



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

Kvinnelige styrmenn



Bacheloroppgave utført ved
Høgskolen Stord/Haugesund – Studie for nautikk

Av: Reidun Berland
Camilla Njøs Jørgensen
Sarah Sangolt

Kand. nr 12
Kand. nr 22
Kand. nr 17

Sammendrag

Bacheloroppgaven om ”Kvinnelige stymenn” har som mål å sette fokus på dette tema. ”Vi ønsker å kartlegge om de kvinnelige offiserene fortsatt seiler? Hva er eventuelt grunnen til at kvinnene går i land? Hva må eventuelt til for at de skal fortsette på sjøen?”

Problemstillingen er valgt fordi det er få kvinner som seiler som offiserer i dag. Vi ønsket å finne ut av hva som eventuelt gjør det. Det er ikke så mange kvinner som har tatt nautisk utdanning. Undersøkelsen vår omfatter derfor kvinner utdannet i hele landet, over en periode på 20 år.

Med utgangspunkt i dette valgte vi å gjennomføre en spørreundersøkelse over et tidsrom på tre uker. Resultatet viser at kvinner ofte går i land når de stifter familie, men at dette ikke gjelder alle. Myten om at kvinner får barn og derfor går i land viser seg å stemme til en viss grad. Miljø, trivsel, lønn og fritid er en medvirkende faktor for dem som fortsatt seiler, men også for dem som tar seg jobb på land.

Man kan derfor trekke konklusjon om at det er personavhengig, hvorvidt man blir på sjøen eller velger en landbasert jobb.

Forord

Vi er tre studenter som studerer tredje året på Nautikk ved Høyskolen Stord/Haugesund. I vår obligatoriske bacheloroppgave er det ønskelig å sette fokus på kvinner med styrmannsutdanning.

Det har tatt i underkant av fire måneder å ferdigstille oppgaven. Takk til alle som har vært behjelpelige med å svare på spørreundersøkelsen i forbindelse med oppgaven, samt de som tok seg tid til å bli intervjuet. Spesiell takk til Lena Stølås for veiledning. Jorunn Henriksen og Geir Fritjof Foldøy ved utforming av spørreundersøkelsen. Øyvind Baardsen, Lise Langåker, Elisabeth S. Koren og Elisabeth Lønnå for bidrag med informasjon til oppgaven.

En stor takk til dem som har banet vei for oss og gjort det lettere for kvinner å utdanne seg til styrmenn.

Haugesund, 30. April 2010

Reidun Berland

Camilla Njøs Jørgensen

Sarah Sangolt

Foto fremside: Kapproing 17. Mai i Haugesund 2009, andre klasse nautikk, med kvinnelig styrmann

Foto: Berland, Reidun

Innholdsfortegnelse

Innhold

Sammendrag.....	2
Forord.....	3
Innholdsfortegnelse.....	4
1.0 Innledning.....	6
1.1 Bakgrunn.....	6
1.2 Hypoteser.....	6
1.3 Oppbygging av oppgaven.....	7
1.4 Avgrensing.....	7
2.0 Teoretisk del.....	8
2.1 Litteratur.....	8
2.2 Historien bak kvinner på sjøen.....	8
3.0 Empirisk del.....	13
3.1 Metodepresentasjon.....	13
3.2 Kvantitativ og kvalitativ metode.....	13
3.3 Feilkilder.....	15
3.4 Feilkilder fra vår side.....	15
3.5 Responsfeil.....	16
3.6 Utvalgsskjevhet.....	16
3.7 Frafalsskjevhet.....	16
3.8 Pre-test.....	17
3.9 Intervju.....	17
4.0 Datainnsamling.....	18
4.1 Hvordan vi fikk tak i datamaterialet.....	18
4.2 Andre måter vi kan bruke for å få inn svarene på.....	19

4.3	Spørreundersøkelsen	19
4.4	Utforming av spørreundersøkelsen	19
4.5	Beskrivelse av spørreskjemaene	20
5.0	Resultater	21
5.1	Utdanning	21
5.2	Oppnådde kvalifikasjoner	25
5.3	Fartøy.....	27
5.4	Arbeidsmiljø og lignende	28
5.5	Familie/venner	31
5.6	Jobb på sjøen (svar kun hvis du fortsatt jobber på sjøen)	35
5.7	Jobb på land (svar kun hvis du jobber/har jobbet på land)	37
5.8	Fremtidsutsikter	41
6.0	Intervjuer	44
6.1	Intervju med rederiene for å høre om deres inntrykk av å ha kvinner om bord	44
6.2	Norges første kvinnelige styrmann.....	46
7.0	Drøfting.....	48
8.0	Konklusjon	51
9.0	Ordforklaringer og forkortelser.....	53
10.0	Litteraturliste.....	54
11.0	Vedlegg	56
	Vedlegg 1: Norges første kvinnelige styrmann.....	56
	Vedlegg 2: Intervju med rederiene	59
	Vedlegg 3: Resultat av spørreundersøkelsen	65

1.0 Innledning

1.1 Bakgrunn

Den maritime næringen har siden 1996 (Maritimt Opplæringskontor) hatt fokus på kvinner på sjøen og oppfordrer kvinner til å søke på maritim utdanning. Det er likevel få kvinner i næringen. Målet med oppgaven er å sette fokus på kvinnelige styrmenn. Vi ønsker å finne ut hvorfor det ikke er flere kvinner på havet og om det eventuelt kunne vært gjort noe for at de som har utdannet seg, skulle fortsatt å seile.

Ønsket om å se nærmere på dette kommer av at vi alle er kvinner som tar nautisk utdanning. Alle tre har vært ute og seilt noen måneder, men ingen har seilt med kvinnelige offiserer.

Spørreundersøkelsen vil ta for seg kvinner som har tatt nautisk utdanning over en 20 års periode, fra 1985 til 2005. Vi forsøkte å få kontakt med kvinnene på alle høyskoler og fagskoler i Norge, samt Sjøkrigsskolen for å få oppgaven stor nok til å bli godkjent. Vi har valgt å ta med alle de tre typene utdannelse som leder frem til maritim profesjonsutdanning, dette for å se om det er noen forskjell på kvinner utdannet ved fagskole, høyskole eller Sjøkrigsskolen, og deres maritime karriere til sjøs. Resultatet av spørreundersøkelsen danner hoveddelen av oppgaven. Det skal være lett å lese resultatene av undersøkelsen, ut ifra hvert spørsmål.

Problemstilling:

Målet med oppgaven er å sette fokus på kvinnelige styrmenn. ”Vi ønsker å kartlegge om de kvinnelige offiserene fortsatt seiler? Hva er eventuelt grunnen til at kvinnene går i land? Hva må eventuelt til for at de skal fortsette på sjøen?”

1.2 Hypoteser

Ut fra problemstillingen ser man for seg følgende hypoteser.

- Kvinner går i land når de stifter familie.

- Kvinner med utdanning fra fagskole fortsetter å seile lengre enn kvinner som har høyskole utdanning.
- Flere vil velge rigg på grunn av turnus og lønn.

Dette vil bli drøftet og konkludert i siste del av oppgaven.

1.3 Oppbygging av oppgaven

Oppgaven starter med en historiedel som forteller om kvinners tradisjon for å jobbe på sjøen. Videre kommer den empiriske delen som omhandler metodene benyttet i oppgaven. Eventuelle feilkilder vil bli presentert i denne delen. Deretter kommer en analyse av spørreundersøkelsen og intervjuene som danner hoveddelen av oppgaven. Her vil det mest vesentlige bli trukket frem. Utfyllende svar og grafisk fremstilling vil kunne leses i vedlegget. Deretter kommer drøfting av resultatene opp mot hypotesene.

Avslutningsvis kommer konklusjonen, der en ved hjelp av datainnsamlingen, egne tanker og meninger prøve å trekke en slutning.

1.4 Avgrensing

Oppgaven var tenkt avgrenset til alle utdanningsinstitusjonene i de 5 fylkene Vest Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, for å få nok kandidater til å gjennomføre en gyldig oppgave. Det viste seg imidlertid å være få kandidater, og oppgaven ble således utvidet til å gjelde alle skolene i hele landet over en periode på 20 år, fra 1985 til 2005.

2.0 Teoretisk del

2.1 Litteratur

Det er i Norge i dag skrevet lite om temaet kvinnelige styrmenn. I Sverige kom det derimot ut en bok i 2005, ”Kvinnliga sjöman- finns dom?” av Ingrid Kaijser, som setter søkelyset på emnet. Denne boken har ikke blitt brukt, da oppgaven tar for seg kvinnelige styrmenn i Norge. I Norge kommer boken ”Maritime kvinner” høsten 2010 av Elisabeth Lønnå skrevet for Oslo Sjømannsforening. Denne ligger også litt på siden av det oppgaven prøver å belyse; hvorfor det ikke er flere kvinnelige styrmenn og hvorfor de slutter å seile. Elisabeth Lønnå har allikevel bidratt med verdifull informasjon om kvinners deltakelse til sjøs.

Siden styrmann ikke er noe tradisjonelt kvinneyrke og det er først i senere tid det er kommet kvinnelige styrmenn, vil historiedelen se på hvordan kvinner fikk et fotfeste innenfor den maritime næringen.

2.2 Historien bak kvinner på sjøen

Kvinner hadde ingen plass på sjøen, hvorfor skulle de ha noe med skipsfart å gjøre. Havet var mannfolkets område. Slik er kanskje tankegangen fremdeles hos mange (Elisabeth Lønnå /Oslo Sjømannsforening).

Kvinner om bord er i mot bildet sjøfolk har av seg selv og det fartøy de seiler. En kvinne kunne ikke ”renses” for å bli sjømann på grunn av overtro. De var og ble kvinner hele tiden. Som landkvinner har de riktignok en plass i sjømannens hjerte. Det går fram av sanger og fortellinger om innkjøpte presanger. Sjøfolk hadde ofte tatoveringer av kvinner som et minne og en trøst. Sjømenn var lenge borte og da hadde de gjerne en lokkende og eksotisk kvinne i en fremmed havn. (Berggreen, Christensen & Kolltveit, 1989).

Kvinner i mannsyrker blir sett på som noe revolusjonerende for vår tid. Før i tiden ble det sagt at kvinner brakte ulykke over sjøfolk og fiskere. Sjøkvinner var kvinner som var med mannen ut, som kone eller datter av skipperen (Berggreen et al., 1989).

En nærmere undersøkelse av skipslistene for 1900 viser at de fleste kvinner var messejenter, triser og lignende. Trise var opprinnelig en forkortelse for restauranttriser, og har bakgrunn

bl.a. i passasjerfarten innenriks, hvor det ganske tidlig var kvinner som stod for restaurasjonen. Sjøkvinnene utførte med andre ord tradisjonelt kvinnearbeid til sjøs som på land. For mange jenter var det nok mer eventyrløst enn interesse for servering og vasking som fikk dem til å mønstre på (Elisabeth Lønnå/Oslo Sjømannsforening).



Figur 1: 1917 recruiting poster for the United States Navy, featuring a woman wearing the most widely recognized uniform, the enlisted dress blues. (The insignia is that of a Quartermaster 1st Class) (Wikipedia)

”I 1917 opprettet Sjømannsskolen i Oslo egen telegrafistutdannelse” (Berggreen et al., s. 169, 1989). Senere fulgte de andre navigasjonsskolene etter (Berggreen et al., 1989).

I 1943 utdannet den første norske kvinnen seg som telegrafist, hun het Helene Fischer Dale. Hun var krigsseiler og utdannet seg i Toronto i Canada. Antallet kvinnelige radiotelegrafister gikk opp i etterkrigsårene. Det ville si at kvinner nå også var offiserer. I 1967 var det 24 prosent kvinnelige telegrafister, og dermed var det blitt et aktuelt og ikke så uvanlig

kvinneyrke (Elisabeth Lønnå/Oslo Sjømannsforening). Per 1. november 1963 var det 3902 kvinner av 63190 sjøfolk i arbeid på norske skip (Hammerborg, 2003).

I 1913 dro den første Amerikabåten ”Kristianiafjord” over Atlanterhavet, også med kvinnelige ansatte. Etter dette ble oversjøisk passasjertrafikk en mulighet for kvinner som ville til sjøs. I 1950-årene frem til siste halvdel av 1970-årene var høydepunktet for kvinners deltakelse til sjøs (Elisabeth Lønnå/Oslo Sjømannsforening).

Likestillingen i land gikk sakte, men spredde seg etter hvert også til skipssamfunnet, men viktigst var nok den store mangelen på sjøfolk i etterkrigstiden. De knapt 4000 kvinnene i flåten i 1963 var imidlertid ikke blitt ”en av gutta”. Kvinner arbeidet verken på dekk eller i maskin. Det var en del messepiker, men først og fremst mønstret kvinner på som telegrafister. Mellomkrigstidens arbeidsledighetskøer var erstattet av en voldsom etterspørsel etter sjøfolk i 1959. Om bord på skip skulle telegrafistene fungere som kapteinens sekretær, et anerkjent kvinneyrke også på land. Etter hvert fikk kvinnene innpass også i de tradisjonelle yrkene ombord. Kvinnelige stuerter ble smått et relativt vanlig syn, og i 1968 søkte Onstad Shipping i Oslo som første rederi etter kvinnelige dekksmannskaper. Anført av en sjømannsprest reiste det seg en storm mot initiativet (Hammerborg, 2003).

Det har aldri vært noen stor del av norske kvinner som har hatt sjøtransport som yrke. På det meste, rundt 1979, utgjorde det 0,5 prosent av den voksne kvinnelige befolkningen. Så seint som i 1968 var det knapt 7 av 100 sjøfolk kvinner, og tjue år seinere hadde det ikke skjedd noen større endringer (Elisabeth Lønnå/Oslo Sjømannsforening).

Kvinner fra hele landet har søkt arbeid på sjøen, men flertallet kommer fra de typiske sjøfartsfylkene og kystbyene. Yrkesstatistikk fra 1967 viser at selv om flertallet reiste ut når de var 20-24 år, var det også en stor gruppe kvinner i 40 årene som var ”førstereisjenter”, i en alder da de fleste hadde perioden som småbarnsmor bak seg. Sjømennene satte pris på å få kvinner om bord, og det var også de som mente at stellet i lugarer og messe ble bedre når jenter gjorde det. Det var likevel ikke alle som var like positive, noen mente kvinner om bord lett førte til sjalusi og ufred (Elstad, 2004).

I senere tid har kvinner gått inn i de tradisjonelle mannsyrkene om bord (Elisabeth Lønnå/Oslo Sjømannsforening).

