

at SEA

SEA HEALTH & WELFARE for søfarende



Interview: "Det betaler sig at give lidt af sig selv" 04

Styrk dit mentale velvære med fysisk aktivitet 10

Personlige værnemidler: Åndedrætsværn 16

Tip en 13'er om sikkerhed 22

www.phsport.dk



Vi siger ikke noget om, hvor tit du skal vaske den. Vi bestemmer heller ikke, om du skal have den på under kedeldragten, i et svedigt motionsrum eller i off-duty-uniformen med pistøflerne.

Til gengæld laver vi gerne fede, personlige tryk på T-shirten.
Fx med skibstegning og logo.

SEA HEALTH & WELFARE hjælper gerne med indkøb af sportudstyr, tøj og meget mere gennem Poul Holm Sport. Kig forbi www.shw.dk/skibsklubben



POUL HOLM SPORT

www.phsport.dk • E-mail: info@phsport.dk
Tlf. 46 15 24 00

Hurtig levering - Lave priser - Høj service.

INDHOLD



Interview: "Det betaler sig at give lidt af sig selv" 04



Styrk dit mentale velvære med fysisk aktivitet 10



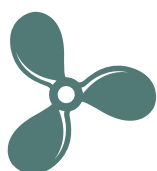
Personlige værnemidler: Åndedrætsværn 16

NYE LÆRINGSVÆRKTØJER 9
KORT NYT UDEFRA: GRÆNSEVÆRDIER 14
SPØRG KONSULENTEN: STØJ 15
TIP EN 13'ER OM SIKKERHED 22

MOHAMED BRINGER ET STYKKE
HJEMLAND OM BORD 24
HUSK! TILMELDINGSFRISTER 26
SØFARTENS BIBLIOTEK 27

Magasinet udgives af

SEA HEALTH
& WELFARE



Højnæsvej 56
2610 Rødovre, Danmark
Ansvarshavende redaktør
René Andersen
Faglige redaktører
Jacob Christensen
Torsten Mathias Augustsen
Kontaktperson Dyveke Nielsen
dni@shw.dk / 3140 5713

Forfattere
Kirstine Thye Skovhøj, Irene Olsen, Ester Ørum,
Anne Ries, Pernille Voigt Nordstrand, Anna Bergmark
og Dyveke Nielsen

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

Oplag 3.000

Bladet udkommer tre gange om året

Tilmeld/afmeld atsea@shw.dk

Forsidebillede: Carsten Villadsen

"DET BETALER SIG AT GIVE LIDT AF SIG SELV"

Efter syv år på verdenshavene fik Jannie Moesgaard Dinesen nok af at sejle. Hun kunne ikke længere leve med et svingende socialt fællesskab om bord, og savnet af dem derhjemme var for stort. Hun gik i land, men genfandt lysten til et arbejdsliv om bord, sammen med en helt ny ambition om at bidrage mere til fællesskabet om bord og insistere på tættere relationer.

Af Kirstine Thye Skovhøj, journalist

Der er tydelige maritime spor i lejligheden ud til Øresund på Amager i København, hvor 32-årige Jannie Moesgaard Dinesen bor sammen med sin kommende mand, Robert, når hun ikke er til søs som 1. styrmand på ét af Mærskes mange container-skibe. Et modelskib i træ, en plakat med fyrtårne og et miniaturecontainerskib bygget i Lego afslører, at her bor mennesker med hang til verdenshavene og søfart. På trods af sin unge alder har Jannie mere end 10 års erfaring i at navigere i det maritime fag. Et fag som hun med det samme følte sig hjemme i, da hun ved lidt af en indskydelse meldte sig til Forsvarets Dag og hørte om Søværnet, mens hun gik i gymnasiet. Men også et fag som hun på et tidspunkt måtte opgive, fordi den mentale belastning ved at være hjemmefra i lange perioder, uden tætte og sociale relationer om bord, blev alt for stor. Jannie valgte at skifte livet til søs ud med et kontorjob i land. Efter et par år bag skrivebordet trak havet igen i hende. Men hun vidste, at

noget måtte ændres, for at hun kunne trives til søs. Et særligt mantra, akkompagneret af et løfte til sig selv om at gøre noget helt anderledes, ledsagede hende, da hun genoptog arbejdslivet til søs. Det vender vi tilbage til.

DEN RETTE HYLDE

Det følte fuldstændigt rigtigt, da 20-årige Jannie, efter et par uddannelsesmæssige omveje, landede på Svendborg Søfartsskole for at uddanne sig til ubefaren skibsassistent. Før det havde hun aftjent værnepligt i Søværnet, hvor hun havde været på grundskole i Frederikshavn, og herefter fem uger på en sejlads med Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN fra Island til Grønland. Oplevelser der gjorde stort indtryk, og som bekræftede hende i, at det var søfartsvejen, hun skulle gå.

"Jeg var usikker som 20-årig og vidste ikke, hvilken uddannelse jeg skulle vælge. Det var meget svært for mig, men jeg mærkede, at her var noget, jeg var god til og som

faldt mig let. Det gav bare mening. Alle de maritime udtryk faldt mig naturligt. Jeg forstod instinktivt sproget og den verden, som er på skolen i Svendborg. Det var rart og beroligende. Det følte rigtigt i maven, og det var som om, at alt var spændende per automatik".

Én af skolens lærere spottede hurtigt, at her var en elev, der brændte for faget. "Min lærer, Per Gammeltoft, trak mig til side og motiverede mig til at søge ind som aspirant. Jeg havde ikke set mig selv som en ledertype eller officer, men jeg søgte ind hos Mærsk, blev tilbudt en stilling og i juli 2011 kom jeg afsted på mit første containerskib som dengang hed MAREN MÆRSK". Jannie blev færdiguddannet i 2016 og fik titlen 2. styrmand.

BØLGEN STOPPEDE

Om bord nød den nye søfarende at kunne veksle mellem teknisk svære opgaver og praktisk sømandskab, samt at forstå lovgivning og procedurer, skibsteknik og teori.



Foto: Carsten Villadsen

Jannie Moesgaard Dinesen er af den overbevisning, at der altid er et kæmpe potentiale for at skabe et fantastisk miljø om bord. Det handler om at vise interesse for hinanden og holde gang i både de lette og svære samtaler.

"Jeg elsker blandingen, for det er aldrig det samme. Ruten er ofte den samme, men selvom jeg kender havnene og vandene, så er det alligevel aldrig rigtig det samme. Der er noget andet i luften hver gang. Min udlængsel bliver mættet – også selvom jeg bare glør på bølger," forklarer hun med et lille grin.

Langsomt blev savnet til dét derhjemme stærkere og stærkere, og hun begyndte at fokusere på alt det, hun gik glip af ved at have et job til søs. Hun kunne ikke længere holde ud, at der gik lang tid mellem muligheden for at knytte tætte relationer om bord, og at det sjældent blev til mere end overfladisk small talk med kollegaerne. Hun delte ikke med nogen, at hun syntes, det var hårdt at være om bord. Hun løste sine opgaver, og trak sig ellers tilbage for at sove eller kontakte dem derhjemme. "Jeg oplevede, at mange var private og tilbagetrukne, for sådan er kulturen ofte bare til søs. Sådan var jeg også selv. Jeg syntes, det var enormt demotiverende,

når fx kollegaer begyndte at tælle ned til, hvornår vi kunne forlade skibet igen, så snart de var kommet om bord. I stedet for at fokusere på at få det overstået, burde vi skabe relationer til vores kollegaer og være til stede i nuet," siger Jannie.

"Jeg oplevede, at mange var private og tilbagetrukne, for sådan var kulturen ofte bare til søs. Sådan var jeg også selv."

Kæresten Robert, der er maskinmester og fra Skotland, bakkede hende op i beslutningen om at gå i land. Han kunne mærke, at hun var demotiveret og trængte til nye udfordringer.

"Han gav mig ret i, at det er et mentalt hårdt arbejdsmiljø, men han har sejlet i mange flere år, og havde ligesom accepteret, at sådan er kulturen bare," siger hun og uddyber: "Og det er jo lige dét, der typisk sker: Man vænner sig til arbejdsmiljøet, og så gør man ikke mere ved det, man går bare og vil have turen overstået. Sådan gik det også for mig, og til sidst havde jeg ikke lyst til at sejle mere".

Bølgerne blev skiftet ud med et job som lastplanlægger på Mærskes hovedkontor i København, hvor hun tilbragte to år med at koordinere lastning og losning af containere og få et endnu større indblik i den globale verdenshandel.

"Det var virkelig lærerigt og spændende, og godt for mig at komme tæt på min familie og venner igen. Samtidig mindede det mig også om, hvad jeg elskede – og stadig elsker – ved at være til søs".

NYE BØLGER PÅ HAVET

Efter et par år kunne Jannie mærke, at hun ►

igen fik udlængsel mod det uendelige blå hav og den optimale blanding af praktiske og teoretiske opgaver om bord. I 2020, midt i en verdensomspændende pandemi, gik hun om bord på et af Mærskes skibe, denne gang containerskibet MOSCOW MÆRSK. Med sig havde hun et helt særligt mantra: "Jeg vil gøre det anderledes. Jeg vil være med til at forandre det. Sammen kan vi gøre det meget bedre!".

"Det kan være grænseoverskridende at starte samtalen, men det er også enormt værdiskabende - og netop derfor er det så vigtigt."

Jannie følte et særligt ansvar for at være med til at forandre, udvikle og styrke det mentale arbejdsmiljø om bord. Hun vidste, at det var altafgørende for hendes egen trivsel og arbejdsglæde, at hun tog ansvar for at nedbryde nogle af de barrierer og kulturer, der havde medvirket til, at hun mistede lysten til at sejle.

"Mange er private og tilbagetrukne. Søfart er et konservativt fag, og det tager lang tid at ændre, for sådan er kulturen bare. Det er først de senere år, at man er begyndt at tale om psykisk arbejdsmiljø," siger hun og fortsætter:

"Der er kommet meget mere fokus på den mentale trivsel om bord og det psykiske arbejdsmiljø, og det er bl.a. takket være SEA HEALTH & WELFARE og rederier, der sætter fokus på det. Jeg synes, at jeg kan mærke, at der er sket en positiv udvikling bare i de par år, jeg har været i land, men der er stadig virkelig meget, der kan blive bedre".

