af hans hverdag.

En tur i skoven med løbesko eller på ryggen af en mountainbike er fantastisk medicin mod magelighed og både fysisk såvel som mental træthed.

- Motion giver overskud og glæde – og husk at kalde det motion og ikke træning. Ordet træning har en negativ klang, som slet ikke harmonerer med den lyst, glæde og energi, der er resultatet af at motionere, pointerer Lindy.



En kettlebell er et godt træningsredskab, der også er plads til om bord på et skib. 20 minutter i selskab med den, og du kamsveder, fortæller Lindy. Han henviser til youtube, hvor der er masser af træningsvideoer.



# MOTIONS KONKURRENCE

Du har måske allerede hørt om Handelsflådens Velfærdsråds motionskonkurrence Fit4Sea. Hvis ikke, så spids ørerne nu.

Vi ved alle godt, at sundhed og velvære er godt for os. Men nogle gange kan det være lidt svært at komme godt fra start eller holde motivationen oppe.

Det vil vi i Handelsflådens Velfærdsråd godt hjælpe med og vi kører derfor en motionskonkurrence, Fit4Sea, hvor vi følger dig og dit skib.

Vi hepper på dig, når du har mest brug for det.

I Fit4Sea konkurrerer vi i fem discipliner: **løb, roning, cykling, crosstraining** og **styrketræning**. Vi konkurrerer både sømand mod sømand og skib mod skib. Det vigtigste for os er, at alle kan deltage i det tempo og omfang, de selv ønsker. Nogle

lægger meget energi i træningen, mens andre træner mere spontant. Det vigtigste er, at det er sjovt at træne.

Som noget helt nyt introducerer vi nu en dartturnering på skibene. De første 10 skibe, der tilmelder sig, får tilsendt et gratis dartspil med tilhørende pile.

Vinderne af vores konkurrencer modtager flotte præmier sponsoreret af KVH Media og Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart, som pulsure, cykelcomputere, træningstøj og fede gavekort. Som deltager i konkurrencen har du allerede sikret dig én af vores flotte t-shirts.

Du kan læse mere om Fit4Sea på [www.hfv.dk](http://www.hfv.dk)



# ERPENSIONS SVÆR- TATFORSTÅ?

**Alt er svært, hvis man ikke ved noget om det, og det gælder i den grad også for pension.**

For at gøre pension lidt lettere at gå til, har vi opfundet Pensionstallet. På baggrund af dine oplysninger, indikerer det, hvor stærk din opsparing er - det er da nemt.

Tjek dit Pensionstal på [mitpfa.dk](http://mitpfa.dk)

**PFA**  
PENSION

# Ny Lægebog for Søfarende

Den nye Lægebog for Søfarende er autoriseret af Søfartsstyrelsen og er en helt ny og opdateret lægebog for søfarende. Der har længe været et ønske om at få opdateret Søfartsstyrelsens lægebog fra 1996 og med støtte fra Den Danske Maritime Fond og med SEAHEALTH som udgiver, er det nu lykkedes.

**Lægebog for Søfarende**, der netop er udkommet, er lettilgængelig og målrettet de forhold, der er til søs. Som noget nyt er der 17 instruktionsfilm med, der giver sygdomsbehandleren mulighed for også at se procedurerne på film, før han går i gang.

Der er langt til lægen, når man er til søs. Bliver man syg eller kommer til skade om bord, kan sygdomsbehandleren hjælpe med alt fra udstedelse af medicin til behandling af skader. I ryggen har sygdomsbehandleren Radio Medical, skibsmedicinkisten og nu også en helt ny og lettilgængelig lægebog, som giver et nemt og praktisk overblik over, hvad man skal gøre, når uheldet er ude, og der er mange sømil til den nærmeste lægeklinik.

## TRIN FOR TRIN-GUIDES

Den nye lægebog udkommer som fysisk bog, website, e-bog og app. Bogen indeholder informationer om både almindelige og alvorlige sygdomme, symptomer og behandling, og der står trin for trin, hvordan man skal forholde sig, hvis uheldet er ude, hvad der kan behandles om bord, og hvad der kræver et besøg hos lægen.

## UDGANGSPUNKT I PRAKTISKE ERFARINGER TIL SØS

Den nye Lægebog for Søfarende er blevet til med hjælp fra mange faggrupper. A2Sea-skibsfører Runi Fjallstein har eksempelvis været med til at sikre, at indholdet er tilpasset de søfarendes praktiske arbejdssituationer ude på skibene.

For Runi Fjallstein har det især været vigtigt, at bogen er brugervenlig, og at kapitlerne er struktureret på en ensartet måde, så de er hurtige og lette at anvende praksis:

*"Den gamle lægebog var jo ikke opdateret i forhold til, hvad vi arbejder med i dag. Med den nye lægebog slipper vi for alle de ekstra løse sider, der blev lagt til den gamle. Jeg synes, bogen er letforståelig, og der er gode illustrationer til, hvad man skal gøre helt konkret i forskellige situationer",* forklarer Runi Fjallstein.

## BRUGERVENLIGHED I HØJSÆDE

Netop brugervenligheden har været den drivende faktor i alle facetter af lægebogens tilblivelse. Bogen er derfor rigt illustreret med enkle beskrivelser af de forskellige procedurer og fremgangsmåder.

Til bogen hører også små instruktionsfilm, som har til formål at understøtte forståelsen.