Med et økende antall kvinner i handelsflåten kom behovet for ny lovgivning særlig når det gjaldt aldersgrenser og graviditet. I Sjømannsloven av 1923 var aldersgrensen for arbeid ombord 15 år uansett kjønn. Da ny Sjømannslov ble vedtatt i 1953, hevet Stortinget lavalderen for kvinner til 20 år. Gutter som jobbet i byssa, messa eller på dekk kunne fremdeles være ned til 15 år, mens maskingutter måtte være 16 år, fyrbøtere og kull lempere 18 år (Sjømannsloven av 1953.) Dette har vi fått dokumentert fra Elisabeth Lønnå¹, som skriver boken ”Maritime kvinner”.

Det var altså fremdeles ikke likestilling, grunnen var at jenter trengte mer beskyttelse enn gutter. Det kom mange klager på dette til Likestillingsombudet, som ble opprettet i forbindelse med at Likestillingsloven ble vedtatt i 1978. I 1980 behandlet Likestillingsombudet noen slike klager, og kom til at ”Etter Likestillingsombudets mening kan det ikke være saklig grunn til å opprettholde et skille her” (Årsmelding fra Likestillingsombudet 1980). Men ombudet kunne ikke gjøre noe med saken likevel, fordi Sjømannsloven var en særlov som fikk forrang fremfor Likestillingsloven. Først i 1986 ble loven lik for kjønnene. Da ble lavalderen satt til 17 år for begge kjønn (sst.).

Det var ikke noen lov om at kvinner ikke fikk lov til å gå på styrmannskolen, men man måtte ha lang fartstid på dekk, for å få det måtte man få hyre på dekk. Det fikk ikke jenter. Det var jo opp til hvert rederi, og de hadde ikke den praksisen. Da de første jentene fikk hyre på dekk og i maskinen i 1968, var det Onstad rederi som tok initiativet. Det ble protester mot at dette skjedde. Det egnet seg ikke for norske jenter med slikt arbeid, ble det sagt. Jentene fortsatte likevel. Senere ble ordningen med sjøkadetter opprettet. Da trengte man ikke fartstid, dette var en fordel for jentene (sst.).

Jenter fikk ikke være med på skoleskipet Christian Radich før i 1983, mange var sinte for det. Som man skjønner var det ikke lett å være kvinne og ønske å reise til sjøs hvis man ikke ville være messepике eller radiotelegrafist. Det var komplisert for kvinner som ville bli sjøfolk, og det var altså mange klager på ordningen (sst.).

Ved slutten av 1960-årene mønstret noen ytterst få kvinner på som dekksmannskap. Et avisutklipp fra 1934 handler om Gudrun Eilertsen som tok kystskippereksamen i Sandefjord. Hun sa til avisen at hun ikke hadde tenkt å arbeide som skipper, men synes det var moro å ta

¹ Elisabeth Lønnå, historiker, forfatter og dr. philos, Universitet i Oslo . E-post 03.03.2010, 04.03.2010 og 20.04.2010

eksamen. Hennes mann var navigasjonslærer, hun tenkte kanskje hun kunne hjelpe ham litt i undervisningen. Dette har vi fått dokumentert fra Elisabeth S. Koren².

Utover 1970-tallet kom kvinner til i flere stillinger til sjøs. I 1972 kom den første norske kvinnelige maskinisten på et norsk skip. Hun heter Grete Lill Gundersen og seilte i Wilhelmsen, hun ble senere den første maskin sjefen. I 1997 ble hun plattformsjef på Statoils FPSO Åsgard A. I 1973 kom den første norske kvinnelige styrmannen på et norsk skip. Hun heter Ann-Marie Prytz og ble senere den første kvinnelige skipsføreren. Prytz seilte på tankskipet ”Bertha”, Th. F. Feketev & Co i Tønsberg. Dette vakte mye oppsikt i datidens aviser (sst.).

Kvinner i arbeid på norske skip var et brudd med århundre lange tradisjoner, og til tross for en del kritiske avisreportasjer om kvinnen som en negativ faktor i skipssamfunnet og noen negative leserbrev, gikk kvinners deltagelse som dekkmannskap og offiserer på norske skip rolig for seg (Hammerborg, 2003).

En artikkel i Bergens Tidene 3. februar 2009 viser en statistikk over kvinneandel i høyere utdanning i perioden 2002-2009. Kvinneandelen innen maritim utdanning er 13 prosent. Dette gjelder høyere utdanning fra høyskole og universitet (Mjør & Berentsen, 2009). Det viser at prosentandelen for kvinner er gått opp, men fremdeles er lav.

Kvinner fikk lov til å ta alle typer utdanninger på universitetet fra 1884, men universitetene hadde ikke maritim utdanning på denne tiden. Dette har vi fått dokumentert av Elisabeth S. Koren³. Vi vet derfor ikke hvorvidt kvinner ville fått tillatelse også til slik utdanning eller om det ville vært forbudt.

I norsk skipsfart foregår det for tiden en omfattende rekrutteringskampanje til maritime yrker i regi av stiftelsen Maritimt Forum. Forumets kampanje ”Ikke for alle” rettes til norske ungdommer og oppfordrer dem til å velge maritime utdanninger og maritime yrker (”Ikke for alle”). Det er stor interesse nettopp for rekruttering av jenter til norsk skipsfart.

I neste kapittel omtales metodene brukt for å samle inn informasjon om kvinnene som har tatt nautisk utdanning.

² Elisabeth S. Koren, Førstekonservator. Norsk Maritimt Museum, Oslo. E-post 12.02.2010

³ Elisabeth S. Koren, Førstekonservator. Norsk Maritimt Museum, Oslo. E-post 12.02.2010

3.0 Empirisk del

3.1 Metodepresentasjon

Ut fra problemstillingen vår der ”Vi ønsker å kartlegge om de kvinnelige offiserene fortsatt seiler? Hva er eventuelt grunnen til at kvinnene går i land? Hva må eventuelt til for at de skal fortsette på sjøen?” har vi valgt å bruke disse metodene.

3.2 Kvantitativ og kvalitativ metode

I dette avsnittet vil de to ulike metodene som er brukt for å samle inn svarene fra kandidatene og rederiene bli forklart. Både kvantitativ og kvalitativ metode ble tatt i bruk.

Kvantitativ for å få synspunkt fra flest mulig kandidater i den gitte perioden, og kvalitativ metode i form av dybde intervjuer med rederiene som har kadettavtale med Høyskolen Stord/Haugesund, for å få deres synspunkt på kvinnelige sturmenn.

Oppgaven kan være farget av at vi alle er kvinner som har et ønske og mål om å komme oss ut på havet. Dette har vi prøvd å ha i tankene underveis i arbeidet med oppgaven.

Fordeler

Siden svaralternativene er bestemt på forhånd ved en kvantitativ undersøkelse gjør dette det enklere når man skal analysere resultatet av undersøkelsen. På bakgrunn av at en slik undersøkelse er anonym vil respondentene svare mer ærlig (Larsen, 2007).

I kvalitative undersøkelser har en mye større nærhet til det/de som blir undersøkt. Dette åpner for at undersøkelsesenheten selv kan styre sin egen medvirkning. En ønsker at de synspunkter som kommer til uttrykk er undersøkelsespersonenes egen forståelse. Det er derfor viktig at de i størst mulig grad får styre utviklingen av intervjuet. Men en må likevel ha klart i forkant hvilke forhold en ønsker å få klarlagt. Dette gjøres ved at en har en intervjuguide, som en prøver å følge (Holme og Solvang, 1996).

Ulemper

Ved en kvantitativ undersøkelse er det ikke sikkert en har fått all informasjonen en trenger, kanskje burde det blitt stilt flere spørsmål for å få en bedre oversikt. Dette betyr at det kan være vanskelig å få en god validitet i en slik undersøkelse. Det vil være større sannsynlighet for å trekke feil slutning. Dersom undersøkelsen er godt forberedt vil man imidlertid unngå dette (Larsen, 2007). Ved kvantitative undersøkelser er en ikke i direkte kontakt med respondentene, det gjør at det er letter for dem å la være å svare på spørreundersøkelsen.

Ved kvalitativ undersøkelse kan forskerens forståelse av situasjonen være mangelfull. Han forstår ikke rekkevidden og motivene spørreundersøkelsen gir uttrykk for, og hvordan han skal få de mest gyldige data. Enten ved å være passiv, eller ved å være aktiv. Det er viktig å være seg selv bevisst i situasjonen og senere ta hensyn til dette. En for stor nærhet til undersøkelsesenheten kan gjøre at en får visse forventninger. Undersøkelsesenheten kan og få et ønske om å handle slik han tror forskeren venter, dermed opptrer han ikke slik han ellers ville ha gjort (Holme og Solvang, 1996).



Figur 2: Årlig sjekk av brannslukkings apparat

Foto: Knappstad, Ingeborg

Kvalitative undersøkelser er vanskeligere å analysere fordi det er fritt fram for hva de spurte vil svare på de ulike spørsmålene (Larsen, 2007). Det fører til at det tar lengre tid å få oversikt og kunne sammenligne svarene man får.

En annen ulempe med intervjuer er at intervjuobjektet kan synes det er vanskeligere å være ærlig. (Holme & Solvang, 1996 og Larsen, 2007). Dette kan bli ett problem i de konkrete intervjuene med rederiene i og med at vi som skal intervju dem angående kvinnelige styrmenn er jenter. Aktuelle kan føre til at de vi intervjuer kanskje ikke vil svare helt ærlig, men heller svarer det de tror vi vil høre. (Larsen, 2007).

3.3 Feilkilder

Fra noen av skolene har vi bare fått navnene på de kvinnene som har gått der etter at de startet med dataregister, da det tok for mye tid å lete kandidatene opp i papirarkivene. Dette har nok ført til at vi mangler en del av dem som har tatt studiet i begynnelsen av vår undersøkelsesperiode. Muligheten for at utenforstående har svart på spørreskjemaet, eller at spørreskjemaet er blitt besvart flere ganger

Spørreundersøkelsen er laget i Questback. Det betyr at man legger inn e-post adressene til de aktuelle respondentene. Det er således bare de som får tilgang til linken til spørreundersøkelsen. Det er på denne siden lagt opp slik at når du først har vært inne og levert svaret, fungerer ikke linken lenger. På denne måten er det ikke mulig for en respondent å svare flere ganger eller for utenforstående å besvare undersøkelsen.

3.4 Feilkilder fra vår side

Ved kvantitativ metode

Ved utsendelse av spørreskjemaet kan det ha blitt tastet inn feil e-post adresse, dette kan ha ført til at ikke alle har fått mulighet til å svare på undersøkelsen, dermed kan svarprosenten blant respondentene være feil. 58 av kvinnene var ikke å oppdrive. En ennå større innsats kunne vært lagt ned i å ringe, for å få tak i e-post adressen til flere kvinner. Spørsmål kan misforstås, avhengig av at personen svarer sant.

Ved kvalitativ metode

Det er en mulighet for å misforstå og notere ned feil svar ved intervju av respondentene. Ved at to personer noterer under intervjuet kan dette unngås. I etterkant av intervjuene ble svarene sammenlignet.

3.5 Responsfeil

Responsfeil kan oppstå av flere grunner. Respondentene kan ha kryssset av på feil svar, fordi det er langt tilbake i tid og de husker feil. En annen mulig feilkilde kan være at de ikke har lest spørsmålene godt nok, og derfor har svart på spørsmål som ikke var ment for dem. Har respondenten hatt dårlig tid, kan dette også ha virket inn på svaret.

Det er ikke mulig for oss å kontrollere dette, så vi ser bort fra at det har skjedd.

3.6 Utvalgsskjevhet

Med utvalgsskjevhet menes at det bare er en spesiell utvalgt gruppe som får svare på spørsmålene. I dette tilfellet kvinnelige styrmenn som har tatt utdanning i perioden 1985 - 2005. Det er her brukt klasselister fra fagskoler, høyskoler, statsarkivet i Stavanger og navneliste fra Sjøkrigsskolen.

Det er to høyskoler og en fagskole som ikke ville samarbeide. Med hjelp fra Sjøfartsdirektoratet og deres lister med søkere for å løse styrmannssertifikat i perioden 1994 til 2005, håper vi likevel å ha fanget opp en del av de aktuelle kandidatene. De kandidatene som eventuelt sluttet på sjøen før de søkte om sertifikat har vi imidlertid ikke fått navnene til.

Muligheten for å ha mistet noen av dem som tok utdannelsen tidlig er også til stede. De er kanskje ikke registrert i en database, men i papirarkiv. Sistnevnte kan ha vært for tidskrevende for skolene å finne frem i.

3.7 Frafalsskjevhet

Vi fikk kontakt med 111 av 164 oppgitte kvinner som har tatt utdanningen i perioden 1985 til 2005. Av disse var det 5 kvinner som ikke ønsket å delta. Spørreundersøkelsen ble derfor sendt til 106 av kvinnene. Da undersøkelsen ble avsluttet var det bare 95 av de 106 som hadde

svart. 2 av de 106 gav tilbakemelding om at de ikke klarte å åpne linken. I det ene tilfellet rettet det seg, mens tilbakemeldingen til oss kom for sent i det andre tilfellet.

3.8 Pre-test

Den samme linken som ble sendt til respondentene ble også sendt til oss selv, slik at vi kunne avsjekke hvorvidt spørreundersøkelsen fungerte slik den skulle. Etter at det var gjort slettet vi e-post adressen fra listen inne i Questback, da ble også svarene i pre-testen slettet fra resultatet.

3.9 Intervju

Det kunne være interessant å se på hvordan rederiene stilte seg til å ha kvinner om bord på sine fartøy, og hvordan de mottok disse. Vi valgte derfor å reise rundt til rederiene og foreta et lite intervju med dem.

Spørsmålene som har blitt sendt ut til de aktuelle kandidatene ble tilpasset og sendte på e-post til Norges første kvinnelige styrmann. Dette for å høre hvordan hun opplevde å seile som styrmann.

Neste del av oppgaven vil ta for seg hvordan datainnsamlingen har foregått.

4.0 Datainnsamling

Oppgaven vil nå vise hvordan datamaterialet har blitt samlet inn for å kunne besvare problemstillingen der ”Vi ønsker å kartlegge om de kvinnelige offiserene fortsatt seiler? Hva er eventuelt grunnen til at kvinnene går i land? Hva må eventuelt til for at de skal fortsette på sjøen?”

4.1 Hvordan vi fikk tak i datamaterialet

Det viste seg vanskelig å få tak i navnene på tidligere kvinnelig nautikkstudenter. Noen skoler var tilbakeholden med å gi ut informasjon om sine elever. Noen av skolene bad oss registrere oppgaven hos Norsk Samfunnsvitenskaplig Datatjeneste (NSD), men oppgaven er i følge Halstein Madsen som er Høgskolen Stord/ Haugesund sin representant i NSD, ikke nødvendig å registrere, da det ikke er noe sensitive personopplysninger vi er ute etter, men kun navn.