TID ER EN MANGELVARE

Ifølge Jannie er én af de helt centrale udfordringer, ved at skabe bedre mental trivsel om bord, at tid er blevet en mangelvare i moderne søfart.

"Vi er på et skib, der er bygget til at flytte last fra A til B. Vi kan ikke lægge til for at tage på sightseeing, lave teambuilding eller sidde den halve nat og fortælle røverhistorier i salonen. Udbud og efterspørgsel har ændret sig markant, og kunderne kan ikke vente på deres frosne kød eller kondisko, mens vi laver sociale aktiviteter," siger hun og understreger med fast stemme:

"Sociale arrangementer gør en forskel, men det kræver tid, og det har vi ikke meget af om bord. Folk vil forandringerne, men der er ikke tid".

Hendes pointe er, at hvis man vælger at møde op til fx en filmaften, så går det udover ens søvn eller tid til at ringe hjem. "I de længste perioder har jeg otte timer mellem vagterne, og dér skal jeg nå at spise, sove, lade op og måske ringe hjem. Så jeg er pålagt et valg mellem Jannie-tid og social-tid, og vælger jeg fx det sociale, så er der mindre tid til at sove. Vi bliver ofte spurgt, om man ikke bare kan ansætte flere folk, bare lige 1-2 medarbejdere mere, men det er jo også en omkostning, og jeg kan ikke svare på, om det i virkeligheden ville gøre en forskel. Nogen skal stadig tage vagten på broen, og kan dermed ikke deltage i sociale arrangementer," siger hun og underbygger sin pointe: "Maskinmestrene bestemmer heller ikke, hvornår noget går i stykker i maskinen, så de kan heller ikke altid være med. Det samme gælder aktiviteter før grillaftener. Dem går kokken og stewarden altid glip af, fordi de forbereder måltidet. Der er jo intet ulovligt i den måde, vi arbejder på – det er moderne søfart. Så jeg ser kun én mulighed, og det er, at vi selv tager fat og ændrer miljøet om bord med de midler, vi har".

SPØRG IND – OGSÅ TIL DET SVÆRE

Hun mener, at der i stedet skal meget mere fokus på, at man som kollegaer kan skabe værdi for hinanden i alle sammenhænge – ikke kun når man er til en film- eller grillaften – men også når man sidder over maden, løser opgaver sammen eller holder en kort pause.

"Vi skal spørge mere ind til hinanden. Vi skal ikke bare stille ét spørgsmål, vi skal lade samtalen fortsætte, spørge ind til

mere og samle op på tidligere samtaler. Vi kan til en start spørge hinanden om familie, hvilke andre skibe man har været på, hvorfor man har valgt sådant et arbejdsliv. Det handler om at starte en samtale med hinanden og lade den fortsætte", siger hun og understreger: "Det kan være grænseoverskridende at starte samtalen, men det



Det kræver en indsats at lave sociale aktiviteter om bord, men string. Det skabte god stemning og energi, fordi folk hyggede sig

er også enormt værdiskabende – og netop derfor er det så vigtigt".

Kunsten er at få samtalen til at gå fra smalltalk til at nærme sig hinanden, skabe fortrolighed og tryghed, så man kan have en dybere samtale og dermed blive en reel støtte for hinanden i svære situationer. Netop det at støtte hinanden er vigtigere end nogensinde før, fordi hverdagen til søs har været stærkt påvirket af COVID-19 og stadig er det. Coronakrisen har haft mange negative og barske følgevirkninger for søfarende:

"Nogle har ikke kunnet komme hjem til meget syge eller døende familiemedlemmer, andre har været afskåret fra at deltage i begravelser. Så er der dem, der

har oplevet, hvordan det er ikke at kunne komme i land og få lægehjælp, så man fx kan få en tandpine behandlet. De har været tvunget til at vælge mellem smerterne eller få trukket en tand ud om bord. Selvom verden normaliserer sig, så er der stadig en stor grad af usikkerhed, og man holder stadigt vejret og tænker: Kommer min

for at holde fast i sit mantra om at være medskaber af dybere samtaler med kollegaerne.

"Jeg forsøger at give slip på min egen selvkontrol, fx ved at dele ud af mine egne følelser. Jeg siger højt, hvad der er svært. Jeg siger højt, når jeg savner Robert, og at det er svært at undvære hinanden i seks

Omvendt kan det have en meget negativ påvirkning, hvis man ikke føler sig tilpas, og måske yder man ikke lige den ekstra indsats, som pressede situationer om bord nogle gange kræver, mener Jannie. Det kan påvirke ens arbejdsindsats, men også den mentale omstilling, som der kræves, når man skal hjem.



Foto: Carsten Villadsen

det er indsatsen værd, mener Jannie Moesgaard Dinesen. Hun har fx sammen med en kollega stået for at arrangere Olympiade om bord: "Stilheden om bord blev afløst af begejstrelsen om en aktivitet".

afløser?" fortæller Jannie og understreger: "Det er alt sammen hårde sager, og alt det svære påvirker skibet".

Midlet til at gøre alt det svære, som besætningsmedlemmerne oplever både om bord og hjemme hos familien, lettere eller i hvert fald mindre ubærligt, er at tale sammen.

"Jeg prøver at tale med dem, der har det svært – fx kollegaer, der har mistet. Men jeg oplever en berøringsangst overfor at spørge om det svære. Det er svært at åbne op, være ærlig og sænke paraderne. Vi har en del indbyggede barrierer, og det er som om, at der er en grænse for, hvor meget man deler ud af sine personlige ting – jeg er også selv sådan".

Netop derfor gør Jannie selv sit ypperste

måneder, og at det er svært at leve med den usikkerhed, som Covid-19 bringer med sig".

Når man nærmer sig hinanden på det personlige plan og har det rart sammen, så styrker det også det faglige samarbejde, mener Jannie:

"Når man føler sig godt tilpas, så bliver man også mindre bange for at ytre sig, og man tør komme med idéer. Man bliver som medarbejder og kollega mere motiveret til at tage en ekstra tørn, hjælpe andre og være mere effektiv, og det er godt for både skibet og rederiet. Jeg tror også det handler om, at vi skal se og anerkende hinanden noget mere. Det har vi, der har en lederrolle, et særligt ansvar for".

"Hvis man ikke har det godt om bord, kommer man hjem og er enormt demotiveret. Man kan ikke bare glemme den stemning og det mentale pres, man har været under på skibet. Det tager tid at ryste af sig igen. Jeg har selv haft den her frustrerende følelse af at have ofret tid med mine venner og familie for at være en del af et arbejdsmiljø, der ikke er godt. Hvis man derimod er en del af et værdiskabende fællesskab, så bliver det meningsfyldt og energigivende".

SPREDER SIG SOM RINGE I VANDET

Lysten til at tale sammen, at vise interesse for hinanden og støtte hinanden i svære perioder, skal sprede sig som ringe ►

JANNIE UDEN FILTER – FØLG MED PÅ INSTAGRAM

På Instagram-profilen @jmdinesen deler hun ud af sine personlige oplevelser om livet i moderne søfart. "Jeg deler et ufiltreret indblik og italesætter, at alt ikke er rosenrødt. Det tror jeg er vigtigt at sige højt. På min profil får man både indblik i skidtet og kanelet! Jeg opfordrer også til, at vi lytter til hinandens historier; Jeg deler de historier som jeg møder blandt mine kollegaer. Historier som bevæger mig, og som er en del af mit drive, samt en del af den passion, der gør, at hver dag til søs stadig er det mest fantastiske i verden for mig".

i vandet, håber Jannie. Det skylder vi både hinanden og de kommende generationer af søfolk. Hvis vi ikke lykkes med at forandre kulturen, er hun bekymret for, at det bliver sværere og sværere at få unge til at bide på søfarts-krogen.

"Jeg er fuldt ud klar over, at det er en kulturændring, der tager tid, men vi har ikke et valg. Vi bliver nødt til at forandre, ellers kommer erhvervet til at stå med en kæmpe udfordring i forhold til at få unge ind i faget".

Hun væbner sig med tålmodighed, men accepterer ikke, at der ikke bliver gjort noget for at skabe et bedre mentalt arbejdsmiljø på skibene. Det kræver en fælles indsats: "Der skal skabes rum til, at vi tør tale sammen og være fortrolige. Jeg havde fx en kollega, der betroede mig om sin homoseksualitet, men som ikke ville stå frem om det foran resten af besætningen. Det dur ikke, at man gennem så mange uger eller måneder skal gå og skjule, hvem man er. Der er noget helt galt med et miljø, hvor man ikke tør stå ved, hvem man er som menneske. Det er for hårdt. Det er frygteligt at gå og være bange for, at ens omgivelser ikke vil anerkende en, som man er. Sådant et arbejdsmiljø vil jeg simpelthen ikke acceptere mere".

Der er store begivenheder under opsejling i Jannies privatliv. Ikke bare ét, men to

bryllupper, dog med den samme mand, venter lige rundt om hjørnet. Ét bryllup for den skotske familie og ét for den danske. Det er grundet corona-situationen, som det kommende ægtepar har tilpasset sig i bryllupsplanlægningen. Karriereplaner har den kommende brud også, næste professionelle mål for hende er at blive overstyrmand i løbet af de næste par år. Målet om at leve op til mantraet om at være både frontløber for og medskaber af at styrke det sociale fællesskab om bord kræver en vedvarende indsats. En indsats som hun allerede kan mærke har skabt forandring:

"Jeg tør lige så stille og roligt at lukke folk mere ind. Jeg er gået fra en følelse af, 'hvad har jeg gang i, og hvad laver jeg her', til at jeg har det virkelig godt om bord. Hvis man har det godt, så forsvinder de lange og hårde arbejdsdage i baggrunden – de er det værd," siger hun og slutter: "Når man nærmer sig hinanden og skaber relationer, bliver man også interesseret i at følge hinandens udvikling – både den faglige og personlige – fordi man knytter bånd. Jeg har lært, at det betaler sig at dele og give lidt af sig selv. Det giver værdi for mig og for fællesskabet. Det er virkelig motiverende at følge andre på deres videre færd, se dem blomstre, og se hvordan de venskabelige forbindelser, der opstår, spredt sig som ringe i vandet".