Bogen er blevet til i et tæt samarbejde med en bredt sammensat følgegruppe med repræsentanter fra både Radio Medical, sygdomsbehandleruddannelsen på Fanø, Styrelsen for patientsikkerhed og personer fra erhvervet, der repræsenterer både søfarende og fiskere.





#### FAKTA OM DEN NYE LÆGEBOG FOR SØFARENDE

- Lægebog for Søfarende er autoriseret af Søfartsstyrelsen og fås på både dansk og engelsk.
- Bogen sendes ikke ud til skibene automatisk men skal bestilles, enten via SEAHEALTH's hjemmeside: [www.seahealth.dk/shop](http://www.seahealth.dk/shop), eller på mail: [sales@seahealth.dk](mailto:sales@seahealth.dk).
- Bogen koster 950 danske kroner ekskl. moms for SEAHEALTH medlemmer.
- Med bogen følger 17 instruktionsfilm og med bestillingen får man også adgang til website, e-bog og en app.



# MED EN GLAD KAPTAJN ER ALT MEGET NEMMERE

Sådan lyder det fra overstyrmand på tankeren AMAK SWAN, Elizaldo Baul, da vi under påmønstring i England, spørger ham til det gode arbejdsmiljø. Den glade kaptajn, der her er omtalt, hedder Freddy Flindt-Petersen og han står forrest, når det gode arbejdsmiljø er i fokus.

ET TRAVLT SKIB – HVORDAN FÅR VI TID TIL ET GODT ARBEJDSMILJØ? AMAK SWAN fra rederiet Uni-Tankers har, som de fleste skibe i den danske handelsflåde, en travl hverdag med en stribe opgaver og udfordringer. Det kræver ikke blot et stort fokus på sikkerhed, men også

et godt og sundt arbejdsmiljø for den internationale besætning ombord. Hvordan gribes dette an og hvad skal der til for, at det enkelte besætningsmedlem ikke blot bliver på sit eget kammer? Dette spørgsmål og mange flere ville vi gerne stille Kaptajn Freddy Flindt-Peter-

sen og hans besætning, da vi fik muligheden for at påmønstre skibet i Eastham i England. Freddy er ikke blot en erfaren sømand og skipper, der har taget den lange vej fra matros til skibsfører, han er også en person, der er særligt engageret i sin besætnings





Fiskekonkurrencen er i gang om bord AMAK SWAN.

trivsel. Udover de tilbud Freddy modtager fra Handelsflådens Velfærdsråd, som blandt andet bøger, motionskonkurrencer, film og konsulentrådgivning, har han taget en stribe initiativer, der skal motivere besætningen og bidrage til et endnu bedre arbejdsmiljø. En del af disse initiativer er uden tvivl nogle, som mange kan nikke genkendende til. Ikke mindst fra dengang, hvor skibsklubberne var meget synlige.

#### 5-STJERNET SUNDHED, FEDE FILM OG DARTDYST

Ombord på AMAK SWAN afholdes fælles filmaftener, hvor hele besætningen mødes og får en hyggelig aften sammen. Selvføl-

gelig fristes man til, at sige er kultfilmen Martha et af tilbuddene. Der er en fast pandekagedag og hjemmebag flere gange om ugen. Der er dog bestemt også lagt vægt på en sund og varieret kost. Som Freddy selv udtrykker det – "Det skal være 5-stjernet" og skipper selv er ikke bleg for, at give et nap med – ligesom hjemme i køkkenet på Fanø.

Gennem skibsklubben er der indkøbt t-shirts, krus og caps til besætningen, så der ad denne vej signaleres fællesskab blandt besætningen. Det er en ret enkel, men effektiv måde at gøre dette på. Motionsrummet, der ikke er det største i handelsflåden, bliver brugt flittigt og bl.a.

1. mester, Gracjan Tondel, har vundet en af de fine præmier i "Fit4Sea" konkurrencen. Der er dog sjældent kø i motionsrummet, hvorfor Freddy for nylig foreslog Handelsflådens Velfærdsråd og SEAHEALTH, at en omgang darts spil kunne blive populært på skibet. Vi vil klart nok gøre vores bedste for at få folk op af stolene. Derfor flyver der nu ofte pile gennem luften i motionsrummet på tankskibet.

#### ANSVARLIGHED OG SJOV – PÅ SAMME TID

Hvordan opleves disse tiltag og Freddy's meget åbne ledelsesstil af besætningen? Som overstyrmand Elizaldo Baul, der var



ude på sin første tur som overstyrmand, udtrykker det – "With a happy Captain and his support everything is easier".

I det hele taget var det meget tydeligt at mærke den gode stemning og samarbejdet, der herskede ombord. Det gode klima har en afsmittende effekt og gør, uden tvivl, arbejdsdagen både bedre og bare en anelse sjovere. Når det så er skipper, der går forrest på den sociale front, har det en stor betydning.

Nu skal ingen efterlades med det indtryk, at selvom der er tale om et "happy ship", at det så ikke samtidig er meget professionelt skib. Det ene udelukker bestemt ikke det andet, og ingen tvivl om, at her er der tale om et skib og en besætning, der er deres ansvar og opgaver fuldt bevidst.

#### FREDDYS FIDUS TIL ET GODT LEDERSKAB

Freddy har flere gange deltaget på MSSM-konferencen (Maritim Sikkerhed Sundhed & Miljø) i Nyborg, der afvikles af SEAHEALTH. En væsentlig grund til dette er ønsket om at høre om nye tiltag, der kan bruges om bord og til at gøre ham til en bedre leder. Rederiet og flere af Freddys kolleger deltagere også på MSSM, der afholdes hvert år. For Freddy er motivation og samarbejde afgørende nøgleord for et godt arbejdsmiljø på skibet. Han tænker dagligt over at give sin besætning ansvar gennem tillid, og have respekt for deres faglige stolthed. Han gør sit bedste for at være en god rollemodel som øverste sikkerhedsleder, men også at uddelegere og holde øje på sidelinjen uden at blande sig for meget.