Videre fikk vi gjennom skolen tilgang til et dataprogram som kunne brukes i forbindelse med spørreundersøkelsen. Dette ble registrert og Questback kunne disponeres i et halvt år.

Spørsmålene ble det jobbet en del med. Jorunn Henriksen i Østensjø og Geir Fritjof Foldøy i Solstad ble kontaktet og spurt om det var noe de ønsket å få frem i forbindelse med undersøkelsen. Dette ble godt mottatt og de kom med innputt angående det de ønsket å finne ut av. Det ble også arrangert et møte med Øyvind Baardsen fra Maritimt Opplæringskontor, for å høre om det var noe han ønsket å få belyst i forbindelse med undersøkelsen. Også han syntes temaet var interessant, og hadde spurt seg hvor det ble av kvinnene som tok maritim utdanning.

Da vi startet prosessen bestemte vi oss for å lage en spørreundersøkelse, og videre sende ut en link til alle kvinnene som har fullført nautikkstudiet fra 1985 til 2005. I begynnelsen gikk tiden med til å finne navnene på alle fagskolene og høyskolene i de 5 fylkene Vest Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Men det ble tidlig klart at det mest sannsynlig ikke ville bli nok navn ved bare å kontakte disse skolene. Undersøkelsen ble da utvidet til å gjelde kvinner utdannet ved alle nautiske skoler i Norge, inkludert Sjøkrigsskolen. Da dette var bestemt startet prosessen med å ringe rundt til alle skolene for å høre om det var mulig å få navnene på de kvinnelige studentene. Påfølgende ble det sendt ut

en e-post med beskrivelse av oppgaven og hva navnene skulle brukes til, slik at skolene kunne se hva de kunne gjøre. Etter en ukes tid manglet vi fortsatt tilbakemelding fra de fleste av skolene og erfarte slik at kommunikasjon ikke alltid er enkelt. Det viste seg at flere av e-postadressene var feilstavet og henvendelsene måtte sendes på nytt.

Noen av skolene var behjelpelige med å gi oss navnene, andre ba oss ta kontakt med Statsarkivet for å få den informasjonen som var nødvendig. Vi kan med dette si at datainnsamlingen har bydd på noen utfordringer og vi har brukt ulike fremgangsmåter for å skaffe den nødvendige informasjonen.

4.2 Andre måter vi kan bruke for å få inn svarene på

Spørreundersøkelsen måtte utføres på nett. Dette var den mest effektive formen da kvinner fra hele landet skulle delta. En del av dem jobber ute, på båt eller rigg, men ved denne typen undersøkelse kunne de fleste bli nådd, fordi flesteparten har tilgang til e-post.

4.3 Spørreundersøkelsen

Ved valg av kvantitativ metode må en passe på at dataene en får inn har en slik form at de kan kvantifiseres (Holme & Solvang, 1996). En må utforme, strukturere og organisere spørsmålene slik at de har en mest mulig logisk form. Alle respondentene blir stilt overfor identiske spørsmål, men med mulighet til å skille mellom de som har høyskole-, fagskole-, og sjøkrigskoleutdanning. På denne måten kan en måle de samme egenskapene hos alle og sammenlikne resultatene for så å forklare dette. Undersøkelsen skal være anonym, den skal være enkel og kunne tallfestes. Men en skal være varsom med å trekke slutninger.

Undersøkelsen er utformet med en del ja/nei spørsmål, og en del åpne spørsmål der respondentene kan skrive litt om hvorfor de har valgt som de har.

4.4 Utforming av spørreundersøkelsen

Det ble brukt mye tid på å formulere spørreskjemaet slik at spørsmålene skulle bli så relevante som mulig for oppgaven vår. Larsen (2007, s. 25) definerer validitet som at ”Informasjonen er gyldig eller relevant, altså at vi samler inn data som er relevant for vår problemstilling.”

Vi kontaktet rederiene Solstad og Østensjø samt Maritimt Opplæringskontor for å avklare om det var ting de ville ha med i spørreskjemaet, når slikt skjema først ble sendte ut. Tanken var hele tiden at spørsmålene skulle være så enkle som mulig, slik at de ikke kunne misforstås. På denne måten ville man unngå feil svar.



Figur 3: Kadett som gjør kartrettelser

Foto: Sangolt, Sarah

4.5 Beskrivelse av spørreskjemaene

Spørreskjemaet ble utformet med bakgrunn i problemstillingen og hypotesene. Det var viktig at alle spørsmålene skulle være relevante for det som var ønskelig å få svar på gjennom undersøkelsen. Noen av spørsmålene hadde ulike typer svaralternativer, alt etter hva som passet best for det enkelte spørsmål.

Videre følger en analyse av resultatene fra spørreundersøkelsen.

5.0 Resultater

Resultatet av spørreundersøkelsen der ”Vi ønsker å kartlegge om de kvinnelige offiserene fortsatt seiler? Hva er eventuelt grunnen til at kvinnene går i land? Hva må eventuelt til for at de skal fortsette på sjøen?” blir gjennom gått i dette kapitlet.

Med hjelp fra de ulike skolene og Sjøfartsdirektoratet har vi klart å få tak i navnene til 164 kvinner som har utdannet seg i den angitte perioden. Det ble opprettet kontakt med 111 av de 164 kvinnene. Av de 111 var det fem som ikke ville delta på undersøkelsen, de resterende 106 har fått spørreundersøkelsen tilsendt. Det vil si at det er 65 prosent som har fått tilgang til spørreundersøkelsen. Etter endt spørreundersøkelse ligger svarprosenten på 90 prosent, totalt 95 kvinner har svart. Det må sies å være enn veldig god svarprosent. Med utgangspunkt i de 164 kvinnene som har tatt nautisk utdannelsen ligger svarprosenten på 58 prosent.

5.1 Utdanning

5.1.1 Er du utdannet ved fagskole, høyskole eller Sjøkrigsskolen?

Av de som har svart på undersøkelsen kommer 42 prosent (40 stykker) fra fagskolen, 45 prosent (43 stykker) fra høyskolen og fra Sjøkrigsskolen kommer det 13 prosent (tolv stykker).



Figur 4: Våpenassistent på vei ned i ubåten

Foto: Jørgensen, Camilla Njøs

5.1.2 Hvor gammel er du?

Største andelen som har svart på undersøkelsen er i alderen 30-40 år. Men hvis en ser på de ulike utdanningsinstitusjonene er det er en liten forskjell i alder. Fra fagskolen og høyskolen er snittalderen 30-40 år, men fra Sjøkrigsskolen er overvekten av de som har svart i alderen 40-50 år. Her er det bare tolv stykker som har svart, så grunnlaget til å si noe eksakt er lite.

5.1.3 Hvilket år avsluttet du studiet?

Her ser vi at 45 prosent av totalen avsluttet studiet i 2000 til 2005. Bare fire prosent av de spurte tok utdanningen i perioden 1985 til 1990.

Ved fagskolen var det flest (40 prosent) som tok utdanning i tidsrommet 1995 - 2000, mens i den neste fem års perioden var det 35 prosent.

Ved høyskolen var det en stor overvekt i 2000- 2005, hele 56 prosent, mens det i 1995-2000 var 28 prosent. Det er ytterst få som har tatt høyskole utdanning i perioden 1985- 1990, bare to prosent.

Flesteparten av respondentene tok utdanningen i perioden 2000-2005, dette vil være naturlig med tanke på alderen til respondentene (referert til spørsmål 5.1.2)

5.1.4 Hadde du fartstid da du startet på utdanningen?

Det er 51 prosent av respondentene som hadde fartstid da de startet på utdanningen, 49 prosent hadde det ikke. Det vil si 29 personer fra fagskolen, 19 personer fra høyskolen og ingen fra Sjøkrigsskolen.

74 prosent av fagskole kandidatene hadde fartstid da de startet utdanningen. Før var det ikke fartstidskrav for å begynne på fagskolen, først i 1998 satte de fagbrev som inntakskrav med en overgangsperiode på noen år. Dette forklarer hvorfor ikke alle respondentene fra fagskolen hadde fartstid da de startet.

5.1.5 Har du tatt videreutdanning ved høyskole/universitet etter endt styrmannsutdanning?

Her kommer det frem at 40 prosent av respondentene har tatt videreutdanning, det vil si 38 stykker, mens de resterende 60 prosentene ikke har tatt videreutdanning.

Av de 38 som har tatt videreutdanning, er 17 fra fagskolen, 13 fra høyskolen, og åtte fra Sjøkrigsskolen.

5.1.6 Hva gjorde at du valgte å ta en nautisk utdanning?

På dette spørsmålet kom det inn mange ulike svar på hvorfor respondentene valgte å ta en nautisk utdanning. Det som flest hadde svart var at de hadde en tilknytning til sjøen. De var gjerne oppvokst ved sjøen, likte havet og hadde vært mye på sjøen i oppveksten. Noen var påvirket av far, bestefar eller nære venner som jobbet på sjøen.

Andre igjen skrev at de ønsket å gjøre noe annerledes, noe spennende. Så var det en del som svarte at de begynte om bord i andre stillinger og så fattet interesse for nautikk faget.

En del hadde en drøm om å jobbe på sjøen, samt en sterk interesse for faget og ønsket å se seg om i verden. Noen var opptatt av lønn og friperiodene. Andre svarte at det var tilfeldig at de begynte på studiet.

Ut fra svarene, som var mange og utfyllend, kan en ikke si eksakt hva som er grunnen til at kvinnene har valgt en nautisk utdanning, men det går igjen at det er et bevisst valg.

5.1.7 Hva la du vekt på i ditt arbeidsvalg etter endt nautikk utdanning?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Fartsområde	30,5 %	29
2 Fartøy	37,9 %	36
3 Opplæringsopplegg	13,7 %	13
4 Turnus	29,5 %	28
5 Hyre	15,8 %	15
6 Sikker jobb situasjon	27,4 %	26
7 Annet, spesifiser her	32,6 %	31
Total		95

Figur 5: Hva respondentene la vekt på ved arbeidsvalg etter endt nautikk utdanning

Ut fra undersøkelsen der 95 har svart, ser man at flesteparten har lagt vekt på fartøystype, deretter fartsområde. Det som er minst vektlagt er opplæringsopplegg og hyre.

Under punkt 7, ”annet, spesifiser her”, kommer det frem at en del har svart at de måtte ta det de fikk, tilfeldigheten rådet. Det var ikke alle rederi som ønsket å ansette kvinner. På den andre siden var det noen som hadde avtale med rederi eller fikk automatisk kadettplass gjennom skolen.

Andre vektla utfordrende jobb, eller at den var offshore relatert, muligheten til videreutdanning, nærhet til hjemmet eller det kunne være plikttjeneste som bestemte arbeidsvalget.

5.2 Oppnådde kvalifikasjoner

5.2.1 Hvilke sertifikat har du oppnådd?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 D1	31,1 %	28
2 D2	44,4 %	40
3 D3	33,3 %	30
4 Tankerman	22,2 %	20
5 DP sertifikat	20,0 %	18
Total		90

Figur 6: Hvilket sertifikat respondentene har oppnådd

På dette spørsmålet hadde respondentene mulighet til å krysse av på flere alternativ. Derfor kan noen ha svart at de har både D1, D2 og D3, samt tankermann og DP. Dette kan være noe misvisende i følge verdi antallet/respondentene som har svart.

En ser at det er 28 respondenter som har løst D1, kaptein. Dette stemmer nok ikke helt, da man ved en gjennomgang av svarene på undersøkelsen kan lese at tre stykker har svart feil. De har krysset av på D1 når de har under et ett års fartstid. Noen kan også ha svart D1 fordi de kanskje tror at dette er det laveste sertifikatet. Dersom man antar at ikke flere enn de nevnte tre har svart feil, er det 25 som har oppnådd D1 sertifikat. Man kan oppnå D1 sertifikat, og ikke seile som kaptein. Senere i undersøkelsen kommer det frem at det er tre kapteiner som fortsatt seiler og fire som har gått i land. (se spørsmål 5.6.1 og 5.7.1.)

Ut fra undersøkelsen er det 40 respondenter som har oppnådd D2 sertifikat, overstyrmann. Det er ikke det samme som at alle har seilt som overstyrmann, siden en ikke automatisk rykker opp til overstyrmann når en løser sertifikat.

Det er også en del som har gått på Sjøkrigsskolen, som ikke har løst sivile sertifikat, men de har krysset av for tilsvarende.

Fem stykker har ikke løst sertifikat i det hele.

Ni respondenter har krysset av på flere alternativer, D1,D2, D3. Dette kan være en misforståelse, da det ikke sto tydelig nok i spørsmålet at de bare måtte krysse av for høyeste oppnådde sertifikat.

5.2.2 Hvor lenge har du seilt etter du løste første sertifikat? (Svar kun hvis du har løst sertifikat)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Under 1 år	9,2 %	8
2 1-3 år	26,4 %	23
3 4-7 år	34,5 %	30
4 7-10 år	14,9 %	13
5 10-15	11,5 %	10
6 Over 15 år	3,4 %	3
Total		87

Figur 7: Hvor lenge respondentene har seilt etter de løste første sertifikat

Her er det 87 som har svart på undersøkelsen.

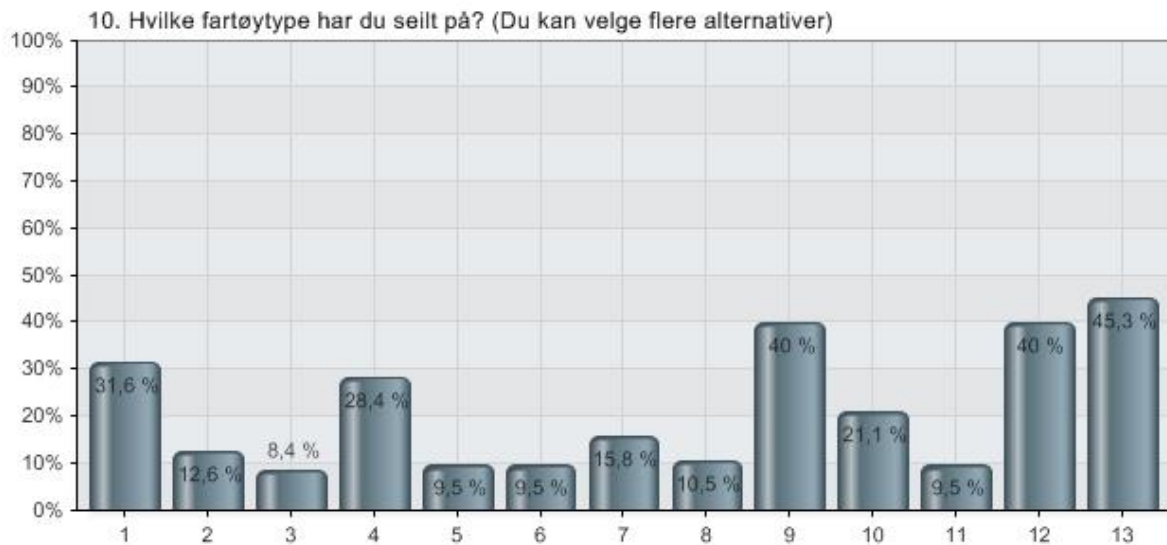
Største andelen på 35 prosent har seilt i 4-7 år. Det er bare tre som har seilt i mer en 15 år.