BYG TÆTTERE RELATIONER OM BORD – FØLG JANNIES FEM RÅD:

- Det er altid værd at lære hinanden at kende, også selvom man kun er sammen i en kortere periode.
- Vis interesse for hinanden og tal sammen.
- Uanset hvem vi er, og hvor vi er fra, om man har været til søs i 5 minutter eller 15 år, så tænk over, hvordan din attitude påvirker andre.
- Drop berøringsangsten, spørg til det svære og følg op på de svære samtaler.
- Hav øje for dem, der trækker sig tilbage for sig selv, måske har de brug for en ekstra opfordring til at deltage i samtaler eller sociale aktiviteter.



NYHED:

Undervisningsmateriale RETTET MOD CHIKANE OG MOBNING I SØFART

SEA HEALTH & WELFARE har udviklet en række nye værktøjer, som kan bruges af alle, som ønsker at sætte fokus på og forebygge chikane samt mobning!

DU ER MÅSKE:

- Medlem af skibets sikkerhedsorganisation?
- Officer om bord på et skib, der mangler inspiration til at begynde samtalen med besætningen om krænkende handlinger?
- En rederiansat, der skal holde en halv- eller heldags workshop om chikane og mobning på et officersseminar?
- Underviser på en søfarts- eller navigationsskole, der har brug for redskaber til at peppe undervisningen lidt op, i det til tider lidt svære emne?

Materialet er gratis at anvende og kan hentes på www.shw.dk/be-a-buddy





Når først I har set hinanden knokle og svede, er der nogle parader, der naturligt bliver sænket, og man ser nye sider af hinanden. Samtidig åbner man også op for en fælles interesse og tid sammen, på tværs af kulturer, sprog og arbejdsområde.

STYRK DIT MENTALE VELVÆRE MED FYSISK AKTIVITET

I den maritime branche er lange udmønstre, afsavn i forhold til familie og venner, travle arbejdsdage og ensformige omgivelser (især i en Corona-tid) velkendte faktorer som mange forsøger at tilpasse sig. Men desværre kan dette også have negative konsekvenser for det mentale velvære. Symptomer på psykiske lidelser, såsom angst, depression og stress, er ikke ualmindelige konsekvenser. Fysisk aktivitet kan dog være et redskab, der kan reducere symptomerne på de psykiske lidelser, og derudover skabe mere mentalt velvære. Når du er fysisk aktiv, er der især 5 faktorer, der kan være medvirkende til at styrke dit mentale helbred.

1. FYSISK AKTIVITET UDLØSER GLÆDES-HORMONER

Du har måske selv oplevet eller hørt andre sige: "Du får det så meget bedre efter

træning!" eller "Jeg får bare så meget mere energi efter at have trænet!" A-hvad? Efter at du har trænet? Hvad taler de om? Det kan måske være svært at sætte sig ind i, hvis du ikke elsker at løbe lange ture eller

"Du vil opleve, at du har mere mentalt overskud og bliver bedre til at stå i og håndtere vanskelige situationer, selv uden for træningens rammer."

løfte tunge vægte, og mest af alt bare har lyst til at dejse om på sofaen efter en lang dag. Men der er noget om snakken. Under

fysisk aktivitet udskilles flere forskellige hormoner. Blandt de hormoner er *endorfinerne*, som påvirker dit humør og sindstilstand positivt. Personer, der oplever stress, angst, depression eller generel tristhed, kan derfor styrke deres mentale helbred og psyke med fysisk aktivitet, fordi endorfiner udløses og påvirker sindstilstanden. Så selvom det måske har været en rigtig hård træningstime og du er fysisk udmattet, kan du opleve en glædesrus samt være helt "høj" og fyldt med overskud.

2. DU BLIVER FORTROLIG MED "FARESIGNALERNE"

Det er en naturlig konsekvens af fysisk aktivitet, at din puls stiger og at du sveder. Når du befinder dig i en stress- og angstlignende situation, kan din puls og kropstemperatur også stige. I situationer som sidstnævnte, virker høj puls og sved tvært-



imod unaturligt, uregelmæssigt og måske ubehageligt – som et slags faresignal fra kroppen, der kan være med til at forstærke dine triste tankemønstre. Men igennem fysisk aktivitet kan du "træne" eller vænne dig til, at det ikke i sig selv er spor farligt at have en høj puls og svede, med mere.

3. FLOW

Pulsen banker derudaf, du sveder og den ene kilometer tager den anden på cyklen. "Pludselig" er du færdig med dagens cykeltur. Under fysisk aktivitet kan du opleve at være i *flow*. Flow er en tilstand, hvor der er mulighed for at fordybe sig, og hvor man kan opleve, at ens tanker bliver afledt eller at man "svømmer hen". I træningsregi, eller under fysisk aktivitet, kan man komme i *flow*, fordi man f.eks. koncentrerer sig om at lave træningsøvelserne korrekt, eller at man fokuserer på at trække vejret og

kontrollere sin puls, eller måske bare elsker at mærke sveden pible ned fra panden. Flowet kan give dig mulighed for både ro og fordybelse i det der sker i nuet – altså træningen. I denne tilstand får de triste tanker mindre plads i dine tankemønstre, og måske bliver de helt afledt under fysisk aktivitet. Fysisk aktivitet og træning kan derfor føles som et "pusterum" og en god "afledningsmanøvre".

4. SUCCESOPLEVELSER

Selvom du ikke føler dig trist til mode, eller påvirket af stress, angst eller depression, så kan fysisk aktivitet og træning også påvirke dig og dit sind positivt. Måske kender du det med, at du skal tvinge dig selv ud ad døren med løbeskoene på, fordi motivationen ligger inde på sofaen. Eller at du nedstirrer vægtstangen nede i træningscenteret og begynder at tvivle på om du nu



HVAD KAN SEA HEALTH & WELFARE HJÆLPE MIG MED?

Viden og information om fysisk aktivitet:

Besøg vores hjemmeside for mere viden. Læs heriblandt artiklen: *7 gode råd til at komme i gang med træningen.*

Træningsfællesskaber, sjove konkurrencer og udfordringer:

Deltag i den årlige sportskonkurrence **Fit4SEA**, hvor du kan vinde flotte præmier og gøre dig fortjent til Fit4SEA trænings-tøj.

Bliv også en del af '**Fit4SEA Community**'-gruppen på Facebook. Søg efter "Fit4SEA Community".

Download **træningsudfordringer** du kan lave om bord. Enten som en del af din træning, som en opstartsfasen eller til at udfordre dine kollegaer med, i jeres pauser om bord.

Gratis træningsprogrammer og instruktionsvideoer:

På vores hjemmeside kan du finde gratis programmer til din løbe- eller rotræning. Der er også videoer, der gennemgår den gode teknik, tips og tricks.

Events på land:

Hvert år arrangerer SEA HEALTH & WELFARE fodbold- og golfturneringer for alle søfarende på danskflaggede skibe og elever på de maritime skoler i Danmark.

Kontakt SEA HEALTH & WELFARE:

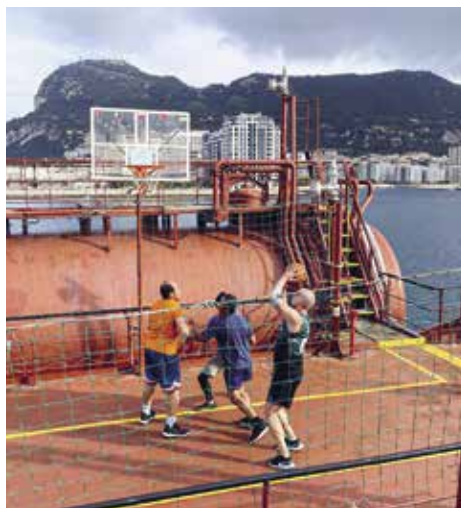
Du kan også altid komme i kontakt med en konsulent i SEA HEALTH & WELFARE. Har du spørgsmål til fysisk aktivitet, træning, kost og ernæring, er det sundhedskonsulent Pernille Nordstrand du skal have fat i.

E-mail: pvn@shw.dk

Telefon: +45 31 40 65 00

Alt sammen kan du finde på vores hjemmeside:

www.shw.dk/motion-og-sundhed



kan løfte den? Alligevel formår du at løbe 5 km selvom du egentlig ikke gad: "Jeg gjorde det!". Du løftede vægtstangen fra gulvet selvom du tvivlede: "Jeg klarede det!". Det er de følelser af overvindelse, som giver dig succesoplevelser med i bagagen, og som styrker dit selvværd, selvtillid og din tro på egne evner. Du vil opleve, at du har mere mentalt overskud og bliver bedre til at stå i og håndtere vanskelige situationer, selv uden for træningens rammer, fordi du gennem træning har fået den erfaring, at det, som kan være vanskeligt og hårdt, godt kan tackles og overvindes.

5. SOCIALT FÆLLESSKAB

Forestil dig en fællestræning med dine kollegaer. Det kunne f.eks. være en bordtennisturnering, små workouts på broen i jeres pauser, eller at I deltager i Fit4SEA konkurrencen. Når først I har set hinanden

knokle og svede, er der nogle parader, der naturligt bliver sænket, og man ser nye sider af hinanden. Samtidig åbner man også op for en fælles interesse og tid sammen, på tværs af kulturer, sprog og arbejdsområde. I kan derfor bidrage til et godt socialt arbejdsmiljø for jer selv og jeres kollegaer, ved at være fysisk aktive sammen.

Det kan være svært at komme i gang med fysisk aktivitet; det er ikke noget, der bare lige sker af sig selv. Det er heller ikke noget man nemt kan overtales til, men det skal prøves på egen krop. Der er altså mange gode grunde til at komme i gang med fysisk aktivitet, både fysiske men også psykiske grunde, som vi har fokuseret på i denne artikel. I SEA HEALTH & WELFARE vil vi gerne hjælpe jer i gang og give inspiration til at være mere fysisk aktive.



WHO'S ANBEFALINGER VEDRØRENDE FYSISK AKTIVITET

Konditionstræning:

WHO anbefaler at du skal være fysisk aktiv og lave konditionstræning ved moderat intensitet mindst 150–300 minutter om ugen.