Meget vand er løbet gennem åen, siden Freddy startede sin maritime karriere og han har, som det reflekterende menneske han nu er, naturligvis også flyttet sig holdningsmæssigt siden da. Der er mere fokus på hele arbejdsmiljøet, hvor de blødere værdier spiller en stor rolle. Sikkerhed og sundhed er ikke forbeholdt sikkerhedsorganisationen, men er nu i højere grad et ledelsesansvar. Hvis besætningen ikke oplever og mærker trivsel om bord, er det svært at få alle dele til at virke, mener

Freddy. Det hænger sammen som to ender i et råbåndsknob.

#### PAPIRARBEJDE ER EN KÆP I HJULET

Det er ikke nogen hemmelighed, at der er udfordringer forbundet med skabe et godt arbejdsmiljø. Freddy så for eksempel gerne, at papirmængden blev mindre, at tingene blev simplificeret og der var mere fokus på folks kompetencer, fremfor procedure-ræset. Desuden så han også gerne, at dialogen med organisationer og rederi blev gjort mere enkel. Dialogen med andre besætningsmedlemmer end skipperen kunne også godt forbedres. Der skal lyttes til dem, der har fingrene på pulsen – det er jo dem, som arbejder med tingene til daglig og har de gode løsninger. Jo mindre tid på papir- og procedurer, desto mere tid til forbedre forholdene for besætningen.

#### HVOR SKAL VI HEN, KAPTAIN?

På spørgsmålet om Freddys 'next move' for at fremme arbejdsmiljøet, siger han: "det samme - prøve at flytte så mange så muligt". AMAK SWAN er på vej til værft i enten Kroatien eller Tyrkiet og her skal besætningen selvfølgelig benytte tiden til at opleve lokalmiljøet.

Man kommer langt med en positiv indgang og et udtalt ønske om et godt arbejdsmiljø. Der skal lyde en stor tak til Freddy og hans besætning for nogle meget positive dage ombord.

AMAK SWAN er et tankskib leveret fra Desan Deniz skibsværftet i Tyrkiet i 2001.

Besætningen er på 18 mand og består af danskere, polakker, russere og filippinere.

Kaptajn  
Freddy Flindt-Petersen.



# VI TAGER PULSEN PÅ SØMÆNDENE I ROTTERDAM

I midten af oktober tog Handelsflådens Velfærdsråd og SEAHEALTH på skibsbesøg på 7 skibe i Rotterdam. Målet med skibsbesøgene var at få en status på, hvordan det står til om bord med arbejdsmiljø, sikkerhed, sundhed, velfærd og trivsel. Vi fik mange gode input og tak til alle for jeres gode modtagelse af os. Vi fik bl.a. talt meget om motion om bord og her er lidt indtryk fra 3 af skibene.

## Maskinmester på SELANDIA SWAN, Michael Labon

*Er det svært at få folk ind i motionsrummet?*

Det er ikke noget problem om bord på SELANDIA SWAN. Her bliver motionsrummet brugt flittigt. Vi har endda tænkt os at inddrage rygerummet for at få mere motionsudstyr.

*Hvorfor bruger du motionsrummet, Michael?*

Hvis nu man har bygget nogle frustrationer op i løbet af dagen, ligesom hvis man tager en flaske med kulsyre og bliver ved med

at ryste den, vil der være et stort tryk indvendigt. Man kan frigive noget af trykket ved at motionere, og det får jeg det meget bedre af.

## Engine Cadet på BRO NUUK, Tore Dansholm

*Hvordan går det med dig og motionen, Tore?*

Jeg er i gennemsnit 3 dage om ugen i motionsrummet. Jeg starter med cardio-træning, som for det meste er romaskinen, efterfølgende står den på styrketræning. Sammenlagt ca. én times træning per gang. Jeg benytter mig ofte af Handelsflådens Velfærdsråds motionsprogram. Nogle af mine kollegaer bruger det dog oftere. Jeg deltager også i Fit4Sea motionskonkurrencen, også for at se, om jeg kan finde tidligere kollegaer på andre skibe.

## Kaptajn på ANGLIA SEAWAYS, Henri Luffe

*Hvordan går det med rederierne, er de med på fitness-bølgen?*

Ja ja, se bare her! Vi har fået nyt udstyr til motionsrummene af DFDS fonden, og det gør det altså lidt sjovere at komme i bedre form.

**At fremme sundhed og trivsel** er en del af Handelsflådens Velfærdsråds service. Efter skibsbesøgene sammen med SEAHEALTH i Rotterdam, er det blevet tydeligt, at viden om sundhed og trivsel er noget, I på skibene kan benytte i jeres hverdag.

Brug motionskonkurrencen, spørg os om friske bøger, filmordning eller praktisk hjælp til at skaffe brætspil eller andet om bord. Har I mulighed for at komme lidt væk fra skibet i Rotterdam og besøge vores sømandsklub i Brielle, så kontakt os endelig.



Michael Labon, maskinmester på SELANDIA SEAWAYS.



Henri Luffe, kaptajn på ANGLIA SEAWAYS.



Tore Dansholm, engine cadet på BRO NUUK.