Fra fagskolen er det 16 stykker av 37 (43 prosent) som har seilt i over sju år (åtte stykker i 7-10 år, seks stykker i 10-15 år og to over 15 år). Fra høyskolen er det ni stykker av 42 (21 prosent) som har seilt i over sju år (fire stykker i 7-10 år, fire stykker i 10-15år og en i over 15 år). Fra Sjøkrigsskolen er det en som har seilt mer en 7-10 år.

Det viser at det er en forskjell, sturmenn utdannet ved fagskolene seiler lengre enn sturmenn utdannet ved høyskolene.

5.3 Fartøy

Hvilke fartøytype har du seilt på?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Tank	31,6 %	30
2 Ankerhåndtering	12,6 %	12
3 Konstruksjon	8,4 %	8
4 Supply	28,4 %	27
5 Seismikk	9,5 %	9
6 Bulk	9,5 %	9
7 Cruise	15,8 %	15
8 Fiskebåt	10,5 %	10
9 Ferje	40,0 %	38
10 Hurtigbåt	21,1 %	20
11 Container	9,5 %	9
12 Annet	40,0 %	38
13 Kommentar her	45,3 %	43
Total		95

Figur 8: Hvilke fartøy respondentene har seilt på

Her har respondentene hatt mulighet til å krysse av på flere alternativ.

På fagskolen er det 68 prosent som har vært på ferje, mens på høyskolen er det tank som er det mest dominerende med 49 prosent.

Marinefartøy burde vært et eget felt. Mange av de som har krysset av under punkt 12, ”annet”, er fra sjøkrigsskolen. Sju stykker fra Sjøkrigsskolen har også seilt på sivile fartøy i tillegg til militære fartøy.

I kommentarfeltet kan en se at respondentene har seilt på mange ulike typer fartøy. Eksempelvis Roro, slepebåt, seilskute, stykkgoods, oljeboringsrigg, OBO, Rov båt, bilbåt, lastebåt på kysten, charterbåter, mindre turistbåter, marinefartøy og Ubåt.



Figur 9: Normand Master oppunder rigg

Foto: Berland, Reidun

5.4 Arbeidsmiljø og lignende

5.4.1 Hvordan ble du mottatt om bord som kvinne?

Her har flesteparten svart at de ble godt mottatt om bord. Noen av dem opplevde en del problemer i starten, spesielt i kadettiden. De følte gjerne at de måtte bevise hva de dugde til både teoretisk og praktisk i jobben sin. Her var det oftest den eldre garden av sjømenn om bord som var mest skeptisk, men det var og noen få som følte at de yngre sjømennene motarbeidet dem.

Det var noen som svarte at de hadde blandet erfaring med hvordan de ble mottatt. Stort sett var det positivt, men det motsatte forekom. Det var en del negativ oppmerksomhet knyttet til kjønn, men dette bedret seg stort sett raskt.

Det er flere som har blitt møtt med kommentarer som at ”kvinnens arbeidsplass er hjemme ved kjøkkenbenken.” Dersom man viser hva man står for og er dyktig nok, stopper slike kommentarer og man får respekt. Det kommer kanskje noe an på kvinnen selv også, hvordan hun opptrer.

5.4.2 Har du opplevd å bli forskjellsbehandlet om bord?

Ut fra undersøkelse kommer det frem at en liten overvekt opplever å ha blitt forskjellsbehandlet om bord. Her sier 53 prosent ja og 46 prosent nei.

Når vi studerer kommentarfeltet sier noen det har vært negative opplevelser, der de føler seg forskjellsbehandlet og oversett til fordel for yngre og mer uerfarne menn og at de ikke fikk slippe til. Andre følte at de hele tiden måtte bevise hva de kunne, at en måtte stå på ekstra som jente, og dette igjen resulterte i respekt.

Noen følte de slapp unna de verste ”drittjobbene”, og gjerne fikk fysisk lettere oppgaver enn mennene når arbeidet skulle fordeles. Noen hadde opplevelsen av at karene gjerne ville ta de tunge takene, og at de som kvinner ble passet litt ekstra godt på. Dette var imidlertid ikke bare positivt, da slikt kan oppleves som forskjellsbehandling som igjen kan føre til dårlig stemning om bord.

Andre kommenterer at de ikke synes det har vært noe problem med forskjellsbehandling, bortsett fra når de jobber med folk fra andre nasjoner. Aktuelle er gjerne noe kulturelatert. En av respondentene uttaler imidlertid at det ikke var noe problem med utenlandsk mannskap og opplevde det vanskeligere med den norske besetningen.

5.4.3. Det er et mannsdominert yrke, har du opplevd at det har vært et tøft miljø om bord av den grunn?

Her var det mange og utfyllende svar. To tredjedeler synes ikke det har vært noe problem at miljøet er litt ”tøffere”, det var ikke negativt. Tvert om synes de at det er trygt og godt. Sjøfolk tar vare på hverandre. Et mannsdominert miljø er gjerne mer rett frem, og ikke så fullt av intriger som et kvinnedominert samfunn kan være.

Mennene tøffer seg gjerne på overflaten, men viser myke sider når det er jenter der, og det er positivt for miljøet. Det var noen som kommenterte at de hadde hørt det ble uttalt at det var greit å få kvinner om bord, det ble et roligere miljø og mennene begynte å dusje mer.

Andre syntes at det hadde vært et tøft miljø, tøffere enn på land. Man hadde opplevd slåsskamp om bord, mobbing, sjikanering, fyll og hor. De mente at miljøet ikke var for alle damer, en må være tøff og kunne forsvare seg. En måtte være en av ”gutta”.

5.4.4 Hvordan er det å være i mindretall i et mannsdominert yrke?

Her er det mange ulike meninger. Ved gjennomgang av alle kommentarene er det mange av respondentene som har positiv erfaring. Ett av utsagnene er ”ikke noe problem. De fleste er vanlige menn som oppfører seg vanlig, som de gjør på land.” En annen kommentar ”synes det er alle tiders. Jeg storkoser meg på jobb, og gleder meg hver gang jeg skal begynne på etter fridager.”

En god del tar opp dette med at de hele tiden må bevise og prestere mye bedre enn guttene for å bli godtatt. Dette blir selvfølgelig irriterende og kjedelig i lengden. Men forskjellsbehandling merker man også på den måten at man får mer hjelp som kvinne. Som nevnt ser noen på det som positivt, andre som negativt.

En del av respondentene uttaler også at de har savnet å ha en annen kvinne om bord, for å ha noen å snakke med om andre ting enn det man snakker om med menn.

Noen nevner sexpress og flørting. Det kan være ubehagelig når mennene legger seg etter en, men det er viktig å huske på hvordan man opptrer selv også. Det er lurt å unngå å havne i slike situasjoner da det kan føre til sjalusi og dårlig stemning.

En av respondentene har uttalt dette ”man må være raus og ikke henge seg opp i småting. Selvfølgelig skal man ikke akseptere diskriminering men man må kunne ta en spøk og slenge litt med leppa tilbake!”

5.4.5 Hvordan har du som kvinne blitt mottatt av rederiene i jobbsammenheng?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Svært lite tilfreds	0,0 %	0
2 Lite tilfreds	3,2 %	3
3 Nøytral	28,4 %	27
4 Tilfreds	37,9 %	36
5 Svært tilfreds	30,5 %	29
Total		95

Figur 10: Hvordan respondentene har blitt mottatt av rederiene i jobbsammenheng

38 prosent er tilfreds med mottakelsen fra rederiet. På Sjøkrigsskolen er 42 prosent tilfreds med rederiet, som er Forsvaret. På fagskolen er det 35 prosent som er tilfreds. Det er ingen som er svært lite tilfreds med rederiet de har vært i.

5.5 Familie/venner

5.5.1 Er du gift/samboer?

Her svare 67 prosent at de er gift/samboer, mens de resterende 33 prosentene ikke er det.

5.5.2 Har du barn?

Her er svarene nesten like, det er 47 som har barn og 48 stykker som ikke har barn. Det fordeler seg ganske likt fra de ulike skolene. Det er bare fagskolen som har en liten overvekt av de som har fått barn.

5.5.3 Hvordan er det å kombinere morsrollen med en karriere på sjøen? (Svar kun hvis du har barn)

Det er mange ulike svar på dette spørsmålet. Blant annet ” hvorfor skulle dette være noe verre eller lettere for kvinnfolk enn for mannfolk!?” Det kan tenkes at også mannfolk sliter med det samme problemet, å være mye borte.

Noen synes det er veldig vanskelig å kombinere morsrollen med en karriere på sjøen spesielt med mindreårige barn. De synes ikke det er et alternativ å seile når de har unger, og velger å gå i land når de skal ha barn.

Det å være borte i lange perioder er vrient når en har barn, noen antyder at det hadde vært lettere om seilingsperiodene var kortere, på 2-3 uker. Andre kombinerer småbarnsperioden med å jobbe på ferge, og har tenkt seg ut i Nordsjøen når ungene blir større.

Noen svarer at det går fint å seile ute så lenge alt er i orden og de har en mann som synes det er greit, eller de har en mor, svigermor eller god familie som stiller opp. Problem oppstår først hvis det skjer noe, en ulykke, da vil de hjem med en gang og det er ikke alltid mulig når en jobber på sjøen. Dette gjelder jo både for kvinner og menn.

En går glipp av en del ting i barnets oppvekst, slik som bursdager og helgedager, men til gjengjeld har en helt fri når en er hjemme.

Det ser ut til at for å kombinere morsrollen med en karriere på sjøen kreves det god planlegging.

Et forslag som kom frem på dette spørsmålet for at det skal bli lettere for kvinner å kombinere sjølivet med familie ”er en aktiv, fast ordning (gjerne for menn) slik at en kan seile i korte perioder for holde seg oppdatert og beholde sertifikatene.”

5.5.4 Har familiehensyn spilt inn i ditt valg av arbeidssted?

Av de totalt 94 som har svart er det 56 prosent som sier ja til at familieforhold har spilt en rolle for valg av arbeidssted. og 45 prosent sier nei. Dette er ikke så stor forskjell som en kanskje hadde forventet.

Ser en på de som sier at familieforhold har spilt en rolle i valg av arbeidssted, så har hele 87 prosent barn, mens derimot 77 prosent av de som ikke har barn mener at arbeidssted ikke har noe betydning.

En del av respondentene sier det er uaktuelt å jobbe på sjøen når de får unger, ”som småbarnsmor vil jeg påstå at 4-4 offshore ikke er noe heldig utgangspunkt.” En annen sier ”har valgt å gå i land en periode pga familien.”

Men det er også noen av respondentene som sier det kan kombineres og som seiler fortsatt, men har sluttet utenriks og seiler heller innenriks langs kysten og på ferger.

Det er også respondenter som mener det ikke er noe problem og uttaler ”ser ingen grunn til at mødre ikke skal jobbe på sjøen.” Andre sier at fire uker ikke er så lenge og at når man først er hjemme er man hjemme hele tiden, og kommer derfor ikke sent hjem, sliten som man ville gjort med jobb på land.

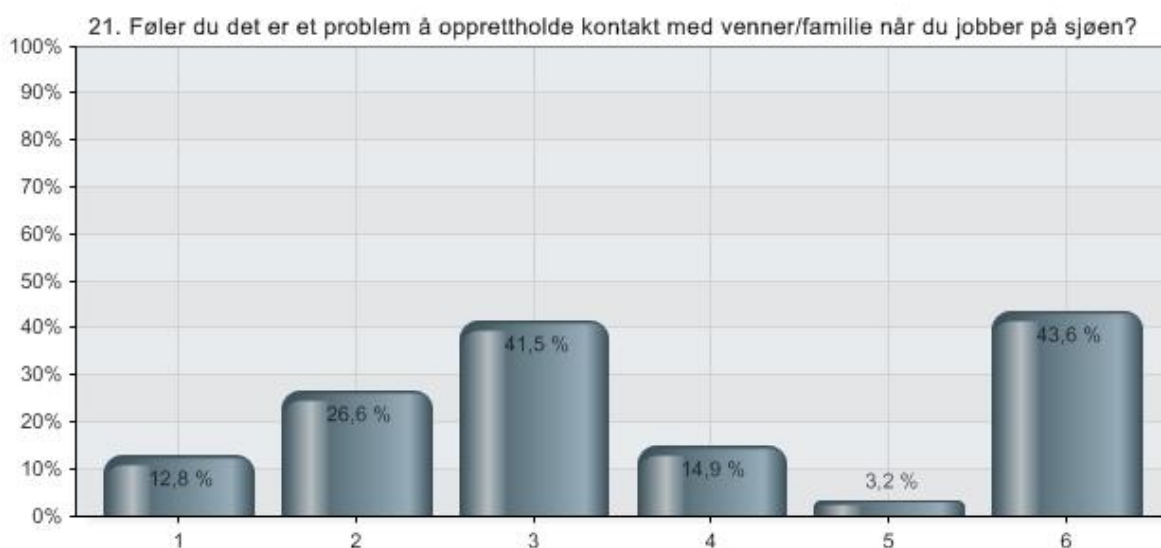
5.5.5 Om du får barn, hva har du tenkt å gjøre angående jobb på sjøen?

Ut fra kommentarene er det tydelig at det er delt syn på dette. Omtrent halvparten ville funnet seg jobb på land når de får barn. Men på den andre siden er det en del av dem som påpeker at de kunne tenkt seg å begynne på sjøen igjen når barna er blitt litt eldre. ”Må vel bli å finne en jobb på land, i alle fall en periode. Ønsker selv å seile så lenge jeg trives med det, men familien kommer i første rekke”.

En del av respondentene ønsker å fortsette til sjøs, ”jeg valgte å bli på sjøen, ikke bare enkelt. Men jeg har aldri angret på det.” Noen vil prøve å få jobb med 2-4 ordning, en del har allerede denne type jobb. ”Jeg har tenkt å fortsette å jobbe offshore der vi har 2-4 ordning. Det er en del av meg og gir god lønn og mye fritid til skikkelig kvalitetstid med eventuelle barn.”