Eller du kan korte tiden du er aktiv ned til mindst 75-150 minutter om ugen – men så skal din konditionstræning være af høj intensitet.

Det anbefales at kombinere konditionstræning af både høj intensitet og moderat intensitet inden for en kombination af de anbefalede minutter: 75-300 minutter om ugen.

Styrketræning:

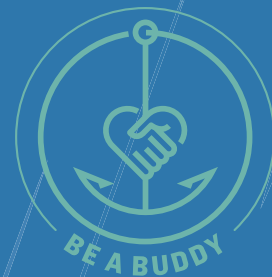
Du bør også udføre muskelstyrkende aktiviteter med moderat eller større intensitet, der involverer alle større muskelgrupper. Gerne to eller flere dage om ugen.

Stillesiddende adfærd:

Begræns den tid der bruges stillesiddende. Udskiftning af stillesiddende tid med fysisk aktivitet af enhver intensitet (selv lav intensitet) giver sundhedsmæssige fordele.

WHO anbefaler generelt, at alle voksne bør sigte efter at være mere aktive end anbefalingerne, for at mindske de skadelige virkninger af for lidt fysisk aktivitet.

ER DU OKAY?



OPLEVER DU

- KONCENTRATIONSBSVÆR?
- ENSOMHED?
- SØVNPROBLEMER?
- TRÆTHED?
- VREDESUDBRUD?
- ANGST?
- SELVMORDSTANKER?



Kontakt **SEA HEALTH & WELFARE** for gratis, anonym og uvildig rådgivning af en professionel psykolog.

Ring på + 60 15 58 24 eller skriv en mail til helpline@shw.dk

SEA HEALTH & WELFARE

Handelsflådens Arbejdsmiljø- og Velfærdsråd



KORT NYT UDEFRA:

Ny bekendtgørelse om grænseværdier for stoffer og materialer

Arbejdstilsynets nye bekendtgørelse nr. 1426 af 28. juni 2021 om grænseværdier for stoffer og materialer trådte i kraft 1. juli 2021. Arbejdstilsynets grænseværdier er også gældende til søs. Dette fremgår af Meddelelse A fra Søfartsstyrelsen kapitel 1 A regel 4.10.

Bekendtgørelsen implementerer 5 nye EU-grænseværdier for kræftfremkaldende stoffer, og skærper desuden den danske grænseværdi for dieseludstødningspartikler i arbejdsmiljøet.

EU's grænseværdi for dieseludstødningspartikler på 50 µg EC/m³ blev implementeret i Danmark i februar 2021. Som opfølgning på forslag fra Arbejds miljørådet har regeringen besluttet at skærpe den danske grænseværdi for dieseludstødningspartikler fra de nuværende 50 µg EC/m³ til 10 µg EC/m³ pr. 1. juli 2021. Det er på samme niveau som i Nederlandene og det laveste niveau i Europa.

Det er endvidere regeringens ambition at sænke grænseværdien for dieseludstødningspartikler yderligere til 5 µg EC/m³ i 2024. Dog med endelig stillingtagen i 2024, så denne yderligere skærpelse af grænseværdien kan udsættes indtil 2026 for de brancher, der med målinger kan påvise, at de for visse arbejdsprocesser har vanskeligt ved at efterleve en grænseværdi på 5 µg EC/m³.

Den nye grænseværdi for dieseludstødningspartikler kan have stor betydning for passagerskibe og ro-ro skibe i forhold til dimensionering af deres ventilationsanlæg på vogndæk. Vi har ikke på nuværende tidspunkt kendskab til aktuelle målinger, der kan give et bud på, om den kommende grænseværdi kan overholdes med de nuværende kapaciteter. Det kan også have betydning for de skibe, der får udstødning fra skibsmotoren ind på fx broen eller andre steder i skibet, hvor der arbejdes.

STØJ

KÆRE SEA HEALTH & WELFARE

Vi har for nyligt inkluderet et brugt skib fra 2010 i vores flåde, og vi har brug for jeres råd i forhold til det høje støjniveau, vi oplever om bord.

Jeg har som oftest arbejdet på skibe, der har været bygget i overensstemmelse med Søfartsstyrelsens krav, og jeg oplever stor forskel mellem de pågældende skibe og dette skib. Støjniveauet er meget højere, selv i kahytterne, hvor man burde have mulighed for at slappe af efter en dag med højt støjniveau.

Jeg vil gerne spørge jer om følgende:

Spørgsmål 1: Er der nogen grænser/anbefalinger for støjniveauet i værkstedet i maskinrummet? På de skibe, bygget i henhold til Søfartsstyrelsens krav, hvor jeg har arbejdet, har værkstedet oftest været lydisolaret, og vi har som oftest kunnet opholde os i værkstedet uden at bære høreværn samt har kunnet tale med hinanden.

På dette skib er lydniveauet omkring 90dB ved lav fart, hvilket faktisk er lidt højere end uden for værkstedet i selve maskinrummet. Det er muligt, at støj fra selve strukturen måske forværrer det målte støjniveau.

Spørgsmål 2: Når der er tale om et brugt skib, der nu sejler under dansk flag, er der så krav til, at vi som rederi gør noget for at mindske støjniveauet i de områder, der er dækket af reglerne om at mindske den støj, besætningen udsættes for?

Spørgsmål 3: Er der krav til, at vi får udarbejdet en støjniveau rapport for skibet, så vi ved, hvor besætningen udsættes for de højeste støjniveauer, så det bliver lettere at komme med anbefalinger til at beskytte dem?

Spørgsmål 4: Ville en støjniveau rapport gøre det lettere at komme med anbefalinger, der kan afhjælpe de problemer, vi har med støj i forskellige situationer, som for eksempel når skibet lægges til kaj?

Jeg ser frem til at høre fra jer.

Med venlig hilsen
John
Maskinchef

KÆRE JOHN

Indtil 2013 var internationale støjregulativer kun en anbefaling. Problemet her er, at skibet er bygget efter de internationale regulativer, der var gældende dengang (i 2010) for internationale skibe, men ikke efter danske regulativer.

Jeg har forsøgt at besvare dine spørgsmål i den rækkefølge, du har stillet dem:

Spørgsmål 1: Dengang skibet blev bygget, var den internationale anbefaling 85 dB(A) for værksteder, der ikke udgør en del af maskinrum, og 60 dB(A) for kamrene.

Spørgsmål 2 + 3: Så vidt jeg ved, skal rederiet få kortlagt lyd niveauerne om bord og få udarbejdet en støjniveau rapport, ikke nødvendigvis for at mindske støjen, men for at gøre det muligt at beskytte besætningen ved at bruge høreværn (personlige værnemidler). Tærskelværdien for støj om bord på danske skibe er 85 DB(A) for 8 timers arbejde, uanset om der er tale om regulativer før eller efter 2013. Uanset hvad bør du spørge Søfartsstyrelsen, hvordan de i praksis forholder sig til sådanne sager.

Spørgsmål 4: Ja, som regel vil støjniveau rapporten også indeholde forslag til forbedringer. Vi kan hjælpe dig og rederiet med at udarbejde en støjniveau rapport for skibet, og vi kan ligeledes rådgive i forhold til forbedringer, som I bør lave. Du skal dog være opmærksom på, at rederiet vil blive opkrævet betaling for dette.

Den bedste måde at komme i gang er at bede sikkerhedsorganisationen om bord om at sætte problemet på dagsordenen og sende referatet af sikkerhedsudvalgets møde til rederiet.

Jeg håber, at dette kan være en hjælp til at reducere støjen og skabe et bedre arbejdsmiljø.

Til orientering tager dette svar udgangspunkt i eksisterende regulativer, der kan findes på vores hjemmeside www.shw.dk.

Med venlig hilsen
Anne Ries
Seniorkonsulent hos SEA HEALTH & WELFARE



ÅNDEDRÆTSVÆRN

Hvad er et åndedrætsværn? Hvilke typer findes der? Hvornår skal jeg bruge det? Vi har samlet gode råd og svaret på spørgsmål om det personlige værnemiddel, der beskytter dine lunger og resten af luftvejene mod forurening.

HVAD ER ET ÅNDEDRÆTSVÆRN?

Åndedrætsværn er et personligt værnemiddel, som beskytter dine lunger og resten af luftvejene mod forurening i luften. Forureningen kan være støv, væsketåger (aerosoler, sprøjtetåger), dampe eller gasser. Forureningen kan enten give skader lokalt i luftvejene, eller optages via lungerne og føres med blodet rundt i kroppen.



HVORFOR SKAL JEG BRUGE ET ÅNDEDRÆTSVÆRN?

Du bør kun bruge åndedrætsværn, hvis du ikke kan beskytte dig på en anden måde. Det kan f.eks. være, at du kan anvende et mindre farligt kemikalie eller en mindre farlig arbejdsmetode. Det er også bedre, hvis du kan anvende lokaludsugning, der fjerner forureningen fra udviklingsstedet eller et lukket system. Det er nemlig ikke behageligt at bruge åndedrætsværn og det er vigtigt, at du bruger det korrekt, for at det virker. Husk også, at åndedrætsværnet ikke beskytter din kollega i nærheden.

Om bord på skibe er der dog arbejdssituationer, hvor man typisk vil bruge åndedrætsværn. Det kan være malearbejde, rustbankning eller i forbindelse med olie- og kemikalielaster, ved arbejde på manifold og i forbindelse med tankrensning.

ER DER FORSKELLIGE TYPER ÅNDEDRÆTSVÆRN?

Overordnet findes der to forskellige typer åndedrætsværn: Filtrerende åndedrætsværn (herunder turboudstyr og filtermasker) og luftforsyнет åndedrætsværn. Begge typer findes som hel, halv og kvartmasker.

Her ser du nogle eksempler på disse:



Luftforsyнет helmaske



Filtrerende halvmaske



Filtrerende kvartmaske



Filtrerende kvartmaske

ÅNDEDRÆTSVÆRNET SKAL BESKYTTE DIG MOD LANGTIDS-VIRKNINGER

Koncentrationen af luftforureningen skal dog først være bragt så meget ned, at der ikke er fare for bevidstløshed eller akut forgiftning, såfremt du er nødt til at tage masken af. Det kan blive nødvendigt, hvis luftforsyningen til åndedrætsværnet forsvinder. Ventilation kan være en måde at nedbringe forureningskoncentrationen på.