## Malerarbejde om bord på skibe – EPOXY

Har du helt styr på reglerne omkring maling, der indeholder epoxy?  
Vi har gjort det nemt for dig at få et overblik over arbejdet med malingen.  
Vi har nu 10 gode råd på vores hjemmeside. Se mere på

[www.seahealth.dk/epoxy](http://www.seahealth.dk/epoxy)



KODENR. 1993  
**3 – 5**



### Tallet FØR stregen

Fare ved indånding

Der er 7 grupper med kodetallene:

**00, 0, 1, 2, 3, 4, 5**

Jo højere kodetal, jo højere risiko ved indånding af dampe.

### Tallet EFTER stregen

Fare ved kontakt

Der er 6 grupper med kodetallene:

**1, 2, 3, 4, 5, 6**

Jo højere kodetal, jo højere risiko ved direkte kontakt og indtagelse af produktet.

# SeafarerHelp Annual Review 2015

## SeafarerHelp er en døgnåben hotline

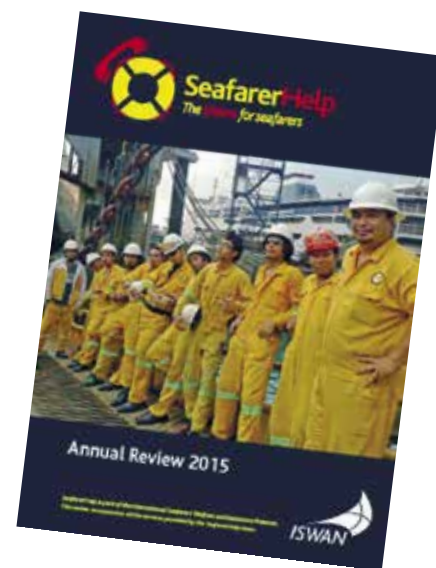
for søfarende, der drives af 'International Seafarers Welfare and Assistance Network' (ISWAN). Søfarende kan ringe til hotlinen via telefon, e-mail, sms, webchat eller via facebook.

Med ti medarbejdere, der tilsammen taler over 11 sprog, har SeafarerHelp hjulpet næsten 10.000 søfolk med 86 forskellige nationaliteter i 2015. De søfarende kontaktede SeafarerHelp fra 129 forskellige lande. De fleste henvendelser drejer sig om ubetalte lønninger, mens hjemsendelse og kontraktlige problemer ligeledes er tilbagevendende udfordringer for de søfarende. Mange af de opkald SeafarerHelp modtager henvises til specialiserede organisationer for direkte hjælp. Disse omfatter International Transport Workers' Federation (ITF) og velfærdsorganisationer som 'Missi-

on to Seafarers', 'Apostleship of The Sea' og 'Sailors' Society'. Andre organisationer, der har bistået de søfarende omfatter ambassader, havnemyndigheder og medicinske tjenesteudbydere.

SeafarerHelp følger op på alle tilfælde og søfarende får også mulighed for at give feedback på tjenesten. De har udtalt følgende: "fortsæt med at hjælpe de søfarende, der har brug for det", "det er vigtigt, at alle søfarende har en velgørende organisation som SeafarerHelp ..." og "det gjorde en stor forskel, da det gav en enorm lettelse for min familie og mig."

Roger Harris, den administrerende direktør for ISWAN, siger: "2015 blev endnu et travlt år for SeafarerHelp-holdet. Vi er stolte af vores dedikerede medarbejdere, som er i stand til at levere bistand døgnet rundt,



hver dag og året rundt til søfarende, uanset hvor de befinder sig i verden."

Læs hele rapporten på ISWANs hjemmeside på <http://seafarerswelfare.org/>. Du kan finde den via søgefeltet: Seafarerhelp annual review 2015

# KONKURRENCE

## SAFETY SELFIE

Kunne du tænke dig at vinde en iPad?  
Send os din bedste 'Safety Selfie'



...ligesom Martin her:

"Hej, jeg hedder Martin. Når jeg besøger et skib, har jeg altid sikkerhedshjelm på, og jeg sikrer mig, at flugtvejene er i orden. Her på skibet i Køge Havn er sikkerheden helt i top".

Du behøver ikke at se lækker ud. Du behøver heller ikke at være professionel fotograf. Du skal blot tage en selfie, hvor du, enten alene eller sammen med dine kollegaer, er 'safe at sea'.

Så hop med på bølgen og send os din selfie, der viser opfindsomhed, godt humør, teamwork og at det slet ikke er så svært endda.

For at gøre det lidt nemmere for dig, har vi sendt vores studentermedhjælper, Martin, i felten for at vise dig, hvordan man laver en 'Safety Selfie'.

### Gør sådan her:

1. Tag et billede af en sikkerhedssituation, som du tænker, andre søfarende kan få glæde af
2. Sørg for at du eller dine kollegaer er med på billedet
3. Ikke noget med nogle tommelfingre på linsen
4. Billedet skal helst stå skarpt
5. Skriv hvad safety-selfien går ud på...

**Send selfien til:** [dn@seahealth.dk](mailto:dn@seahealth.dk) og du deltager automatisk i konkurrencen.

Oplys dit navn og det skib, du arbejder på, samt en mailadresse og telefonnummer, hvorved vi kan træffe dig.

**Vinderen kåres i 'at Sea'-bladet i december 2017.**





Fotokonkurrencen 2015. Foto: Ole Jacobsen, MARY ARCTICA.