Det kommer også fram at det er noen av respondentene som ikke har tenkt å få barn i det hele tatt.

5.5.6 Føler du det er et problem å opprettholde kontakten med venner/familie når du jobber på sjøen?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Meget lett	12,8 %	12
2 Lett	26,6 %	25
3 OK	41,5 %	39
4 Vanskelig	14,9 %	14
5 Meget vanskelig	3,2 %	3
6 Kom gjerne med en kommentar	43,6 %	41
Total		94

Figur 11: Hvordan respondentene føler det er å opprettholde kontakt med venne og familie

De fleste svarer her ok og lett, det er bare tre prosent som har svart meget vanskelig.

Ved mer detalj studie av undersøkelse kommer det frem at det ikke var noe stor forskjell på de som har tatt utdanning tidlig og de som har utdannet seg seinest i undersøkelsen, hvorvidt de syntes det var vanskelig å holde kontakt. Men det kan virke som om de som har seilt på langfart har opplevd dette som litt vanskeligere en de som har seilt offshore.

Ut fra kommentarene kommer det fram at de fleste ikke syns dette er noe problem, fordi det på de fleste fartøy i dag er tilgang på internett og telefon.

Men det er en som sier ”var på båt uten internett og all e-post gikk gjennom kapteinen”, det kan tenkes at dette var på langfart da det er noen av de båtene som ikke har tilgang på

internett. En annen kommenterer ” det er 50/50. Litt trasig av og til når ting skjedde og man ikke kunne være med, men samtidig hadde man mye mer anledning til å være med når man hadde fri, sammenlignet med en kontorjobb hvor dagene flyr.”

Det blir også nevnt at det ikke er vanskelig å opprettholde vennskap en hadde før en startet på sjøen, men at det kan være nærmest umulig å opprette nye vennskap fordi man er så mye borte.

5.6 Jobb på sjøen (svar kun hvis du fortsatt jobber på sjøen)

5.6.1 Hvilke stilling har du på sjøen?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 2. Styrermann	3,8 %	2
2 1. Styrermann	30,8 %	16
3 Overstyrermann	42,3 %	22
4 Kaptein	5,8 %	3
5 Jobber på rigg	17,3 %	9
Total		52

Figur 12: Hvilken stilling respondentene har på sjøen

Av de 52 som har svart at de fortsatt jobber på sjøen, er det tre som seiler som kaptein, 22 som overstyrermann, 16 som 1. styrermann og to som 2. styrermann. Det er også ni som arbeider på rigg.

Når vi studerer svarene kommer det frem at det er fem fra Sjøkrigsskolen som fortsatt seiler, en av dem er på rigg.

Av det 40 som tok utdanning ved fagskolen er det 23 som seiler, deriblant 17 overstyrermann, og tre på rigg.

Av de 43 som er utdannet ved høyskolen er det 24 som seiler, deriblant de tre kapteinene og elleve 1. styrermann. Det er og fem som er på rigg.

Ut fra undersøkelsen ser en at den klart største gruppen som har barn er overstyrermann, med 67 prosent, men i alle gruppene forekommer det barn så det er mulig å kombinere dette.

5.6.2 Hva gjør at du fortsetter å seile?

De aller fleste sier at det er trivselen som gjør at de fortsetter å seile. Men de ser også på fritida som svært positiv. I tillegg er det flere som kommenterer at de liker at hver dag gir nye utfordringene, ”liker at ikke to dager er like. Får oppleve nye ting og møte nye mennesker. Vennskapet med dem man jobber mest med blir liksom familiært, man er nødt å kjenne hverandre og kunne stole på hverandre om en nødssituasjon skulle oppstå.”

Det er mange positive tanker knyttet til akkurat dette, der iblant ”fordi følelsen av å seile er det største av alt. Det blir som et kjærlighetsforhold til havet.” En annen sier ” jeg elsker havet, og kunne ikke tenke meg å jobbe med noe annet, pluss at jeg er vant til å ha mye fri og tjene bra.”

5.6.3 Ser du for deg arbeid på land ved et senere tidspunkt?

Her er det 43 som har svart på undersøkelsen, og av dem er det en liten overvekt som har svart at de vil jobbe på land ved et senere tidspunkt.

Av de tolv som har barn og fortsatt jobber på sjøen, er det 58 prosent som ikke ser for seg en jobb på land på et senere tidspunkt.

Ved gjennomgang av kommentarene ser man at der er noen som svarer vet ikke og at det i så fall er langt frem i tid. Andre sier at familie er avgjørende. Noen er åpne for jobb på land så lenge en interessant jobb innen den maritime næringen dukker opp. Til slutt er det de som aldri vil på land, hvor en sier ”har prøvd å jobbe på land og holdt på å kjede meg fordervet, har derfor lovet meg selv at livet er for kort/blir for kjedelig ved å jobbe på land.”

5.6.4 Er lønnsnivået det viktigste for at du blir i din jobb?

Det er det hele 85 prosent som svarer at lønnsnivået ikke er det viktigste for at de blir i jobben sin.

Når vi ser på kommentarene er det en gjenganger at det er trivsel og friperioden som er de viktigste faktorene. Men mange er enige om at lønn også er viktig, ”ingen ulempe å ha en

kjempejobb med veldig god lønn.” Men det er også kontraster ”lønningene på båt er tragisk lav i forhold til rigg og ingen med vettet i behold kan forsvare å jobbe på sjøen.”

5.6.5 Vurderer du rigg som et aktuelt jobbalternativ?

Av de 82 som har svart på dette spørsmålet er det ikke stor forskjell på de som ser for seg å jobbe på rigg og de som ikke ønsker dette.

Her er det delte meninger. Noen tenker at det er fint, bedre lønn og turnus. Noen har ganske klare meninger om akkurat dette ”det er mye bedre sosialt liv på rigg, bedre lønn/turnus og mat. Samt at man kan få trene/sitte i massasjestol, ta kurs og bare hente rene klær i vaskeriet!!!” Mens andre ikke kunne tenke seg dette fordi de liker seg for godt på båt, ” det har for lite med skip å gjøre for meg.”

5.7 Jobb på land (svar kun hvis du jobber/har jobbet på land)

5.7.1 Hvilken stilling hadde du på sjøen da du gikk i land?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 2. Styrermann	21,2 %	11
2 1. Styrermann	34,6 %	18
3 Overstyrermann	36,5 %	19
4 Kaptein	7,7 %	4
Total		52

Figur 13: Hvilken stilling respondentene hadde da de gikk i land

Her er det 52 som har svart hvilke stilling de hadde før de gikk på land. Fra undersøkelsen er det fire som har blitt kaptein. 19 overstyrermann, 18 som har blitt 1.styrmenn og elleve har oppnådd 2.styrmann sertifikat.

Ut av de fire kapteinene som har gått på land, kommer en fra høyskolen, en fra fagskolen og to fra Sjøkrigsskolen.

Siden det er 52 som svarer at de fortsatt seiler, kan dette bety at det er ni stykker som har vært på land, og så dratt ut på sjøen igjen, se 5.6.1 (spørsmål 22).

Det er ikke noen oppnådd stilling som utpreger seg spesielt når respondentene slutter på sjøen. Overstyrmann og 1. styrmann stilling er ganske likt. Så en kan ikke ut i fra denne oppgaven si at respondentene går i land når de oppnår en viss stilling.

5.7.2 Hvorfor gikk du i land?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Familie	50,8 %	30
2 Lønn	6,8 %	4
3 Fritid	23,7 %	14
4 Sikker jobb	11,9 %	7
5 Vilkår	13,6 %	8
6 Mistrivsel	16,9 %	10
7 Kom gjerne med en kommentar	40,7 %	24
Total		59

Figur 14: Hvorfor respondentene gikk i land

I følge undersøkelsen er det 59 stykker som har svart, det er litt flere enn på forrige spørsmål. Sannsynligvis fordi de som aldri har løst sertifikat også har svart på dette spørsmålet.

Av de 59 stykkene som gikk i land, er det 30 av respondentene som sier at det er familien som har spilt størst rolle. Deretter kommer fritid med 14 respondenter og så mistrivsel med ti respondenter.

Det som har minst betydning er lønn, sikker jobb og vilkår.

I kommentarfeltet ser man at noen ønsker en forandring og nye utfordringer i jobben. Andre gikk i land pga sykdom eller skade. Ellers var det noen av respondentene som ikke likte sjølivet og miljøet om bord.

5.7.3 Jobber du fortsatt innenfor den maritime næringen?

Av de 70 prosentene som fortsatt jobber i den maritime næringen, oppgir de stillinger i/som rederi, Sjøfartsdirektoratet, skipsforsikring, skipsagent, klasseselskap, oljenæringen, nautisk lærer, havnevakt og lignende.

5.7.4 Hva må til for at du skal begynne å seile igjen?

De som har svart på dette spørsmålet er de som jobber eller har jobbet på land.

Blant de som har barn, ser en at barna må bli eldre før de vurderer å seile igjen. Noen respondenter velger ofte å være hjemme med barna når de er små. Andre respondenter sier at det må en bedre turnus og lønnsordning for at de skal begynne å seile igjen, gjerne offshore turnus på 2/4.

Ellers er det uaktuelt for noen respondenter å begynne å seile igjen, men andre sier det var kjekt å så lenge det varte, og de ville ikke vært denne tiden foruten.

En av kommentarene var ”båt og rigg må likestilles når det gjelder rotasjon/lønn/vaktsystem, det finnes overhode intet argument for hva det kommer av at sjøfolk på båt skal ”slingre” og bli ”slenget skott i mellom” på vinterdager i Nordsjøen, uten å få ekstra betalt for det! Må få 6-6 vakter avskaffet for evig og alltid, det har ingenting med sikkerhet å gjøre og kan absolutt ikke forsvares at mannskap går rundt i svima en måned, når de på rigg klager på 12-12 vakter i bare to uker og noen der har problem m å komme seg opp til kl. 0700.”

5.7.5 Ser du for deg å begynne å seile igjen før ev. sertifikatet går ut?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	16,7 %	9
2 Nei	68,5 %	37
3 Kom gjerne med en kommentar	35,2 %	19
Total		54

Figur 14: Hvorvidt respondentene ser for seg å begynne å seile igjen før ev. sertifikat går ut

Det er 37 av respondentene som ikke ser for seg å begynne seile igjen før sertifikatene går ut, og ni stykker som vil seile før sertifikatene går ut.

U ifra kommentarene her har de fleste allerede latt sertifikatet gå ut, men de kan selvfølgelig fornye det og et fåtall ønsker kanskje å begynne å seile igjen før sertifikatet går ut.

En av respondentene sier at ” vilkårene og usikkerheten er for stor rundt den norske sjømann.”

5.7.6 Hadde seilingsperioden vært kortere eks. 2/4 ville du ha fortsatt å seile?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	32,7 %	18
2 Nei	52,7 %	29
3 Kom gjerne med en kommentar	43,6 %	24
Total		55

Figur 15: Hvorvidt seilingsperioden har noe å si for respondentene

Det er en overvekt som uttrykker at seilingsperioden ikke har noe betydning for om de vil fortsette å jobbe på sjøen eller ikke.

Dette er litt overraskende da vi hadde forventet at en større andel hadde ønsket en ”Nordsjøordning” på 2/4. Det utgjør ikke så stor forskjell om respondenten har barn eller ikke.

Ut i fra kommentarene ser en at kortere seilingsperiode ville ha gjort at en del ville vurdert å seile videre.

Respondentene fra Sjøkrigsskolen har alle svart nei. Det er et annet system i Sjøforsvaret enn i det offentlige, det gjør at dette spørsmålet ikke er helt aktuelt for dem.

5.8 Fremtidsutsikter

5.8.1 Vil du anbefale andre kvinner en karriere på sjøen?

De aller fleste vil absolutt anbefale en karriere på sjøen. En sier ”jeg har ingen problem med å anbefale jobb til unge jenter. Det gir en spennende og utfordrende arbeidsplass, og kan føre til mange typer jobber på land etter hvert. Når det gjelder familie, vil mange vente med mann og barn til de er over 30 år, det kan gi 10-15 år til sjøs før man trenger å vurdere å gå i land på grunn av dette. Det er heller ikke gitt at alle skal ha familie.”

Kommentarene fra respondentene er så mangt. En ting som går igjen er at kvinner som velger nautikk bør være oppriktig interessert i sjølivet, og det passer derfor ikke for alle.

En av respondentene sier ”ja, det er en kjempefin arbeidsplass. Men interessen må være der og man må være klar over at det er for det meste mannfolk man arbeider sammen med.”

Andre kommentarer som går igjen er at kvinner på sjøen må ha ryggrad og bein i nesa. Man må tåle noen grove vitser og kommentarer. En må ikke godta og bli utnyttet, men vise hvor grensene går.

En karriere på sjøen legger et godt utgangspunkt for karriere på land. Det er en spennende og utfordrende jobb med mange muligheter. Man får se verden, oppleve samhold og godt miljø ombord.

Situasjonen har blitt bedre for kvinner, men det er fremdeles noen som må bekjempe de fordommene som finnes. Det kan forekomme forskjellsbehandling om bord, dette er det viktig å ha i bakhodet.

Det er et yrke som er vanskelig å kombinere med familie og venner. Noen mener det er litt ensomt å være alene som kvinne om bord, og en bør derfor trives i et mannsdominert miljø.

Noen få av respondentene anbefaler ikke en karriere på sjøen ”innerst inne så vil jeg ikke at noen skal gå gjennom det som jeg gikk gjennom. Når det er sagt så setter jeg min lit til at verden går fremover, så mye av mentaliteten om bord er endret, vi følges godt opp fra rederiets side.”

Det kom også en kommentar på at ”en karriere til sjøs kan anbefales, men: vil det være nok arbeidsplasser for norske sjøfolk fremover?”

Hvorvidt en trives på sjøen synes å være personavhengig.

5.8.2 Er det noe du vil tilføye?

Det kommer frem at respondentene synes det er positivt at det blir fokusert på kvinnelige styrmenn, ved å ha en slik undersøkelse. De er glade for å få lov til å delta.

Det er en som sier at ” det jeg ser i dag som jeg gjerne skulle hatt mer informasjon om da jeg startet karrieren er å ha vært i kontakt med flere jenter som allerede hadde seilt og eventuelt også stiftet familie, slik at det hadde vært enda enklere å forberede seg til livet som kvinne på sjøen.”