HVORDAN VIRKER LUFTFORSYNET ÅNDEDRÆTSVÆRN?

Med luftforsyнет åndedrætsværn får man luft tilført via en slange fra en kompressor eller fra en stationær trykflaske. Kompressoren skal tage sit luftindtag fra et sted, hvor der er ren luft. Luftforsynedet åndedrætsværn yder den bedste beskyttelse, fordi man bliver forsynet med luft fra et sted, hvor luften ikke er forurennet. Det luftforsynedet åndedrætsværn giver altså bedre beskyttelse end både filtermasker og turboudstyr. Luften fra kompressoren skal være ren og dette skal testes mindst én gang årligt. Denne kontrol kan foretages af skibet. Det luftforsynedet åndedrætsværn

kan bruges sammen med en hel- eller halvmaske samt hætte og visir. Helmasken beskytter bedst og den er lettere at tilpasse til forskellige ansigtsformer end en halvmaske. Der er derfor mindre risiko for utætheder.

Selvsugermaske virker ved at brugeren trækker vejret gennem en slange, der fører ud til frisk luft. Dette system er sikrest, hvis det er forsynet med en motor. Det er vigtigt, at det samlede system er godkendt. Luftforsyнет åndedrætsværn kan også beskytte mod iltmangel.

HVORDAN VIRKER FILTERRENDE ÅNEDRÆTSVÆRN?

En filtermaske kan være en hel-, halv- eller kvartmaske med udskifteligt filter. Filteret kan beskytte mod forskellige forureninger såsom væsketåger (aerosoler) og støv, samt dampe og gasser. Filtrene kan også være kombinerede, så de beskytter mod forskellige ting på samme tid; f.eks. både støv og dampe. Sidstnævnte kaldes et kombinationsfilter. Filtermasker filtrerer luften, men man skal selv trække vejret igennem filteret.

Også her er helmasken den, der beskytter bedst. Halvmasken er lettere og giver bedre udsyn end helmasken. Endelig er der filtrerende ansigtsmasker ("papirmaske"), hvor hele masken kasseres, når filteret er opbrugt. Disse er lettere og mere komfortable samt gode, når der er tale om støv, men det er vigtigt at vælge en godkendt type, gerne med regulerbare hovedstropper, udåndingsventil og tætningsring langs kanten.

HVOR MANGE FILTERKLASSER FINDES DER?

Der findes tre forskellige filterklasser for partikelfiltre:

- P1 (FFP1) med lav effekt,
- P2 (FFP2) med middel effekt og
- P3 (FFP3) med høj effekt.

Partikelfiltre med P1 må ikke bruges, hvis grænseværdien for det forurenende stof er under 5 mg/m³. Partikelfilter P3 anvendes især ved radioaktivt støv, bakterier og virus samt aerosoler i form af luftbårne dråber.

Gas-filtre inddeles også i 3 klasser:

Lav, middel og høj.

Derudover inddeles gasfiltrene i forskellige filtertyper. Se tabellen nedenfor. For Hg-P3, NO-P3 og SX findes filtrene kun i klasse 3.

TURBOUDSTYR

Trækker luften igennem et filter, men luften bliver hentet fra de forurenede omgivelser.

Turboudstyr er en fælles betegnelse for alle åndedrætsværn med filter, hvor brugeren ikke selv skal suge luften fra omgivelserne gennem filteret.

Der er derfor ingen åndingsmodstand – og det har betydning for brugstiden.

Da turboudstyr har batteri og motor, er det vigtigt at vide, om udstyret er eksplosionssikkert, hvis det skal bruges i områder, hvor der er risiko for eksplosion.

HVAD BESKYTTER DE FORSKELLIGE FILTERTYPER MOD?

Filtertype	Farve	Beskytter mod
A	Brun	Dampe fra organiske opløsningsmidler med kogepunkt over 65° C.
AX	Brun	Dampe fra organiske opløsningsmidler med kogepunkt på/eller under 65° C.
B	Grå	Uorganiske gasser og dampe, f.eks. klor og cyanbrinte og lignende gasser.
E	Gul	Sure gasser og dampe, f.eks. svovldioxid
K	Grøn	Ammoniak o.l. gasser
Hg-P3	Rød-Hvid	Dampe fra kviksølv og partikler
NO-P3	Blå-Hvid	Nitrøse gasser og partikler
SX	Violet	Specielle stoffer

Derudover findes der forskellige kombinationer af partikel- og gasfiltre, som ikke omtales her.

HVORDAN VÆLGER DU DET RIGTIGE ÅNDEDRÆTSVÆRN?

For at kunne vælge det rette åndedrætsværn, bør du overveje følgende faktorer:

1. Hvad skal du beskytte dig imod? Hvilke farlige stoffer er der i luftforureningen? – Er det støv, væsketåge, dampe, gasser eller en kombination?

Vælg luftforsyret åndedrætsværn, hvis der ikke findes filtre, der kan beskytte mod de kemiske stoffer i luften. F.eks. lavt-kogende væsker med kogepunkt under 65° C, som acetone eller stoffer der absorberes dårligt på kulfiltre såsom benzen. Disse informationer skal fremgå af sikkerhedsdatabladet fra leverandøren.

2. Hvor kraftig er luftforureningen? Hvor høje er koncentrationerne?

Åndedrætsværnet har en beskyttelsesfaktor, der fremgår af masken og brugsanvisningen. Beskyttelsesfaktoren er fastsat for en ideel situation, og den er derfor kun retningsgivende for hvilket åndedrætsværn, man bør anvende ved en kendt og given forurening. Man skal i praksis regne med en væsentlig lavere beskyttelsesgrad.

Beskyttelsesfaktoren angiver, hvor mange gange åndedrætsværnet kan nedsætte koncentrationen af sundhedsskadelige stoffer inde i masken i forhold til koncentrationen i omgivelserne – foretaget ved laboratorieafprøvning. Hvis der for eksempel i omgivelserne er en forurening på 1000 mg/m³, og åndedrætsværnets beskyttelsesfaktor er 500, vil der i indåndingsluften være en forurening på 2 mg/m³.

Beskyttelsesfaktoren for en helmaske med lufttilførsel fra en kompressor er 2000, mens den er 50 for en tilsvarende halvmaske.

Beskyttelsesfaktoren ved filtrerende åndedrætsværn er:

Filter	P1	P2	P3	Gas
Halvmaske	4	10	50	50
Helmaske	-	16	1000	2000

Vælg luftforsyret åndedrætsværn, hvis luftforureningen er så høj, at filtre ikke beskytter tilstrækkeligt.

3. Foregår arbejdet indendørs eller udendørs. Er der høj luftfugtighed? Er der høj temperatur?

Ved høje temperaturer vil fordampningen af organiske opløsningsmidler øges væsentligt. Eksempelvis når produktet påføres en varm overflade, f.eks. dækket eller tanktoppen, skal det første kodenummer forhøjes med 1 når temperaturen er 35° C eller mere.

Vælg luftforsyret åndedrætsværn ved høj luftfugtighed.

4. Hvor farlige er stofferne – er de f.eks. kræftfremkaldende, giver de allergi ved indånding eller lignende? Har stofferne en grænseværdi?

Vælg luftforsyret åndedrætsværn ved særligt farlige stoffer.

5. Hvor lang tid varer arbejdet?

Vælg luftforsyret åndedrætsværn, hvis arbejdet varer mere end 3 timer. Her kan turboudstyr være en anden mulighed.

6. Hvor fysisk belastende er arbejdet?

Vælg luftforsyret åndedrætsværn, hvis arbejdet er så fysisk belastende, at vejtrækningen gennem filter bliver vanskelig. Her kan turboudstyr være en anden mulighed.

7. Arbejder du med produkter med kodenummer?

Så kan du nemt se, hvilken type åndedrætsværn du skal vælge ud fra kodenummerskemaet.

8. Er der fare for iltmangel (Mindre end 21 % ilt)?

Hvis ja, så skal der altid bruges luftforsyret åndedrætsværn. Det er ikke alle luftforsynede åndedrætsværn, der er egnede til disse situationer, så vær opmærksom på de særlige regler om sikkerhedsforanstaltninger ved risiko for iltmangel.

9. Kan luftforureningen lugtes ved grænseværdien?

Hvis ikke, vil man ikke kunne lugte hvornår filteret er opbrugt og skal skiftes. Derfor skal der anvendes luftforsyret åndedrætsværn. Et eksempel på dette er benzen, der bl.a. findes i produkter fra råolie.

Du skal altid bruge turboudstyr med overtryk eller luftforsyret åndedrætsværn, hvis du har skæg, skægstubbe eller en speciel ansigtsfacon, da almindelig filtrerende åndedrætsværn ikke slutter tæt i den situation.

HVAD SKAL DU HUSKE I FORBINDELSE MED BRUGEN OG VEDLIGEHOLDELSEN AF DIT ÅNDEDRÆTSVÆRN?

Åndedrætsværn er et personligt værnemiddel. Det betyder, at det kun bør anvendes af én person, ellers skal det desinficeres grundigt.

Alle åndedrætsværn skal have en brugsanvisning, der fortæller om opbevaring, rengøring, vedligeholdelse mv. Det er vigtigt at rengøre og opbevare den korrekt. Du skal f.eks. pakke filtre til åndedrætsværn lufttæt, når de ikke bruges. Ellers kan de opsuge dampe og gasser under opbevaringen. Dette betyder f.eks., at åndedrætsværn og filtre ikke må opbevares i malershoppen.

Under alle omstændigheder er det vigtigt at kontrollere, at åndedrætsværnet slutter tilstrækkeligt tæt til ansigtet.

Det kan f.eks. afprøves ved at filteret lukkes/dækkes med plastfolie eller med hånden. Derefter kontrolleres det, om masken holder over- eller undertryk i 10 sekunder. Afprøvning af maskens tæthed kan også ske ved at et ufarligt lugt- eller smagsstof spredes omkring masken. Herefter kontrolleres det, om der er lugt eller smag af stoffet inde i masken.