# HUSK FOTO KONKUR- RENCEN

**Handelsflådens Velfærdsråds fotokonkurrence afsluttes til nytår**, så husk at sende jeres billeder til os inden da! Du kan vinde flotte præmier både i den danske og den nordiske fotokonkurrence for søfarende. I begge konkurrencer er førstepræmien fotoudstyr for 5.000 kr., og alle, der deltager, modtager desuden en T-shirt med fotokonkurrencens logo.

Konkurrencen er for nuværende og tidligere søfarende på danske skibe, og der er frit valg på motivsiden. Billeder af solnedgange eller af fordækket i havvej er altid populære, men vi savner lidt flere "skud" af mennesker, såvel i arbejde som efter udskøjning.

Man bestemmer selv antallet af indsendte billeder. Billeder kan mailes til [foto@hfv.dk](mailto:foto@hfv.dk), sidste frist for indsendelse er 31.12.2016.

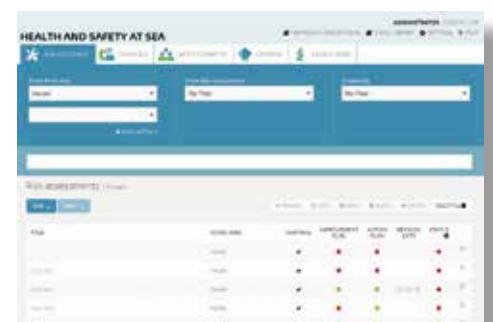
Læs mere om konkurrencen på vores hjemmeside på: [www.hfv.dk/fotokonkurrence](http://www.hfv.dk/fotokonkurrence)

## HEALTH AND SAFETY AT SEA IT-PROGRAM VERSION 5.0

Vi kan med glæde fortælle, at i starten er det nye år vil nye opdatering af Health and Safety at Sea være klar. En masse nye opdaterede features er tilført programmet, bl.a:

- Kan du bruge programmet både online og off-line (uden internetforbindelse).
- Et helt nyt design, der gør det nemmere og mere overskueligt at arbejde i programmet.
- Skal du blot installere programmet ét sted (en server eller en computer), og derefter kan andre computere få adgang via netværket.
- Database opdateringer til programmet vil være tilgængelige dagligt.
- Adgang til et helt nyt modul om sikkerhedsorganisationen
- Et helt nyt e-bogsmodul for SEAHEALTH publikationer og den nye lægebog i e-bogsformat.
- Papirløse brugermanualer i små videoer til at hjælpe med at komme i gang.

SEAHEALTH vil tage kontakt til rederierne ved programmets udgivelse for at sikre en enkel distribution og overgang til det nye program.



# SODA ER MED TIL AT FJERNE SVOVLET

Scandlines hybridfærger er en gevinst for både arbejdsmiljø og ydre miljø

**25 mio. euro. Det svarer til ca. 185 mio. kr.** og er det beløb, som Scandlines har investeret i sine fire færger på Østersøen for bl.a. at kunne overholde EU's svovldirektiv.

Men det er pengene værd og er samtidig blevet en gevinst for arbejdsmiljøet, konstaterer superintendent Fini Hansen, Scandlines. Gevinsten for arbejdsmiljøet er, at ganske almindeligt husholdnings-soda erstatter det stærkt ætsende natrium hydroxid – også kendt som kautisk soda – i de nystallerede scrubbere.

På hver færge er der, i konsekvens af svovldirektivet, installeret en scrubber. De fungerer kort fortalt ved, at røggassen i et lukket kredsløb ledes gennem en fin støvregn af havvand, som binder svovlet i røggassen. Ved at tilsætte et stærkt basis produkt, traditionelt natrium hydroxid (kautisk soda), neutraliseres svovlsyren, der er produktet af røggas og havvand.

Natrium hydroxid er stærkt ætsende og kan udgøre en risiko for de medarbejdere, som håndterer kemikaliet og vedligeholder anlægget.

Derfor er mulighederne for alternativer undersøgt, og det viser sig, at natriumbicarbonat er lige så effektivt. Det er almindeligt soda, som vi kender fra husholdningen. Det er tillige billigere, hvorfor scrubberne på Scandlines færger nu skal bruge soda.

Natrium hydroxid er en stærk base, der virker stærkt ætsende. Den primære fare er derfor ætsning af huden samt at få stænk i øjet. Ved indånding skal man beskytte sig mod natriumhydroxidstøv og tåge (aerosoler). Grænseværdien for natriumhydroxid er 2 mg/m<sup>3</sup> og det er en loftværdi.

Det betyder, at der ikke er en grænseværdi for dampe (ppm) og natrium hydroxid damper ikke af, men kan selvfølgelig findes i luften, i form af støv eller små dråber.

Muligheden for at erstatte natrium hydroxid med natriumbicarbonat, som er lokalirriterende, er nu godkendt i SEAHEALTHS kemikaliedatabase.

## RENT VAND RETUR TIL HAVET

Vandet fra scrubberne centrifugeres og restproduktet transporteres til et nyopført renseanlæg i Gedser, hvor det rensede og rene vand ledes retur til Østersøen.

Ikke alene arbejdsmiljøet men også det ydre miljø bliver tilgodeset, da der udledes mindre svovl, som ikke alene reduceres via rensningen af røggas men også via et mindre forbrug af diesel, som yderligere reducerer udslippet af CO<sub>2</sub>.

Mindreforbruget af diesel opstår, fordi de fire færger har suppleret den traditionelle dieseldrift med HYBRID el-drift. Skiftet mellem diesel og batteri sker automatisk og har nedsat forbruget af diesel med ca. 15 %.