Figur 16: MOB båt kjøring

Foto: Sangolt, Sarah

Noen tror at ” hvordan man blir mottatt på båtene har mye med hvordan holdninger og oppførsel man selv har når man kommer om bord.” Dette stemmer nok ganske godt. En bør være bevisst på sin egen fremtreden og hvordan man kler seg om bord. Hvordan man selv oppfører seg spiller nok en stor rolle når man tenker på dette med å få respekt fra mennene om bord.

Noen av respondentene mener at rederiene ikke er ”kvinne vennlige” når det gjelder opprykk, men det er her viktig å huske på at man må gjøre seg fortjent til opprykk. ”Det kan være vanskelig for en kvinne å nå opp på karrierestigen. Av grunner jeg ikke har funne ut av, så er det mange som helst vil se oss som førstestyrmenn istedenfor overstyrmann eller kaptein. Kanskje det burde vært en undersøkelse hvordan mannfolkene på sjøen ser på dette.”

Kvinner skal utføre jobben på lik linje med menn, og ikke ha frynsegoder fordi de er kvinner ”det er vi som skal inn i et eksisterende miljø, ikke miljøet som skal tilpasses oss. På lik linje med alle arbeidstakere, så tilpasser en seg de forhold som er. En båt med dårlig miljø er like ille for begge kjønn og det er i alles interesse å bedre vilkårene...”

Mange av respondentene hadde positive erfaringer å skrive om ”å seile i utenriksfart er det beste valget jeg har tatt i livet mitt når det gjelder jobb. Det ga meg opplevelse og minner som jeg aldri ville ha vært foruten. Dessuten fikk jeg muligheten til å reise og jobbe med mennesker fra hele verden, men det er et hardt liv som jeg aldri kunne tenke meg å bli gammel i...”

Det neste som blir belyst er hvordan rederienes stiller seg til kvinner på sjøen. I tillegg har vi fått svar på hvordan den første kvinnelige styrmannen opplevde sin periode til sjøs.

6.0 Intervjuer

Vi har valgt å intervjuer de seks rederiene (Eidesvik Offshore ASA, Gulf Offshore Norge AS, Knutsen OAS, Simon Møkster Shipping AS, Solstad Offshore ASA & Østensjø Rederi AS) som har avtale med Høgskolen Stord/Haugesund, om deres syn på kvinnelige styrmenn. Formålet med intervjuene er å skape en dypere og mer fullstendig forståelse av oppgaven vår, om kvinnelige styrmenn.

6.1 Intervju med rederiene for å høre om deres inntrykk av å ha kvinner om bord

Sammendrag av resultatene fra intervjuene

Har dere mange kvinnelige styrmenn?

Etter intervjurunden med de 6 rederiene som er med i kadettgarantien kommer det frem at det er få kvinnelige offiserer. Det rederiet som har flest, har fire kvinnelige styrmenn. Noen av rederiene har ingen kvinnelige offiserer.

Ønsker dere kvinnelige styrmenn i deres rederi?

Alle rederiene er samstemte om at de ønsker flere kvinner. Men det har vist seg å være vanskelig å oppfylle ønsket, da det er få kvinnelige søkere. Grunnen til at rederiene ønsker kvinner er at de beriker miljøet og at de ofte fremstår som godt egnede ledere.

Gjør dere noe for å rekruttere kvinnelige styrmenn?

Det er ingen av rederiene som gjør noe spesielt for å rekruttere kvinner til sitt rederi. De prøver imidlertid å ta inn kvinnelige kadetter og sier at kvinnelige søkere blir lagt ekstra merke til fordi det er så få. Samtidig stiller kvinnene likt med de mannlige søkerne og må selvsagt gjøre seg fortjent til jobben. Rederiene vil gjerne ha de som er best egnet til den aktuelle stillingen. Dersom kvinnen stiller likt med mannen i forhold til kvalifikasjoner og lignende velger de gjerne den kvinnelige søkeren.

Er det noe forskjell på hvor lenge kvinnelige styrmenn og kvinner i forpleiningen seiler?

Det er ikke så lett å si noe om de i forpleiningen seiler lenger enn kvinnelige styrmenn, dette fordi det er få kvinnelige styrmenn og noen av rederiene har heller ikke særlig erfaring med kvinner i forpleiningen. De fleste kan tenke seg at de i forpleiningen blir værende lenger. Dette kan være fordi de starter sin yrkeskarriere til sjøs når de er eldre og kommet forbi småbarnsperioden i motsetning til kvinnelige styrmenn som gjerne er yngre når de starter sin karriere. Samtidig er det nok lettere for kvinnelige styrmenn å få en interessant jobb på land.

Har dere noen formeining om hva som gjør at noen kvinner seiler og noen slutter?

Alle rederiene er enige om at det er familie og barn som gjør at kvinnelige styrmenn avslutter sin karriere til sjøs. Dette fordi det er vanskelig å kombinere og man føler man blir for lenge borte. Hvis begge er seilende kan det også være problematisk med barnepass. Familiesituasjonen i dag er gjerne annerledes enn før og besteforeldre, som kunne ha avlastet, er også ofte i arbeid. Rederiene uttaler i tillegg at de tror en del begynner på rigg (selv om de egentlig liker seg bedre på båt) fordi det er bedre ordning med to uker på og fire uker fri.

Blir det fanget opp om kvinner mistrives fordi de kommer på fartøy der de ikke er ønsket?

Rederiene har forskjellige måter å fange opp mistrivsel på. Noen fanger det opp via medarbeidersamtaler, i andre rederi må de ansatte selv si ifra. Alle sier at de gjerne vil fange opp dette, men at de kanskje ikke er gode nok på det. Skal det fanges opp må nok kvinnene i mange tilfeller ringe og fortelle dette selv. Uansett sier de fleste at de ikke har fått mange henvendelser angående mistrivsel, og at de legger til grunn at de fleste trives i jobbene sine. Men dette kommer selvsagt an på hvilke båt man seiler på, da det kan være en forskjell på om man seiler med yngre eller eldre sjømenn. I tillegg har noen rederiene et evalueringsskjema de ansatte må fylle ut når de slutter. Har ikke mistrivselen blitt fanget opp før, håper en å oppdage det ved hjelp av denne ordningen. Da er det for sent med tanke på personen som har uttalt dette, men det fører til at en vet om problemet og kan gjøre noe med dette for å bedre det for andre.

6.2 Norges første kvinnelige styrmann

Sammendrag av svarene fra Norges første kvinnelige styrmann Anne-Marie Prytz

Vi tenkte det kunne være interessant å høre litt med den første kvinnelige styrmannen om hvordan hun opplevde det da hun reiste ut på sjøen på 70 tallet. Ved hjelp fra Elisabeth Lønna har vi fått oppgitt telefonnummeret og hennes nåværende etternavn Hjerde, slik at kontakt kunne oppnås. Prytz har fått noenlunde de samme spørsmålene som de andre kvinnene vi har kontaktet.

Prytz tok utdannelsen sin ved Trondheim navigasjonsskole. Før hun startet på utdannelsen hadde hun seilt i ca 3 år. Hun gikk da gradene fra dekkjent, jungmann, lettmatros og så videre. Styrmannsskolen ble fullført i 1973. Etter dette seilte hun som 2. og 1. styrmann frem til 1980 da hun startet skipsførerutdannelsen, den ble avsluttet i 1981.

Grunnen til at Prytz valgte denne utdannelsen var at hun alltid hadde drømt om å reise til sjøs og fordi hun hadde stor utfartstrang. Rederiet Onstad søkte etter kvinnelig mannskap og valget var derfor enkelt. Det var ikke noe problem for henne å få jobb, da det var stor mangel på sjøfolk på denne tiden.

Prytz seilte som 2. og 1. styrmann samt skipsfører i perioden fra 1972 til hun gikk i land i 1988. For det meste har hun seilt "world wide" på tankskip, men har også hvert innom bulk og gass, samt en periode som styrmann og instruktør på skoleskipet "Trøndelag".

Anne Marie Prytz føler at mottakelsen om bord stort sett var bra, men at det var en del skepsis i begynnelsen da Onstad søkte etter kvinnelig mannskap. Dette gav seg imidlertid etter hvert. Når det kommer til forskjellsbehandling kommenterer Prytz at hun noen ganger har følt seg forbigått, men at hun allikevel var fornøyd med valget av yrke.

Prytz sier hun hadde forventet seg ett tøffere miljø enn de viste seg å være, siden det var et mannsdominert yrke. Det var heller ikke noe problem å være i mindretall, da mottakelsen stort sett var veldig bra. Også fra rederiene sin side var det positive tilbakemeldinger.

I perioden da Prytz seilte var hun skilt og hadde to små barn. Hun syntes ikke alltid det var like enkelt å kombinere morsrollen med en karriere på sjøen, men da hun seilte tok moren seg av ungene og det fungerte bra. Det var vanskelig å holde kontakt med venner og familie når

man var ute da all kontakt gikk via brev, telefonforbindelsen via Rogaland radio var ikke spesielt bra.

Da Anne-Marie Prytz gikk i land i 1988 var hun kaptein på en 270 000 DWT stor båt. Grunnen til at hun gikk i land var utflagging av den norske flåten. Men hun fikk da jobb som operasjonssjef i rederinæringen.

Til slutt sier Prytz at hun vil anbefale andre kvinner å ta denne utdannelsen fordi det er spennende og lærerikt. I tillegg er seilingsperiodene mye kortere enn da hun seilte noe som gjør valget enklere. Men samtidig tilføyer hun at små barn naturligvis kan være en utfordring.

7.0 Drøfting

Hvert enkelt svar har blitt drøftet i resultatdelen. I dette kapittelet vil resultatene bli drøftet opp mot problemstillingen der ”Vi ønsker å kartlegge om de kvinnelige offiserene fortsatt seiler? Hva er eventuelt grunnen til at kvinnene går i land? Hva må eventuelt til for at de skal fortsette på sjøen?” og hypotesene.

Ut i fra svarene i oppgaven kommer det tydelig frem at mange kvinner går i land når de stifter familie. Dette var noe som både rederiene og vi antok da vi startet på oppgaven. Mange av de som har svart er nok i småbarnsfasen, jfr. alderen på respondentene. Vi tror at de som er eldre når de tar utdannelsen og har store barn, gjerne tar utdannelsen med tanke på å kunne seile resten av sin yrkeskarriere. Men det er og andre faktorer som spiller inn her, slik som trivsel, avstand til hjemmet, alder på barn, alder på respondent og lignende. Dette viser at vår hypotese om at kvinner går i land når de stifter familie, stemmer til en viss grad.

Flesteparten av respondentene er i alderen 30 til 40 år, dette er ganske naturlig med tanke på at kandidatene som har svart er utdannet i perioden 1985 til 2005. Det var ikke så mange som tok utdannelsen tidlig i perioden, men en stigende andel utover i tidsrommet. Noe som overrasket oss var at vi trodde en stor overvekt av de med fartstid skulle være fra fagskolen. Dette stemte ikke, her er antallet omtrent likt.

Vi hadde også en hypotese om at kvinner utdannet ved fagskolene seiler lengre enn kvinner som har høyskoleutdanning. Undersøkelsen viser at det er en liten (marginal) forskjell mellom kvinner utdannet ved fagskolene og kvinner med høyskoleutdanningen. De som er utdannet ved fagskolene seiler lengre, men det er bare noen prosent som skiller gruppene fra hverandre. Etter vår vurdering kan det derfor ikke trekkes noen klar konklusjon / slutning her.

Som forventet var tilknytning til sjø og påvirkning fra familie og venner en medvirkende faktor til at de aktuelle kandidatene / kvinnene valgt å ta en nautisk utdanning. I tillegg til dette kommer ønsket om å gjøre noe spennende, annerledes og utfordrende. En kan derfor stille seg spørsmål om hvorfor kvinnene da går i land?

Vi ser ut fra undersøkelsen at de som tok utdanningen tidlig ikke hadde de samme valgmulighetene, mest sannsynlig på grunn av dårlige tider og lite erfaring og skepsis til kvinnelige styrmenn. I den senere perioden, når tidene har vært gode, har respondentene hatt

større mulighet til å velge jobb ut fra sine egne ønsker om fartøy, fartsområde og turnus.

En stor andel av respondentene har jobbet på ferje, dette stemte overens med våre forventninger da det er letter å kombinere med familie og nærhet til hjemmet.

De fleste har blitt godt mottatt om bord, men det er noen som har følt at de må bevise mer enn mennene i tilsvarende stillinger. Dette har igjen kanskje gjort at de har følt at arbeidsmiljøet ikke er godt. Andre merket rett og slett ingenting til dette. Dersom kvinnene er litt tøffe av seg og tilpasser seg å jobbe i et mannsdominert miljø, ser det ut som det er lett å trives om bord.

Grunnen til at kvinner gjerne føler at de, mer enn menn, må bevise at de mestrer jobben om bord kan være at det hos noen menn fortsatt finnes fordommer mot kvinnelige sjøfolk.

Både rederiene og vi trodde det skulle være et problem for kvinnene å kombinere sjølivet med det å ha barn, dette stemmer til en viss grad. Men de ser ut som om de som virkelig vil fortsette å jobbe på sjøen, klarer å organisere dette ved hjelp av mann, familie eller ved å ta seg jobb på rigg, ferge eller i kystfart. Hvorvidt man kan kombinere sjølivet med foreldrerollen, er derfor ofte avhengig av personlige valg.

Vi hadde forventet at de som tok utdanning tidlig i perioden syntes at det var vanskelig å opprettholde kontakt med venner og familie på grunn av dårlige kommunikasjonsmiddel om bord. Undersøkelsen viser at dette ikke stemmer. Hva gjelder opprettholdelse av kontakt, blir det litt etter hva en gjør det til selv, hvor aktiv en er.

Det kan være vanskelig å få nye venner når en jobber på sjøen, men de en jobber med blir ofte gode venner og som en familie. Dette er gjerne naturlig, siden en er i sammen lengre perioder ute. De vennene man har fra før, er dem man ofte omgås når man kommer på land. De fleste har sin omgangskrets som de pleier når de er hjemme.

De tre respondentene som per dags dato seiler som kaptein er noe overraskende utdannet ved høyskolen. Vår hypotese var at fagskoleutdannede kvinner seiler lengre en de som er utdannet ved høyskolen. Dette kan imidlertid være en tilfeldighet. Når det gjelder overstyrmenn er en helt klart overvekt av dem utdannet ved fagskolen.

Det kan tenkes at de som utdanner seg ved høyskolen gjorde det ut i fra ambisjoner om å ha flere jobbalternativer på land på et senere tidspunkt. Utfra undersøkelsen synes det som om

det er flere fra høyskolen enn fra fagskolen som kunne tenke seg å jobbe på land på et senere tidspunkt.