Du skal have instruktion i korrekt brug, vedligeholdelse og opbevaring af dit åndedrætsværn. Det er også vigtigt at træne i korrekt brug, herunder hvordan masken tilpasses til dig.

HVORNÅR ELLER HVOR OFTE SKAL JEG SKIFTE FILTER?

For **gasfiltre** gælder det, at disse kan optage en vis mængde luftforurening. Herefter vil luftforureningen lække igennem. Inden dette sker, skal der skiftes til nyt filter.

Nogle leverandører vil kunne beregne den sandsynlige brugstid, hvis du kan oplyse forureningskoncentrationen og arbejdsbelastningen. Filtre skal skiftes i god tid før den beregnede brugstid nås. Hvis du bruger filteret mere end én gang, skal du være opmærksom på, at forureningen vandrer igennem filteret, mens det ligger og vi anbefaler derfor, at man som minimum skifter filteret efter 2 ganges brug.

A1-filtre må kun bruges kortvarigt: Maks. en halv time ved lave koncentrationer, AX er også et engangsfiltre, der skal skiftes efter dagens arbejde.

Filteret skal altid skiftes, så snart forureningen kan lugtes igennem. Personer med dårlig eller ingen lugtesans bør ikke bruge maske med filter eller bør alternativt skifte sin maske på samme tid, som sin kollega med god lugtesans.

For **partikelfiltre**, så øger støvbelægningen indåndingsmodstanden. Når indåndingsmodstanden bliver for belastende, skal filteret skiftes.



HVOR LÆNGE MÅ DU HØJEST BRUGE ET ÅNDEDRÆTSVÆRN PR. DAG?

Filtermasker må højst bruges i sammenlagt 3 timer pr. dag.

Hvis det kan forudses, at arbejdet vil tage mere end 3 timer, skal der anvendes turbo eller luftforsynet åndedrætsværn.

Luftforsynet åndedrætsværn og turboudstyr må højst bruges i sammenlagt 6 timer pr. dag.

Afhængig af arbejdsbelastningen og hvor svært det er at trække vejret, skal der være passende pauser i løbet af arbejdsdagen.

HVILKE KRAV FINDES TIL ÅNEDRÆTSVÆRN?

Åndedrætsværn indkøbt indenfor EU skal være CE-godkendte. Åndedrætsværn, der er købt udenfor EU, skal have en kvalitet på mindst samme niveau. Det er det samlede system (alle dele), der skal være godkendt.

Der findes standarder (EN) for alle typer af åndedrætsværn. På et godkendt filtrerende åndedrætsværn skal der stå EN149:2001 samt filtertype.

Du kan finde yderligere specifikationer i disse udvalgte EN-standarder for åndedrætsværn:

EN 136 + 136/AC	Helmasker
EN 137	Trykflaske apparater
EN 138	Selvsugermasker med eller uden blæser
EN 14594	Tryklufforsynede åndedrætsværn med kontinuert flow (hel- og halvmaske, HD-hætte og ansigtsskærm, hætte til sandblæsning, LD-hætte og ansigtsskærm) (erstatte EN 139, 270, 271 og 1835)
EN 140 + 140AC	Halvmasker
EN 14387	Gas- og kombinationsfiltre, AX gas- og kombinationsfiltre mod lavtkogende organiske stoffer (erstatte EN 141 og 371)
EN 143	Partikelfiltre
EN 149 + A1	Filtrerende ansigtsmasker – Engangsmasker (2001)
EN 405 + A1	Filtrerende ansigtsmasker – Vedligeholdelsesfri
EN 529	Åndedrætsværn. Anbefalinger for udvælgelse, anvendelse og vedligehold – Vejledning
EN 12941 + A1 og A2	Filtrerende åndedrætsværn med turbo og hætte (erstatte EN 146)
EN 12942+ A1 og A2	Filtrerende åndedrætsværn med turbo og maske (erstatte EN 147)
EN 14387	Åndedrætsværn – Gasfiltre og kombinerede filtre – Krav, prøvning og mærkning.
EN 14594	Åndedrætsværn – Kompressormasker med kontinuert luftstrøm – Krav, prøvning og mærkning.

OFTE STILLEDE SPØRGSMÅL:

MÅ MAN BRUGE TRYKFLASKER TIL LUFTFORSYNET ÅNEDRÆTSVÆRN?

Der må ikke anvendes trykflasker, der bæres på ryggen ved almindeligt arbejde om bord, da disse giver en for høj ergonomisk belastning (udstyret vejer op til 18 kg). Endvidere indgår trykflaskerne i nødberedskabet om bord og skal være klar til brug, hvis det bliver nødvendigt.

KAN JEG BRUGE ET FILTRERENDE ÅNEDRÆTSVÆRN, NÅR JEG SKAL MALE MED EN UDENDØRS-MALING MED KODENUMMER: 4-5?

Ja, hvis I kan organisere arbejdet så hvert besætningsmedlem kun skal male kortvarigt, f.eks. pletning og efterreparation i begrænset omfang; maksimalt 1 time pr. dag.

HVILKE PLIGTER HAR DIN ARBEJDSGIVER, OG HVILKE HAR DU SOM BRUGER?

Arbejdsgiveren skal afholde alle udgifter til anskaffelse, vedligehold og renholdelse og har ejendomsretten, mens du som bruger skal anvende åndedrætsværnet, når dette foreskrives.

TIP

en 13'er

OM SIKKERHED

Hvor godt har du og dine kollegaer styr på hviletider, CE-mærker og lokaludsugning?

Hiv fat i dine kollegaer og test, hvem af jer der har bedst styr på sikkerhedsreglerne om bord ved at tippe en 13'er om sikkerhed!

Spørgsmål	
1	Hvad er en RWA (Restricted Work Accident)?
2	Skal der anvendes lokaludsugning, hvis der udføres "hot work" på dækket?
3	Hvad betyder dette skilt? 
4	Må der ryges indendørs på danske skibe?
5	Hvor ofte skal drikkevandskvaliteten om bord undersøges?
6	Hvad er kravet til afholdelse af sikkerhedsudvalgsmøder?
7	Hvor mange hånd-arm-vibrationer må en person udsættes for i løbet af en 8 timers arbejdsdag?
8	Hvor ofte skal en risikovurdering (APV) revideres?
9	Hvor meget hvile skal en søfarende mindst have i løbet af en uge (7 døgn)?
10	Hvor varmt må væsken i en øjenskyllflaske maks. være ved brug?
11	Hvad er minimum diameter på et rygbøjlesystem?
12	Skal personlige værnemidler være CE-mærkede?
13	Hvor mange procent faldt anmeldte arbejdsskader til søs i 2020 i forhold til 2019?

- Tip en 13'er -

1	
En skade i forbindelse med en ulykke, hvor en person er sygemeldt i mere end 1 dag.	<input type="checkbox"/>
Ja, altid.	<input type="checkbox"/>
Åndedrætsværn påbudt.	<input type="checkbox"/>
Nej, det er ikke tilladt at ryge på danske skibe.	<input type="checkbox"/>
Mindst 1 gang om året.	<input type="checkbox"/>
Hver måned.	<input type="checkbox"/>
Grænseværdien må ikke overstige 5 m/s ²	<input type="checkbox"/>
Mindst hvert 5. år, men det anbefales årligt eller ved ulykkeshændelser.	<input type="checkbox"/>
Mindst 87 timer	<input type="checkbox"/>
Højst 40° C	<input type="checkbox"/>
Mindst 500x500mm	<input type="checkbox"/>
Ja eller have tilsvarende udenlandsk standard.	<input type="checkbox"/>
20 %	<input type="checkbox"/>

X	
En ubetydelig skade, hvor personen arbejder normalt efter skaden.	<input type="checkbox"/>
Nej.	<input type="checkbox"/>
Kun adgang for personer med gasmaske.	<input type="checkbox"/>
Ja, men kun i særlige rygerum iht. Rygelovgivningen.	<input type="checkbox"/>
Hver gang der bunkres vand af kendt kvalitet fra land.	<input type="checkbox"/>
1 gang om året + i tilfælde af dødsfald.	<input type="checkbox"/>
Grænseværdien må ikke overstige 10 m/s ²	<input type="checkbox"/>
Mindst hvert 3. år og ved ændring af arbejdsmetoden eller ved utilsigtede hændelser.	<input type="checkbox"/>
Mindst 67 timer	<input type="checkbox"/>
Højst 38° C	<input type="checkbox"/>
Mindst 600x600mm	<input type="checkbox"/>
Nej, det er lige meget.	<input type="checkbox"/>
25 %	<input type="checkbox"/>

2	
En skade der medfører, at personen ikke kan udføre sine normale arbejdsopgaver i 1 dag eller mere.	<input type="checkbox"/>
Ja, men kun hvis der er andre i nærheden.	<input type="checkbox"/>
Advarsel for giftige gasser.	<input type="checkbox"/>
Ja, skibet bestemmer selv sine rygeregler.	<input type="checkbox"/>
Kun ved mistanke om forurening af drikkevandet.	<input type="checkbox"/>
Mindst en gang i kvartalet samt i tilfælde af alvorlige ulykker om bord.	<input type="checkbox"/>
Grænseværdien må ikke overstige 2,5 m/s ²	<input type="checkbox"/>
Mindst 1 gang om året eller i tilfælde af ulykkeshændelser.	<input type="checkbox"/>
Mindst 77 timer	<input type="checkbox"/>
Højst 25° C	<input type="checkbox"/>
Mindst 800x800mm	<input type="checkbox"/>
Ja, altid.	<input type="checkbox"/>
30 %	<input type="checkbox"/>

1:2, 2:1, 3:1, 4:X, 5:1, 6:2, 7:1, 8:X, 9:2, 10:X, 11:X, 12:1, 13:2

Mohamed bringer et stykke hjemland om bord

Mohamed Salah Osman, der er velfærdsrådgiver hos SEA HEALTH & WELFARE i Port Said i Egypten, sørger hver dag for at forsyne danskflagede skibe med nyheder og læsestof fra de søfarendes hjemlande. Når muligheden byder sig, ynder han at gøre lidt ekstra for besætningen.