## MÅLET ER ZERO-EMISSION

Investeringen er altså ikke kun et spørgsmål om at overholde svovldirektivet, om end det har medvirket til at fremskynde den. Investeringen er også led i Scandlines målsætning om zero-emission, som rederiet forventer at nå ultimo 2018 primo 2019, hvor færgerne kun vil udlede vand til omgivelserne. Også udslippet af CO<sub>2</sub> bliver reduceret til nul, fortæller Fini Hansen.



Foto: Peter Therkildsen, Scandlines

Scandlines færger er blevet hybridfærger og har fået en scrubber til rensning af røggas. Tidligere havde færgerne fem skorstene nu har de kun én.

# PolitikenWeekly og Politikens e-avis

Bor du fast eller midlertidigt i udlandet, har du stadig alle muligheder for at få adgang til den levende avis



## Få PolitikenWeekly leveret hver uge

Som en rigtig avis giver PolitikenWeekly dig et pusterum i den myldrende strøm af daglige nyheder og informationer. En rolig oase med baggrundsstof og indblik fra livet i Danmark og det danske syn på begivenheder i udlandet. PolitikenWeekly udkommer hver onsdag og sendes kun til adresser i udlandet.

## Få Politikens e-avis hver dag

Nu kan du læse den daglige Politiken på din tablet, smartphone eller pc, alle steder året rundt. Allerede kl. 23 dansk tid er avisen parat til at blive set og læst. Med e-avis får du adgang til Politikens avisarkiv fra din pc.

## E-avis tilbud til PolitikenWeekly abonnenter

Bestiller du nu, eller har du allerede, et PolitikenWeekly abonnement, så tilbyder vi dig at få Politikens e-avis til specialpris. Du skal vælge e-avis abonnementsperiode svarende til dit Weekly abonnement.

Bestil på [politikenweekly.dk](http://politikenweekly.dk) eller på +45 70 15 95 15



# NYT DEPOT I HAMBORG OG FRISKE BØGER I HONG KONG OG ROTTERDAM

Nu er det igen muligt at låne biblioteksbøger, og få udleveret friske aviser i havnen i Hamborg. I september fik Benediktekirken i Hamborg ny præst, Vicky Popp Fredslund, hvilket betyder, at vi har oprettet et bogdepot på kirken. Så tøv ikke med at kontakte kirken for nye bøger – Vicky har mange af dem.

Der er også sendt friske bøger til Hong Kong og til vores depot på velfærdsrådets station i Rotterdam. I Hong Kong er Signe, Dennis og Anders er klar til at levere bøger til skibe i havnen, og i Rotterdam sørger Jacob for at tage nye bøger med til jer.

Find oversigten over alle bogdepoter på bibliotekets hjemmeside, eller henvend jer direkte til biblioteket, hvis I mangler nye bøger.

## NYE BØGER PÅ BIBLIOTEKET

Krimi, spænding og andre romaner

Igen i år er der udkommet mange spændende bøger. En af de meget ventede krimier er 'Selfies', den syvende historie i Jussi Adler-Olsens serie om Afdeling Q. En anden spændende sag er tredje bind om Niels Oxen, 'De frosne flammer', skrevet af Jens Henrik Jensen, og også Leif Davidsen er ude med en ny spændingsroman, 'Djæveln i hullet', som foregår i Rusland. Til sidst skal nævnes 'Skyggezone', som er første bind i en ny serie af svenske Arne Dahl, manden bag bl.a. A-gruppen. Han starter her en ny krimiserie med politimanden Sam Berger i hoverollen.

I en anden boldgade finder vi to spændende historiske romaner, 'Haabet' af Mich Vraa, om et sort kapitel i Danmarkshistorien – slaveriet på de vestindiske øer. Nogle af de ord, der blev brugt i anmeldelserne af bogen var "kraftfuld og imponerende" og "barsk, smuk og medrivende". Benn Q. Holm har skrevet en bog med udgangspunkt i 2. verdenskrig, 'De levende og de døde', i den følger man en gruppe modstandsfolk fra 1943-50, og også denne bog fik anmelderne helt op at ringe med ord som "elegant" og "beskriver med indlevelse og præcision, hvad vi skal tage os i agt for."

## FAGBØGER

Bøger om anden verdenskrig får aldrig en ende, og i år er der gode titler at kaste sig over. I 'Skæbnkamp' beskriver forfatter Niels Bo Poulsen dagliglivet på begge sider af fronten i den tysk-sovjetiske krig 1941-1945, mens 'Efter Hitler' af Michael Jones beskriver de ti dages krig, som Europa oplevede efter Hitlers selvmord. Et andet aspekt af 2. verdenskrig behandles i Susan Southards bog 'Nagasaki - livet efter atomkrigen'. Bogens omdrejningspunkt er fem overlevende fra den atombombe, der 9. august 1945 blev kastet over Nagasaki.

Der udkommer også stadig mange biografier, bl.a. bogen 'Viggo Kampmann', med undertitlen "modig modstandsmand klog finansminister ustyrlig statsminister", skrevet af Poul Smidt, bogen 'Andreas Mogensen - min rejse til rummet' og 'Winston Churchills ungdomserindringer', hvor han fortæller om opvæksten, kostskolen, officersskolen og om felttogene i Indien og Sudan, Churchill – mine unge år, hedder den.

Til allersidst skal nævnes 'Ulv: dyret - myten - fremtiden' hvor forfatter, Niels Hein, giver en introduktion til ulven som zoologisk dyr, men også som en myte skabt af mennesket.