Kravene som noen av kvinnene nevner for at de skal seile igjen er vanskelige å innfri, jfr. bedre turnusordninger, lønn og lignende. Det er også et ønske om at barna skal bli eldre, og da er gjerne sertifikatene gått ut. Det kan derfor tenkes at når de først har kompt på land, blir de værende.

Omtrent halvparten av respondentene kunne tenke seg å jobbe på rigg. Det er noe som overrasker oss ut fra vår hypotese om at flere ville velge rigg på grunn av turnus og lønn. Det kan således virke som om trivselen om bord på båt er viktigere enn ”offshoretturnus” og lønn. Vi har dog lite grunnlag for å si noe konkret om dette, siden det er en så liten gruppe vi har tatt utgangspunkt i.

De fleste som har svart på undersøkelsen vil anbefale en maritim karriere for kvinner på sjøen. Dette kommer nok av at de har hatt mange positive opplevelser i sin yrkeskarriere på sjøen. Vi tror dette kan ha noe med at de opplever det enklere for kvinner å jobbe i et mannsdominert miljø. En mulig forklaring kan kanskje være at det i et slikt miljø er mindre intriger enn i et yrke dominert av kvinner?

Er kjønnsrollemønsteret fortsatt aktuelt, eller kan det slå ut i motsatt retning? Vil en mann gå like lett i land som en kvinne, siden han er den tradisjonelle familieforsørgeren? Ut i fra oppgaven vår kan det se ut som at det tradisjonelle mønsteret er nokså tydelig på sjøen, og at en kvinne vil velge familie fremfor karriere når det blir aktuelt. Men det er ingen regel uten unntak.

8.0 Konklusjon

På bakgrunn av drøftingen under pkt. 7.0, vil vi nå forsøke å trekke konklusjon om kvinnelige styrmenn.

Vi stilte oss innledningsvis spørsmålet om de kvinnelige offiserene fortsatt seiler. Hva er eventuelt grunnen til at kvinnene går i land eller velger å bli på sjøen? Hva som må til for at de skal fortsette på sjøen?

Styrmannsutdanning er tradisjonelt ikke et kvinneyrke. Gjennom tidene har mulighetene for kvinner til å jobbe som styrmenn endret seg. Fra den første kvinnen løste sertifikat tidlig på 70-tallet til nå, har miljø og holdninger forbedret seg. Det er blitt mer akseptabelt og kvinneandelen av offiserer har økt, selv om det fremdeles ikke er mange. 55 prosent av de spurte jobber på sjøen, mens de resterende 45 prosent jobber på land. En stor overvekt av de som har gått i land jobber fortsatt innen den maritime næringen.

Etter å ha jobbet med oppgaven kan vi med en viss forsiktighet si at det er personavhengig om en er egnet på sjøen. Vi antyder at en maritim karriere ikke er for alle. At en gjerne må ha en tilknytning til sjøen eller et sterkt ønske om denne typen jobb, for å trives. Man må ha et mål og en vilje for å få det til å fungere. Det er viktig at miljøet om bord på båten er bra for at en skal bli værende. Mange setter også stor pris på fritiden denne typen yrke medfører.

Vi observerer at det som avgjør om kvinnene blir på sjøen eller ikke, kan ha med naturlige årsaker å gjøre. I mange av tilfellene der kvinner har gått i land er dette på grunn av at de har stiftet familie. I mange tilfeller der de fortsetter å seile, kan det være fordi de trives godt i jobben sin, og miljøet er bra. Vi antar at en del som har skiftet fartsområde og fartøy gjorde det for å kunne fortsette å jobbe på sjøen, og for å tilpasse seg en familiesituasjon.

Det er en spesiell jobbsituasjon å være på båt. Det kan være at noe av det gamle henger igjen, og det kan forekomme noen fordommer. Selv om likestilling er kommet langt, kan det virke som om det ikke alltid er like enkelt for kvinner å gå inn i mannsdominerte yrker.

En nautisk karriere er noe de alle fleste kan anbefale andre kvinner som ønsker en spennende og utfordrende jobb. De kvinnene som har seilt og senere fått landbasert arbeid ville ikke vært

tiden de arbeidet på sjøen foruten. Dette fordi det har vært en nyttig erfaring både på godt og vondt.

I mange tilfeller er det lite rederiene kan gjøre for at de kvinnelige offiserene skal fortsette å seile. Det blir til en viss grad hver enkelt kvinnes personlige vurdering og valg.



Figur 17: "Kikker inn i fremtiden til kvinnelige sturmenn"

Tegning: Sangolt, Sarah

9.0 Ordforklaringer og forkortelser

D1 Sertifikat – Kaptein OBO – Lastebåt som kan ta, malm, bulk og olje

D2 sertifikat – Overstyrmann ROV – Fjernstyrt undervannsfarkost. (Remote operated vehicle)

D3 sertifikat – 1.styrmann

D4 sertifikat– Ubegrenset som styrmann. Opp til 500 bruttotonn som overstyrmann og kaptein

DP Sertifikat – Dynamisk posisjonering. DP er et instrument brukt til å holde båten i posisjon

FPSO – Floating Production Storage and Offloading (produksjonsskip)

Hyre – Lønn til sjømenn

Kadett – Personer under siste del av opplæring for å bli offiser på bro

Nautikk - Læren om skip

RORO – Roll on/roll of. Båter som frakter last med hjul; biler og lignende

Tankerman sertifikat – Sertifikat som sier at en kan laste og losse tankbåter

10.0 Litteraturliste

Berggreen, B., Christensen, A. E. & Kolltveit, B. (1989). *Norsk Sjøfart. (Bind 2, s.9, s.33, s.35 og s.169)* Oslo: Dreyers forlag.

Elisabeth Lønnå/Oslo Sjømannsforening (07.01.2010). *Elisabeth Lønnå:Prosjektbeskrivelse for prosjektet "Maritime kvinner"* . Hentet 25.01.2010 fra http://www.oslo-sjomannsforening.no/mar_kvin2.htm

Elstad, Å. (2004). *Kystkvinner i Norge*. Oslo: Kom forlag AS.

Hammerborg, M. (2003). *Skipsfartsbyen: Haugesunds Skipsfartshistorie 1850-2000*. Bergen: Eide forlag.

Holme,I.M & Solvang,B.K.(1996). *Metodevalg og Metodebruk*, TANO A.S. (3. Utg.). Otta: Engers Boktrykkeri A/S.

"Ikke for alle" (u.å.). *"Ikke for alle-En utdanning du kommer langt med"*. Hentet 19. mars 2010 fra <http://www.maritimt-forum.no/?nid=6059&lcid=1044>

Langdridge, D. (2006). *Psykologisk forskningsmetode: En innføring i kvalitative og kvantitative tilnærminger*. Trondheim, Tapir Akademiske Forlag.

Larsen, A. (2007). *En enklere metode: Veiledning i samfunnsvitenskapelig forskningsmetode*. Bergen: Fagbokforlaget.

Mjør, K. & Berentsen, R. (2009, 3. februar). *Professor = mann*. Bergens Tidene, s. 6. (Papirformat).

Rognsaa, Aa. (2003). (2. Utg.). *Prosjektoppgaven. Krav til utforming. 426 tips, råd og regler*. Oslo: Universitetsforlaget.

Sjømannsloven av 1953.

Uniforms of the United States Navy [Bilde](1917) Hentet fra Wikipedia 8. April 2010 http://en.wikipedia.org/wiki/Uniforms_of_the_United_States_Navy

Årsmelding fra Likestillingsombudet 1980. Årsmelding fra Likestillingsombudet og klagenemnda for likestilling. Avgitt til Forbruker og administrasjonsdepartementet 31. Mars 1980.

11.0 Vedlegg

Vedlegg 1: Norges første kvinnelige styrmann

Svarene til Norges første kvinnelige styrmann: Anne-Marie Prytz.

1. Hvor tok du utdanning?

Trondheim Navigasjonsskole.

2. Hvilket år avsluttet du studiet?

Fullførte 2nd klasse styrmannskole fra 1971 til 1972, fortsatte neste år på 1st kl styrmannskole som da ble fullført 1973

3. Hadde du fartstid da du startet utdanningen?

Ja, ca 3 år. Måtte jo gå gradene fra dekkjente-jungmann-lettmatros osv.

4. Hvilket år avsluttet du studiet?

Reiste ute som 2-1styrmann fram til 1980 da a jeg startet på skipsfører utdannelsen som da ble fullført ii 1981.

5. Har du tatt videreutdanning ved høyskole/universitet etter endt nautikk utdanning, i så fall hvilke studie?

Nei.

6. Hva gjorde at du valgte å ta nautisk utdanning?

En stor porsjon utfartstrang samt at jeg alltid hadde drømt om å reise til sjøs. Så da Onstad shipping søkte etter kvinner på dekk og maskin var valget lett.

7. Hvordan var det for deg å få jobb etter endt nautikk utdanning, og hva la du vekt på ved valg av jobb?

I 1972 var det mangel på sjöfolk så det var ikke problem og få jobb etter endt utdanning.

8. Hvilke sertifikater har du oppnådd?

2-1 klasse styrmann og skipsførersertifikat.

9. Hvor lenge har du seilt etter du løste første sertifikat?

Fra 1972 til jeg gikk iland i 1988.

10. Hvilke fartøystype har du seilt på?

Hovedsakelig stortank word wide men har også vært en snartur innom bulk og gass. Har også en periode på 1,5 år på navigasjonsskoleskipet "Trøndelag" som styrmann/instruktør.

Det var en veldig fin periode og få seile på norskekysten fra Tromsø til Ålesund med elever fra de nautiske skolene langs kysten.

11. Hvordan ble du mottatt som kvinne om bord?

Stort sett veldig bra. Var nok en del skeptisk da Onstad startet opp med kvinnelig mannskap

Men det ga seg etter hvert.

12. Har du opplevd å bli forskjellsbehandlet om bord?

Noen ganger har man vel følt seg forbigått. Men stort sett så har jeg trivdes med yrket jeg hadde valgt.

13. Opplevde du at det var et tøft miljø om bord siden det var et mannsdominert yrke?

Faktisk var det mindre tøft enn hva jeg hadde forventet meg.

14. Hvordan var det for deg å være mindretall i et mannsdominert yrke?

Det gikk veldig greit. Man ble jo stort sett veldig godt mottatt.

15. Hvordan ble du som kvinne mottatt av rederiene i jobbsammenheng?

Faktisk veldig positivt.

16. Var du samboer/gift da du seilte?

Jeg var skilt.

17. Hadde du små barn når du seilte ute?

Ja 2 stykker.

18. Hvis du hadde barn mens du seilte, hvordan var det å kombinere morsrollen med en karriere på sjøen?

Det var ikke alltid så enkelt men jeg hadde en mor som var enke, så da jeg reiste tok hun seg av ungene. Det fungerte veldig bra. (Jeg ble jo nesten som en far i huset)

19. Påvirket familiehensyn ditt valg av arbeidssted?

Nei.

20. Hvordan var det å opprettholde kontakt med familie og venner da du var ute å seilte?

Vanskelig – all kontakt gikk jo så si bare via brev. Telefonforbindelsene via Rogaland Radio var ikke spesielt gode i de dagene.

21. Hvilke stilling hadde du på sjøen da du gikk i land?

Avsluttet på en 270 000 dwt som skipsfører.

22. Hvorfor gikk du eventuelt i land?

Utflagging av den norske flåten gjorde at jeg gikk i land.

23. Hvis du har jobbet på land, var det innen den maritime næringen?

Ja jeg fikk ganske fort jobb i rederinæringen som operator/operasjonssjef.

24. Vil du anbefale andre kvinner en karriere som styrmann?

Ja det vil jeg . Det har jo vært både en spennende og lærerik opplevelse. Nå idag hvor Seilingstiden har blitt ganske kort så er jo valget litt lettere. Problemet kan jo bli små barn naturligvis.

25. Er det noe annet du har lyst å tilføye?

Ikke annet enn og ønske der lykke til med prosjektet deres.

Vedlegg 2: Intervju med rederiene

Intervju nr 1:

Har dere mange kvinnelige styrmenn?

2 kvinnelige styrmenn (Pluss en lærling og to kadetter).

Ønsker dere kvinnelige styrmenn i deres rederi?

Har forsøkt å få kvinnelige styrmenn (Hadde en som nettopp gikk i land).

Gjør dere noe for å rekruttere kvinnelige styrmenn?

Vi har ingen ekstra kampanjer, men er interessert i å ha damer ute på sjøen. Prøver å ta inn kvinnelige kadetter. Vi har bare hatt kvinnelige styrmenn etter 2003. Vi kunne hatt kvinnelig overstyrermann om de hadde fortsatt.

Er det noe forskjell på hvor lenge kvinnelige styrmenn og kvinner i forpleiningen seiler?

Forpleiningen er det eneste du kan seile som uten å ha noe spesielt kurs utover sikkerhetskurs. 80 % av de forpleinings ansatte er kvinner. De i forpleiningen er kanskje borte i 5-6 år, og kommer så tilbake. Det virker som om de trives i jobben sin, og vi har noen som har vært veldig lenge, og som snart går av med pensjon.

Har dere noen formeining om hva som gjør at noen kvinner seiler og noen slutter?

Vanskelig å si hvorfor noen går i land. Men vi vet at noen gifter seg og får unger, og får seg jobb på land. Vi sender ut et skjema for å finne ut årsaken til at de slutter, og det er lite som tyder på at de mistrives.

Blir det fanget opp om kvinner mistrives fordi de kommer på fartøy der de ikke er ønsket.

Eneste måten er at de ringer inn og rapporterer det sjøl, og spør om å få skifte båt. Hvis det er mistrivsel må en prøve å ordne opp i dette, en vil ikke at sine ansatte skal mistrives.

Intervju nr 2:

Er dere mange kvinnelige styrmenn?

3 kvinnelige styrmenn og 1 kadett.

Ønsker dere kvinnelige styrmenn i deres rederi?

Kvinnelige styrmenn beriker miljøet, og gjør at arbeidsmiljøet blir roligere. Vi erfarer og at det går fint med kvinner i overordnet stillinger, det er person avhengig og gjerne en modnings fase. Men filippinsk mannskap kan ha problem med filippinsk offiser, det går bedre med nordisk.

Gjør dere noe for å rekruttere kvinnelige styrmenn?

Nei ikke noe spesielt, de stiller på lik linje med sine mannlige kollegaer.

Er det noe forskjell på hvor lenge kvinnelige styrmenn og kvinner i forpleiningen seiler?

Har for liten erfaring til å uttale seg om det. Har bare en båt med norsk forpleining.

Har dere noen formening om hva som gjør at noen kvinner seiler og noen slutter?