Af Kirstine Thye Skovhøj, journalist

45-årige Mohamed Salah Osman er nærmest vokset op i Port Said. Han bor kun 15 minutters gang fra havnen ved Suezkanalen, hvor omkring 50 skibe hver dag passerer igennem det vigtige knudepunkt mellem Europa og Asien. Lige siden han var en stor dreng, har han været vant til at hop-

pe om bord på nogle af de skibe, der hver dag passerer gennem kanalen for at levere aviser, bøger, film og nogle gange særlige hilsener til besætningen om bord. Hver dag modtager Mohamed en liste fra havnemyndighederne over, hvilke danskflagede skibe, der enten passerer igennem eller lægger til.

"Der kommer danskflagede skibe hver eneste dag. Nogle dage 4-5 skibe, andre dage 1-3 til skibe og når nogle lægger til, så har jeg mulighed for at gå om bord og blive samt snakke lidt".

60-70 % af skibene passerer kanalen uden at stoppe, men andre lægger til i containerterminalen i 6-7 timer ad gangen, og så er der tilstrækkelig tid til, at Mohamed kan komme om bord og få en lidt længere snak med besætningen.

For at komme om bord på de skibe, der ikke lægger til, benytter Mohammed en taxibåd, og overleveringen af aviser og bøger foregår, mens skibet sejler.

Mohammed driver SEA HEALTH & WELFARE's velfærdskontor, der har åbent 24 timer i døgnet, alle årets dage. Kontoret er udrustet med en særlig printer, der kan printe friske aviser fra besætningens hjemlande.

"Vi giver dem en lille bid af deres hjemlande, når vi går om bord med friske aviser. Det er noget særligt at få en avis i hånden fremfor at læse nyheder på internettet, og det er heller ikke altid, at de har en særlig god internetforbindelse," forklarer Mohamed og fortsætter:

"Jeg tror, at aviserne er med til at vække deres følelser, og får dem til at tænke på deres hjemlande på en god måde. Det med at bladere igennem en avis er noget helt særligt for dem. Det er det samme med bøger, det er noget særligt at få en rigtig bog i hånden fremfor at læse på en skærm".

På kontoret er der et fint lille bibliotek, som forsynes med bøger fra Danmark, og Mohamed modtager indimellem bogønsker fra de skibe, der nærmer sig kanalen.

"Jeg havde en kaptajn den anden dag, som sendte mig en mail, og efterspurgte en bestemt bog - jeg tror det var en krimi. Den havde jeg så klar til ham, da de sejlede igennem. Han blev meget glad," siger velfærdsrådgiveren og fortæller med latter i stemmen, at han efterhånden er velbevandret i dansk litteratur, i danske aviser og også taler lidt dansk.



FRA FAR TIL SØN

Mohamed er kommet på havnen i Port Said lige siden, han var barn. Før ham var det hans far, der tog sig godt af de søfarende: "Min far startede kontoret i 1976 og arbejdede her i mere end 40 år. Dengang tog han sig af skibe fra både Sverige, Norge og Danmark. Jeg begyndte selv at hjælpe, da jeg var omkring 14 år, og i 2014 overtog jeg jobbet fra ham".

Han husker særligt en oplevelse, han havde sammen med sin far, hvor de kom ud på et norsk skib med en avis til kaptajnen. Den norske kaptajn bladrede avisen igennem og hér fandt han en artikel og billeder af sin søn, som hjemme i Norge havde vundet en større sportskonkurrence.



"Jeg kan stadig huske, hvor rørt han blev over at få den avis. Vi skal huske på, at de søfarende er hjemmefra i uge- eller månedsvi, langt væk fra deres hjem og familie. Det gør noget særligt at få en avis fra sit hjemland i hænderne".

Indimellem får han hjælp fra sin ældste søn, som er omkring samme alder, som Mohamed var, da han begyndte at hjælpe sin far i havnen.

LIDT EKSTRA

Coronakrisen har – som alle andre steder – skabt udfordringer for velfærdskonsulentens arbejde.

"Der er rigtig mange restriktioner og regler, vi skal følge. Heldigvis er det blevet lettere,

især nu hvor vi er vaccinerede. Men vi har haft lange perioder, hvor vi ikke kunne gå om bord".

Og det har ærgret den energiske egypter, for han kan godt lide at gøre lidt ekstra for dém om bord, når der er mulighed for det. "Selv små gaver gør besætningen meget glade. Et år var julehilsenen fra SHW forskellige spil som backgammon og kort. Det gav besætningen noget at hygge sig med i fritiden. Det blev de meget glade for, kan jeg huske".

Med sine egne ord, prøver Mohamed altid at gøre lidt ekstra, når han kan.

"Jeg kan huske, at der var en gang, hvor jeg fik at vide, at kaptajnen på MUMBAI MÆRSK havde fødselsdag. Jeg fik det at vide i god tid, så jeg kunne have kage med om bord. Det vakte begejstring," siger han og understreger:

"Jeg elsker mit arbejde, og jeg prøver altid at gøre mit bedste, og så lige lidt mere end dét. Jeg prøver at sætte mig selv i deres sted. Det er et hårdt arbejde, de har, langt fra deres familier. Derfor gør jeg altid mit bedste, og det er dejligt at se glæden i de søfarendes ansigter, når de får en bog, avis, en hilsen eller en lille overraskelse".

Mohammed driver SEA HEALTH & WELFARE's velfærdskontor, der er udrustet med en helt særlig printer, som kan printe friske aviser fra besætningens hjemlande.

MOHAMED SALAH OSMAN:

45 år, bor i Port Said med sin kone, tvillingedrenge på 9 år og sin ældste søn, på 15 år.

Taler, udover modersmålet arabisk, både hollandsk, spansk og engelsk – og øver sig i dansk.

Har arbejdet som velfærdskonsulent siden 2014.

Er om bord/leverer til omkring 660-750 danskflagede skibe om året.

Har været på besøg i Danmark og ser frem til at komme på besøg igen.

SUEZKANALEN:

Forbinder Middelhavet ved Port Said og Det Røde Hav ved Suez.

Verdens længste skibskanal, som er farbar for store skibe.

193,3 kilometer lang og mellem 300 og 365 meter bred.

Op imod 25.000 skibe sejler gennem kanalen hvert år. Det svarer til omkring 14% af verdens skibsfart.

International Chamber of Shipping (ICS) anslår, at gods for en værdi på op mod 3 milliarder dollars passerer gennem Suezkanalen hver dag.

Blev indviet den 17. november 1869 af kejserinde Eugénie af Frankrig. Byggeriet af kanalen tog ti år og beskæftigede i alt 1,5 millioner mennesker. 120.000 af disse døde under arbejdet. Den primære dødsårsag var kolera, fulgt af et opskruet arbejdstempo.

Maksimal skibsbredde 77,5 m
Maksimal dybgang 20,1 m

PERSPEKTIV

At Suezkanalen har en vigtig betydning for verdenshandelen, er der ingen tvivl om. Eksempelvis kostede det 400 millioner dollar hver eneste time, at containerskibet EVER GIVEN sad fast i Suezkanalen. Efterfølgende efterfølgende meldte den Egyptiske regering ud, at de vil udvide kanalen de steder, hvor den er smal.

VELFÆRDSKONTORET I PORT SAID

Forsyner danskflagede skibe med aviser, bøger og dvd-film.

Har åbent 24 timer i døgnet, året rundt.

– Kort nyt –

HUSK!

31. december 2021 er sidste frist for ...

... ansøgning om lodtrækning om en feriebolig i 2022



... indsendelse af jeres
resultater til Fit4SEA



... indsendelse af billeder til fotokonkurrencen



**Så tøv ikke med at sende jeres
ansøgninger, billeder og resultater
ind allerede nu!**



Gode bøger i det elektroniske bibliotek anbefalet af bibliotekaren:

WHERE THE CRAWDADS SING af *Delia Owens* – en fin historie om pigen Kya der efterlades af sin familie én for én, men som alligevel finder en måde at overleve på i sumpskoven ved North Carolinas kyst.

GREENLIGHTS af *Matthew McConaughey* – historier fra McConaugheys liv – sjovt og interessant. Indlæst af forfatteren.

KAFKA ON THE SHORE af *Haruki Murakami* – en dejlig roman om en dreng, der går ud i verden.

THE HANDMAID'S TALE og **THE TESTAMENTS** af *Margaret Atwood* – "The Handmaid's tale" er bogen bag første sæson af HBO-serien af samme navn. "The Testaments" er forfatterens eget svar på, hvad der hændte nogle af kvinderne fra den første bog.

SHARK DRUNK af *Morten Strøksnes* – læs mere om bogen på side 28.

SHUGGIE BAIN af *Douglas Stuart* – læs mere på side 28.

MY DARK VANESSA af *Kate Elizabeth Russell* – foruroligende og interessant.

THE QUEEN'S GAMBIT af *Walter Tevis* – Netflix-serien af samme navn følger sit forlæg, men bogen er god, også selv om man har set tv-serien.

THE UNDERGROUND RAILROAD af *Colson Whitehead* – spændende og hyggelig.

PÅ BIBLIOTEKARENS LÆSELISTE:

ATOMIC HABITS af *James Clear* – hvordan man ændrer sine vaner.

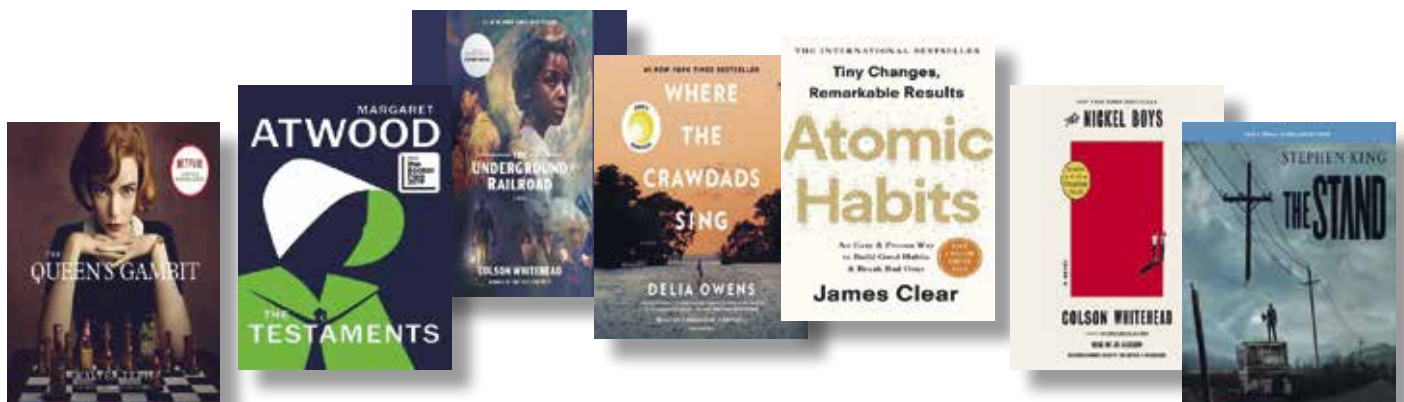
THE STAND af *Stephen King* – det er altid godt at læse en King-bog!