---

## AVISER OG BØGER I HAMBORG:

Vicky Popp Fredslund  
Benediktekirken  
Den Danske Sømandskirke i Hamborg  
Ditmar-Koel-Str. 2  
D-20459 Hamburg  
Tlf.: +49 (0) 40 371300 /  
+49 (0) 176 666 866 51  
hamborg@dankirke.de  
www.dankirke.de



## FÆRGERUTEN MELLERUP-VOER

i over 400 år

Bente Svane Kristensen

BogForm

**Søfartshistorie og færgehistorie** dækker mange aspekter. Alt fra den store jubilæumsbog om DFDS, som vi anmeldte i vores sidste blad, til denne lille sag om færgefarten over Randers fjord, nærmere betegnet ruten mellem Voer og Mellerup. Færgeruten er Danmarks mindste kongelige privilegerede færgefart, og udover at vi her får en samlet oversigt over færgefartens historie, fortæller forfatteren også om livet gennem tiderne på begge sider af fjorden.

Bogen er delt op i overskuelige kapitler og er illustreret med mange fotos og malerier, både nutidige og ældre, samt uddrag af lovttekster og fæstebreve.

Der er små fortællinger fra overfartens historie, f.eks. den om "Pinseforliset" omkring 1930, hvor et pinseselskab på ca. 100 mennesker med orkester måtte samles op af isbryderen ULLER (som var blevet hyret til at fragte folk fra Randers til Voer, hvorfra

de skulle videre med færgen til Mellerup Kro) fordi færgeprammens tov knækkede. Forfatteren kommer hele vejen rundt om færgestedet og oplandet med afsnit som: "Herregården Stenalts betydning for færgeriet", "Opbevaring af skattekorn ved Voer Færgested", "Søfartsbyen Mellerup", "Med toldkontrolløren på smuglerjagt" og "Dampskibsforbindelse til og fra København", en rute, der gik fra Randers til København, men dog med anløb af Voer Bro på udturen. Sidst i bogen hyldes færgen RAGNA, som i 2013 fyldte 50 år, og stadig sejler i dag.

Ja, det er lokalhistorie, og dermed måske mest interessant for folk i området omkring Randers, men undertegnede fandt det fascinerende, at komme i dybden med dette lille geografisk område i søfarts- og Danmarkshistorien.

Irene Olsen

## ÆRØSUND – et ikon, der gik til bunds

Leif Rosendahl

Marstal Søfartsmuseum, 2016

**Færgen ÆRØSUND** blev sænket i Det sydøstlige Øhav i oktober 2014. Den var Danmarks største og eneste privatejede jernbanefærge, og et ikon for mange mennesker. Den havde besejlet ruten Ærøskøbing-Svendborg fra 1960 til 1999.

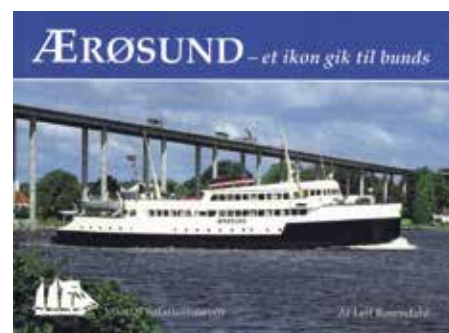
Leif Rosendahl fortæller i bogen hele historien om ÆRØSUND. Bogen er illustreret med mange fotos, bl.a. billedet af ÆRØSUND på vej mod bunden af havet, færgens generalarrangement er optrykt, og bagerst findes en statistik over passagerer, biler gods m.m. fra 1961-1999.

ÆRØSUND blev bestilt af Rederiet A/S DS Ærø og bygget på det tyske værft Husumer Schiffswerft AG.

Der var brug for en ny jernbanefærge, fordi der siden 1930 var blevet dyrket sukker-

roer på Ærø. Transporten med roerne til Svendborg og fra Svendborg med roeaffaldet, som skulle bruges til foder, var mest effektivt med jernbanetransport. Derfor var der anlagt en jernbane på Ærø. Ærøbanen var dog ganske kort, ca. 200 m, og gik fra færgelejet i Ærøskøbing til gartneriet Paradiset.

Forfatteren kommer med fakta og fortæller historier fra ÆRØSUNDS lange liv. F.eks. fik færgen lukket fordækket i 1970, motorerne blev udskiftet i 1988 og 1991 og der var planer om forlængelse af færgen i 1993. Der er et uddrag af nu afdøde skibsfører Birger Villads-Petersens erindringer og forfatteren fortæller om isvintre, en sejlads i is, som han selv var med på, og der berettes om en kollision med en lystbåd ud for Svendborg i 1991 – heldigvis kom ingen noget til.



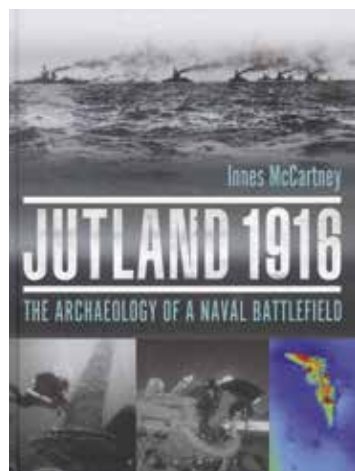
ÆRØSUND blev overflødig i 1999, og efter 13 år med skiftende ejere kom et kontroversielt forslag i 2012: Man kunne sænke færgen, så den kunne danne et kunstigt rev, blive mål for dykkere og fungere som et levende undervandsmuseum. Tilladelsen til sænkningen kom i juli 2014, og "d. 5. oktober 2014 kort før klokken femten fik ÆRØSUND en mindre slagside, men rettede sig op, inden den meget hurtigt sank med et sprøjt af luft og ved op gennem huller i dækket."