NICKEL BOYS af *Colson Whitehead* – efter jeg læste "The Underground Railroad" har jeg ønsket at læse mere af forfatteren.

For at kunne låne bøger hos The Seafarers' Library skal du have en personlig bruger. Send en mail med nedenstående oplysninger til bibliotek@shw.dk:

- Fulde navn
- E-mail
- Password på fire bogstaver/tal
- Dit skib og rederi
- Ønsker du at modtage informationer fra biblioteket ja/nej

Vi sender dig en mail, når din bruger er oprettet.





VOX POP

Betegnelsen voxpop stammer fra det latinske vox populi, der betyder folkets stemme, og det er præcis det, man forsøger at gøre i voxpoppen: Give folket taletid ved at interviewe en række mere eller mindre tilfældige personer om deres mening eller viden om et bestemt emne.

.....

HVORDAN BRUGER DU SØFARTENS BIBLIOTEK?

Vores bibliotekar har spurgt tre lånere af Søfartens Bibliotek, hvordan de bruger biblioteket, den seneste bog de har læst/lyttet til, og om de har en yndlingsbog/-emne.

Af Irene Olsen, bibliotekar og seniorkonsulent i SEA HEALTH & WELFARE



PIOTR KUNOWSKI, OVERSTYRMAND, ANN ROUSING

Hvilke bogformater bruger du?

"I løbet af det sidste år har jeg mest læst elektroniske bøger og lyttet til lydbøger. Hvis jeg finder noget i skibsbiblioteket, der interesserer mig, læser jeg også trykte bøger."

Hvilken bog har du senest læst/lyttet til?

"Den seneste bog jeg lyttede til var "Alexander the Great" af Phillip Freeman."

Har du en yndlingsbog eller et yndlingsemne?

"Mine yndlingsemner er sport, historie og natur, men jeg kan også godt lide krimier og kogebøger."



NIELS DYHR SØRENSEN, KAPTAJN, ANN ROUSING

Hvilke bogformater bruger du?

"Jeg læser trykte og elektroniske bøger afhængig af bogens format og tilgængelighed."

Hvilken bog har du senest læst/lyttet til?

"Den seneste bog jeg læste var en thriller af Stuart McBride, "The Missing and the Dead"."

Har du en yndlingsbog eller et yndlingsemne?

"Jeg har to yndlingsemner når det drejer sig om bogvalg – krimier og historie."



ANDERS, FREGATTEN ESBERN SNARE

Hvilke bogformater bruger du?

"Jeg læser både "gammeldags" bøger, elektroniske bøger og lytter til lydbøger. Jeg foretrækker dog en god "gammeldags" bog. Det giver den bedste fornemmelse, og det er lettere for mig at blive opslugt af den."

Hvilken bog har du senest læst/lyttet til?

"Jeg er for tiden i gang med "De blodrøde floder" af Jean-Christophe Grangé (filmatiseret med Jean Reno) i fysisk form."

Har du en yndlingsbog eller et yndlingsemne?

"Jeg er mest til historiske bøger, hvad enten det er skøn- eller faglitteratur."



Trænger du til en opdatering af skibsbiblioteket? Så send en mail til biblioteket med specifikke ønsker, eller bestil en blandet kasse og få bøgerne sendt ud med stores. Du kan også henvende dig til et af vores depoter rundt omkring i Danmark, Grønland og resten af verden for at få friske bøger derfra.

Kontakt biblioteket på bibliotek@shw.dk eller se kontaktoplysninger til vores depoter på www.sbib.dk.

Denne gang præsenteres tre gode bøger, som bibliotekaren senest har læst, sammen med to bøger om bedre trivsel på arbejdspladsen.

SHUGGIE BAIN

Douglas Stuart

Det er en hjerteskræende og barsk fortælling, Douglas Stuart har skrevet. Romanen er baseret på hans egen opvækst i Glasgow i 1980'erne, hvor han voksede op med en alkoholiseret mor, som han elskede højt og måtte tage sig af fra han var ca. 11 år. Det lyder virkelig nedslående, men jeg kan kun anbefale, at man læser romanen. Man føler med hovedpersonerne; man hepper og håber det bedste for dem. Findes også som lydbog på engelsk i The Seafarers' Library.

DET STORE STILEHÆFTE, BEVISET, DEN TREDJE LØGN (SAMLET UDGAVE)

Agota Kristof

Især første bog i denne trilogi, "Det store stilehæfte", gjorde stort indtryk på mig. Et par tvillingedrenge bliver sendt ud til deres mormor på landet under en unavn-given krig, og gennem deres stilehæfter fortæller de, hvordan de lærer sig selv at overleve det barske liv der. Vi får aldrig nogen navne, hverken på drengene eller andre personer, og tvillingerne omtaler altid sig selv som "vi", hvilket virker meget specielt. De to næste romaner fortsæt-

ter historien og vender den på hovedet, så man nærmest sidder tilbage som et spørgsmålstegn – det er fedt!

Bogen kan også lånes på engelsk med titlen "The Notebook, The Proof, The Third Lie".

HAVBOGEN

Morten A. Strøksnes

Dette er en særlig bog. Det er ikke bare en roman om to gutter, der forsøger at fange en grønlandshaj. Det er en stor historie, der løber ud ad mange tangenter, inddrager fakta om havet og dets betydning for menneskene gennem tiderne, og fortæller historier om historiske personer og særlige steder. På trods af svinkeærinderne, læser man videre for at få en afklaring på, om det lykkes de to venner at fange grønlandshajen. Den er vild, spændende og informativ.

Findes også som lydbog på engelsk i The Seafarers' Library.

VI HAVDE EN FEST PÅ ARBEJDET, MEN SÅ KOM PREBEN

– en guide til, hvordan du stopper følelsesmæssig forurening på jobbet

Rikke Østergaard

Følelsesmæssig forurening er forfatte-

rens sigende betegnelse for den dårlige atmosfære og det negative arbejdsmiljø, som kan opstå på arbejdspladser og blandt kollegaer. En arbejdsplads ladet med negativitet, brok, stress og manglende motivation skaber selvsagt dårlige resultater. Men hvordan får man vendt den følelsesmæssige forurening til et godt arbejdsmiljø, med positivitet, samarbejde og trivsel? Det giver Rikke Østergaard en række inspirerende og konkrete råd til i bogen.

EN KUR MOD KONFLIKTSKYHED

– bliv bedre til at sige det der skal siges
Anders Stahlschmidt

Konfliktskyhed er som tandlægeskræk. Angsten for at lukke munden op er så stor, at man hellere lader problemerne vokse. I denne bog beskriver forfatteren konfliktskyhedens modstridende følelser og tanker, og giver et indblik i, hvad man kan gøre ved dem. Bogen præsenterer en bred vifte af redskaber, der fører dig væk fra konfliktskyens tåger og træner dig til at blive bedre til at sige det, der skal til – på en ordentlig måde.



CBS EXECUTIVE TALKS

CBS Executive Talks er en podcastserie med fokus på aktuelle emner og tendenser inden for ledelse. CBS Executive Talks holder dig opdateret på den seneste forskning og giver dig inspiration til, hvordan du kan forblive relevant i din rolle som leder. Med Christiane Vejle som vært, mødes forskeren og praktikerer i studiet til en samtale om et ledelsesrelateret emne. Formålet er at give dig værktøjer og metoder til at handle og agere på baggrund af forskningsbaserede principper i en foranderlig og kompleks verden, der stiller høje krav til dig som leder.



ROLF ER RØRT

DR's hæderfulde formidlingspris, Rosenkjerprisen, gik i 2019 til TV2's cykelkommentator, Rolf Sørensen. Foruden at være den mest vindende cykelrytter i Danmarkshistorien nogensinde, har han som ekspert gennem snart 20 år gjort cykelsporten tilgængelig for de mange. Han har med andre ord løftet cykling fra underholdning til noget alment menneskeligt, som alle kan have glæde af. Gennem fire udsendelser udfolder vært Alberte Clement Meldal, Rolf Sørensens formidlingstalent, i selskab med flere af cykelsportens legendariske formidlingsstjerner. De fire gæster er Dennis Ritter, Daniel Dencik (bibliotekarens favoritafsnit), Jørgen Leth og Arne Nielsson.



"LYDVANDRING"

Er ikke en enkelt podcastserie, som man skal sidde ned og lytte til. Det er lydbeskrivelser og forklaringer til rigtige vandringer rundt omkring i Danmark, både ude og inde. Søger man på ordet i Google bliver man f.eks. henvist til en udendørs vandring rundt om Christiansborg Slot, som ligger i app'en Useeum (i denne app ligger der også andre spændende lydvandring fra København og andre lokaliteter i hovedstadsområdet).

Man kan også finde "poetiske lydvandring i naturen på Fyn". Denne serie lægger op til, at du går den rute, historien fortæller om, og udsendelserne kan høres gennem tjenester såsom Spotify. Det er fem lokale digtere, der guider dig gennem historierne.

I forbindelse med 100-årsfejringen af genforeningen med Sønderjylland, blev der lavet en række lydfortællinger. De indeholder samtaler og taler, som blev holdt i krattet i årene 1865-1920. Find dem via Vejen Kommunes hjemmeside.

Find selv flere lydvandring rundt omkring i Danmark med en hurtig Google-søgning.