Irene Olsen

## JUTLAND 1916

The Archeology of  
a Naval Battlefield

Innes McCartney  
Bloomsbury



**Man skal ikke læse meget om maritim historie, før** man støder på beretninger om "Jyllandsslaget". Den 31. maj og den 1. juni 1916, midt under 1. verdenskrig, tørnede den tyske og den engelske flåde sammen i Nordsøen og Skagerrak.

Det beskrives stadig som historiens største søslag end ikke overgået af senere søslag under 2. Verdenskrig.

Det er hundrede år siden, at dette slag fandt sted, og i forbindelse med jubilæet er interessen for hændelserne blusset op igen - og nye oplysninger til belysning af slaget publiceres. I denne sammenhæng skal denne bog ses. Denne bog har sit udgangspunkt i den moderne tekniks mulighed for at gennemføre undervandsarkæologi på en hidtil ukendt måde. En drivende kraft i dette er danskeren Gert Norman Andersen der med sit firma JD-Contractor har foretaget undervandsundersøgelser i danske farvande i årevis. Jyllandsslaget har været omtalt og diskuteret i litteraturen i hundrede år. Når en hændelse fører til så store tab, menneskeligt og materielt, går jagen på årsagen til det skete ind. Søgen efter "skyldige" gik i gang straks efter slaget, og varer ved den dag i dag.

Med den moderne teknologi er det blevet muligt at lave en komplet fortegnelse over vrages placering, der naturligvis afviger fra øjenvidners beretninger. Det har været vanskeligt at udsætte nøjagtige positioner midt under et sådant slag, forfatteren gør også opmærksom på at deviationen i Nordsøen på tidspunktet for slaget var + 13,25 grader - Blåvand Radio meldte om vindstyrke 6 (12-14 m. sek.) - det har været let at komme til at lave en regnefejl.

De enkelte kapitler er bygget op omkring: beskrivelser af de enkelte skibe og deres placering, beretninger fra de overlevende, billeder og beskrivelser af vrage.

I bogens sidste kapitel diskuteres hele begrebet om undervandsarkæologi i forbindelse med undersøgelser af af, som i dette tilfælde, Jyllandsslaget. Et meget stort problem er beskyttelse af vrage. Undersøgelserne er jo knapt gået i gang, og mange uautoriserede dyk foretages på vrage - hvordan forhindres, at der fjernes dele af fra vrage?

*Jens Kostrup*

PS. Har man mulighed for det, er et besøg på Sea War Museum Jutland (<http://www.seawarmuseum.dk/>) i Thyborøn og mindeparken for slaget samme sted et besøg værd.

## Captain of the Carpathia

Eric L. Clements

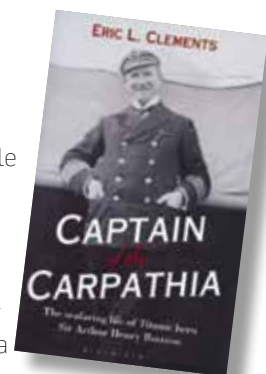
**Bloomsbury forlis** er beskrevet i en stribe bøger og også filmatiseret. Hele denne frygtelige tragedie har fået et skær af myte over sig og fascinerer fortsat.

Hvad mange dog ikke tænker så meget over, er den rolle skibet Carpathia og dets kaptajn Rostron spillede under den desperate redningsaktion, der fulgte i kølvandet på Titanics forlis. Det bedste i sømandsskabet kommer frem og bliver brugt for at redde liv.

Denne velskrevne og yderst detaljerede bog giver et unikt indblik både i den meget professionelle assistance Carpathia ydede som det første skib, der nåede frem, men ikke mindst historien om Arthur Rostron og hans imponerende karriere, der strakte sig over fire årtier.

For enhver med interesse for søfart og historien om Titanic kan denne bog kun anbefales.

*Søren Phillip Sørensen*



I næste blad kan man se frem til anmeldelser af bl.a. Martin Iversens "**Udsyn : ØK, Danmark og Verden**", to-bindsværket "**Odense Staalskibsværft : 1918-2012**" af Jens Toftgaard m.fl. og "**I fremmed havn: Dansk sømandskirke i udlandet**" med tekst af Lone Kühlmann og fotos af Trine Harden.

# Vores erfaring er din tryghed



Arbejdsskadeforsikring  
til ansatte i dansk søfart  
i mere end 100 år

Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart  
Amaliegade 33B, 2. sal • 1256 København K  
Tlf. +45 3313 8688 • [ufds@ufds.dk](mailto:ufds@ufds.dk) • [www.ufds.dk](http://www.ufds.dk)

Ulykkesforsikringsforbundet  
for dansk Søfart







# Expert Care

to Each Ship & Offshore Location



SHIP SUPPLY

Wrist Ship Supply is the world's leading ship and offshore supplier of provisions and stores with a market share above 7%. Wrist offers a global 24/7 service, including handling of owners' goods, shipping, airfreight and related marine services that meet the demands of international organisations as well as local businesses.

From offices around the globe all Wrist staff takes pride in making it easy for customers to receive their supplies - where and when requested - efficiently and at the best possible price. Wrist's mission is to provide expert care to each ship and offshore location.

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