Naturlige grunner som barn, familie. Kvinner har gjerne et lengre perspektiv enn menn.

Blir det fanget opp om kvinner mistrives fordi de kommer på fartøy der de ikke er ønsket.

Vi skal fange opp alle som mistrives om bord. Det skal være en ordning på dette, men vi har kanskje ikke god nok oppfølging på det. Vi ønsker ikke at noen skal slutte, fordi vi ønsker å redusere turn over og kostnaden med utdanning. Tror kanskje at kvinner må prestere mer, men det kan og være en fordel.

Intervju nr 3:

Har dere mange kvinnelige styrmenn?

2 kvinnelige styrmenn, der den ene av di har vært lenge.

Ønsker dere kvinnelige styrmenn i deres rederi?

Ja vi ønsker kvinner. Det er positivt med kvinner både i maskinen og i messa. Det er et mannsdominert miljø. Men vi ser at det er få søknader fra kvinner.

Gjør dere noe for å rekruttere kvinnelige styrmenn?

Ikke noe spesielt, men ser at det er for få kvinner. Vi legger nok ekstra merke til en kvinnelig søker. Blant alle våre sjøfolk er det bare en håndfull kvinner.

Er det noe forskjell på hvor lenge kvinnelige styrmenn og kvinner i forpleiningen seiler?

Vi har ikke noe historikk på dette. Pr dags dato har vi ingen kvinner i forpleiningen, men to vikarer. Da dette ikke er noen familievennlig bransje, ser en at en del forsvinner etter lærling tida.

Har dere noen formeining om hva som gjør at noen kvinner seiler og noen slutter?

Overgang og kombinasjon med familie, småbarn og seile på sjøen.

Blir det fanget opp om kvinner mistrives fordi de kommer på fartøy der de ikke er ønsket.

Vi har et system med medarbeidersamtaler som skal fange opp dette. Vi har aldri fått tilbakemelding på dette. Tvert i mot. Men med nyanser, det er et mannsdominert samfunn og det er nok forskjell på de eldre og yngre sjøfolkene.

Intervju nr 4:

Har dere mange kvinnelige styrmenn?

Ingen kvinnelige styrmenn i dag, men vi har hatt det tidligere.

Ønsker dere kvinnelige styrmenn i deres rederi?

Ja vi ønsker det. Men det er ikke nok kvinnelige styrmenn.

Gjør dere noe for å rekruttere kvinnelige styrmenn?

Ikke noe spesielt. Tenker heller at en vil øke kvinneandelen generelt, og da mest på maskin siden. Selv om dette er et tyngre arbeid, er det her flere kvinner som ønsker å jobbe i maskinen. Vi ønsker ikke å profilere dette noe spesielt, og vi ansetter den som er best egnet.

Er det noe forskjell på hvor lenge kvinnelige styrmenn og kvinner i forpleiningen seiler?

Ja, men vi har ikke noen tall. Vi har ikke kvinnelige styrmenn, men vi har kvinner i forpleiningen. Og det blir gjerne noen avbrekk i seilinga i småbarnsperioden. Som styrmann har en gjerne en større mulighet til å gjøre noe nytt på land.

Har dere noen formeining om hva som gjør at noen kvinner seiler og noen slutter?

Ja. Biologisk. Kvinner får barn. Ved morsrollen kommer det et naturlig ønske om å få være mer hjemme.

Blir det fanget opp om kvinner mistrives fordi de kommer på fartøy der de ikke er ønsket.

Det avhenger av kvinnen. Det er et stort steg å ta kontakt, og ved en autoritær leder kan det være et problem. Personalledelsen er langt vekke. Men i 99 % av tilfellene blir det fanget opp. Her er det for kvinnene gjerne en fordel å ha kvinnelig mannskapssjef. Vi er i dag sikre på at de kvinner som jobber i vårt rederi er fornøyde.

Intervju nr 5:

Har dere mange kvinnelige styrmenn?

1 Kvinnelig styrmann og hun er neste på listen til å få opprykk. Vi har hatt flere tidligere som har gått over på rigg eller gått i land.

Ønsker dere kvinnelige styrmenn i deres rederi?

I utgangspunktet ja. Av og til kan det være en avveiende sak, de har en hang til å ikke bli så lenge. Men jeg har tro på damer, de er godt egnet som ledere, og det er positivt for miljøet.

Gjør dere noe for å rekruttere kvinnelige styrmenn?

Nei, men det er feil å si det. Jeg er av det synspunkt at alle skal gjøre seg fortent til den jobben de blir tilbydd. Vi vil ha de beste, hvis de stiller likt kan en ta damer. Det er store verdier det er snakk om, og vi ønsker rette personen som er kompetent til stillingen.

Er det noe forskjell på hvor lenge kvinnelige styrmenn og kvinner i forpleiningen seiler?

Vi har ikke så mange kvinnelige offiserer, så her kan det bli et skeivt svar. Jeg tror at kvinnelige styrmenn seiler kortere, fordi de ofte er yngre enn kvinnene i forpleiningen når de seiler. De er ofte kommet i en annen livs fase og er ferdig med småbarnsperioden.

Har dere noen formeining om hva som gjør at noen kvinner seiler og noen slutter?

Tror kanskje de er for lenge og langt borte fra familien. Ser at det er noen som trives bedre med å være på båt en på rigg, men på grunn av friordningen velger de allikevel å jobbe der. Men jeg har ingen tro på at det blir lagt til rette for en redusert stilling om bord på båtene, på grunn av økonomien.

Blir det fanget opp om kvinner mistrives fordi de kommer på fartøy der de ikke er ønsket.

Tror det blir fanga opp om de ønsker det. Vi har medarbeidersamtaler om bord som skal fange opp slikt. Min erfaring er at kvinner ikke er så redde for å gi beskjed om det er noen problemer.

Intervju nr 6:

Har dere mange kvinnelige styrmenn?

4 kvinnelige styrmenn, der to er overstyrmenn.

Ønsker dere kvinnelige styrmenn i deres rederi?

Ja. Det er positivt for skipene at det er begge kjønn om bord. Kvinnene er gjerne flinke og oppegående, og prøver kanskje å bevise mer enn mannfolkene om bord.

Gjør dere noe for å rekruttere kvinnelige styrmenn?

Ikke noe spesielt. Kvinner stiller på lik linje som menn, ved like kvalifikasjoner blir de gjerne foretrukket. Vi oppfordrer kvinner til å søke, men det er ikke noe spesielt med den tanken.

Er det noe forskjell på hvor lenge kvinnelige styrmenn og kvinner i forpleiningen seiler?

Vi har ikke så mange i forpleiningen, det er helst vikarer. Tror styrmenn gjerne kommer tilbake etter at de har fått barn.

Har dere noen formening om hva som gjør at noen kvinner seiler og noen slutter?

Planlegging av familielivet for de fleste. Ser at de er vanskelig å kombinere familie med seiling, spesielt småbarnsperioden hvis en har mann som seiler. Det er annerledes familie situasjon i dag sammenlignet med før. Nå jobber kanskje både bestemor og oldemor, slik at det er ingen til å hjelpe til med barna på samme måte som før i tiden.

Blir det fanget opp om kvinner mistrives fordi de kommer på fartøy der de ikke er ønsket.

Ja stort sett gir de beskjed. Men kontor personalet er ofte de siste som får vite det om det er problem. Vi ser at kvinner ofte er flinkere enn menn til å gi beskjed vist det går de imot. Medarbeidersamtaler skjer ofte på oppfordring fra kapteinen. Vi har og et ganske utfyllende evalueringsskjema som de fyller ut når de slutter, og vi håper at slike ting ev. kommer frem der.

Vedlegg 3: Resultat av spørreundersøkelsen

Kvinner med nautikk utdanning

Publisert fra 23.02.2010 til 14.03.2010

95 respondenter (95 unike)

1. Er du utdannet ved fagskole, høyskole eller sjøkrigsskolen?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Fagskole	42,1 %	40
2 Høyskole	45,3 %	43
3 Sjøkrigsskolen	12,6 %	12
Total		95

2. Hvor gammel er du?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 20-30	18,9 %	18
2 30-40	58,9 %	56
3 40-50	18,9 %	18
4 50-60	3,2 %	3
Total		95

3. Hvilket år avsluttet du studiet?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 1985-1990	4,2 %	4
2 1990-1995	18,9 %	18
3 1995-2000	31,6 %	30
4 2000-2005	45,3 %	43
Total		95

4. Hadde du fartstid da du startet utdanningen?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	51,1 %	48
2 Nei	48,9 %	46
Total		94

5. Har du tatt videreutdanning ved høyskole/universitet etter endt nautikk utdanning?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	40,0 %	38

2	Nei	60,0 %	57
Total			95

6. Hva gjorde at du valgte å ta en nautisk utdanning?

Hadde begynt å seile på dekk, og ønsket å gå videre i maritimt yrke
 Muligheten til å faa sett meg rundt i verden og for å faa jobba i et miljø som setter krav til deg.
 Ønsket om å jobbe på sjøen kom etter ett år på skoleskipet Christian Radich.
 Jeg har alltid interessert meg for det maritime. Jeg skulle egentlig ta telegrafistutdanning, men telegrafisten var så og si ute før jeg kom
 så langt. I 1987 dro jeg på fiskeri, og bestemte meg da for å ta en nautisk utdanning. Jeg har vokse opp i et maritimt miljø og. Både
 min far og bror var fiskeskippere.
 Jeg reiste i andre typer jobber på cruisebåt
 Tilfeldig, jeg søkte Befalsskolen for Marinen som lå i hjemkommunen min.
 Hadde lyst til å gjøre noe anderledes
 Etter noen år som catering på Hurtigruta hadde jeg fortsatt lyst til å jobbe på sjøen, men ville komme litt lengre opp i systemet, dermed
 begynte den lange veien for å bli styrmann.
 Virket som et spennende yrke hvor man hadde muligheten til å få sett store deler av verden. Turnusen med like lenge på jobb og
 hjemme passet meg bra. En aktiv jobb, ikke bare bak et skrivebord.
 Min interesse for det maritime kombinert med ønsket om å begynne i Forsvaret.
 Maritimt miljø(familie/bosted)
 Ønske om en spennende arbeidsplass
 Mulighet til å reise i arbeidet
 Ville gjøre noe annet, som ikke alle andre gjør. Virket som en spennende jobb / utfordring.
 Hovedsaklig en trang til å komme meg vekk = og at "the love of my life" en gang hadde vært sjømann.. Og et håp om at å ha
 fri halve
 året kunne bli gøy...
 Studerte tannlege, kjedet meg, ønsket litt action, var glad i sol, sjø, båt og Sørlandet.
 Litt tilfeldig egentlig. Ville ha en praktisk utdanning, samt reise en del. Hadde erfaring fra seilbåt og fiskebåt som jeg likte
 veldig godt.
 Tilfeldigheter og ei stor annonse i Bergens Tidende i 1992 ifm "nytt" kurs= offiser aspirant kurs - 6 mnd på skole (bl.a
 Stavanger
 Maritime VGS) og 6 mnd til sjøs.
 Oppvokst ved sjøen. Sjømenn i slekten. Skiftarbeid noe som passer meg bedre en 9-16 jobbing.
 Bakgrunn fra en sjøfarstfamilie. Oppvokst på en frakteskute. Så dermed at et liv på sjøen, med alt det innebærer, var det jeg
 ønsket.
 Valgte å satse på det jeg ville, tross at det var utradisjonelt.
 Hørte om VK1 sjøfartsfag da jeg gikk i 8. klasse. Jeg hadde lyst til å gjøre noe annet enn alle andre som valgte almen og
 helse og
 sosial. Når jeg fant sjøfarts faget ble jeg utrolig glad og fant ut at jeg ville satse på dette. Jeg har alltid elsket havet og elsker
 det enda.
 Å jobbe på båt interresserte meg veldig. Få sjå meg om i verden og oppleve nye ting var spennende
 Har alltid vert glad i sjøen og båter
 flere kapteiner i familien
 Ønske om høy lønn og utradisjonell jobb.

interesse for sjølivet og gode jobb muligheter både til sjøs og etterhvert på land om man ønsket å drive det videre.
Jeg var med pappa på sjøen hver eneste dag fra før jeg ble året,å det var noe av det kjekkeste jeg viste. Var ikke vanskelig å bestemme seg for hva man skulle bli etter ungdomsskolen
Lønen og friordningen(tenkte hele tiden på rigg).
Spennende og interessant. Ingen dager er lik, som selvfølgelig er positivt, da ensformig arbeid fort blir kjedelig. får reist og sett mye av verden og selvfølgelig fritiden man har når man er hjemme.
Egentlig helt tilfeldig. Begynte på Befalsskolen fordi jeg ville samle poeng til å komme inn på Politiskolen, men likte meg veldig godt i Sjøforsvaret og valgte derfor Sjøkrigsskolen istedenfor Politiskolen...
Annerledes yrke
Utfordringer
Jobbe teknisk, pratisk og fysisk
Oppvokst ved sjøen
Spennende element
Lyst til å reise
eventyrlyst og generelt ønske om å gjøre noe anderledes og spennende.
Eventyrlyst/reiselyst og interesse for skip og sjø
Jeg liker turnusordningen, og jeg liker blandingen av tekniske utfordringer og det og jobber som team.
Ønske om å seile,et utfordrende yrke, samt et ok lønnsnivå.
Ble anbefalt det av en kaptein jeg jobbet med.Han mente det var synd at kvinnene ombord hadde de tyngste jobbene fysisk,ofte med lavest betaling.
interessant og spennende yrke, samt jeg stortrives på sjøen
Det interesserte meg. Syntes det virket spennende.
Hadde veldig interesse for sjøfart, oppvokst i ein sjøfartskommune og ein sjøfarts familie :-)
Det var dette jeg ville, ingenting kunne stoppet meg tror jeg :-)
Hadde seilt som "work away" og så at det hvar en jobb der man kunne gjøre en forskjell. Er også oppvokst i et maritimt miljø
Alt som har med det maritime har alltid interesert meg.
Trivdes god i miljøet og arbeidet som matros, og ønsket å fortsette med det.
Interesse for dette yrket.
Jeg ønsket å bli cruise-kaptein, allerede som 15-åring drømte jeg om det.
Da jeg "endelig" fikk jobb som 2.styrmann i RCCL, etter 2 år på kjemikalietanker, og 3 år på ankerhåndtering, viste det seg at det ikke var en drøm å være på cruise, likevel... Jeg sa opp midt i turen, og dro tilbake til Nordsjøen.
Etter kort tid ble jeg gravid, og sluttet da jeg var i 6 mnd av svangerskapet.
Etter at barna kom til, har jeg jobbet på ferger, samt jobbet 2 år som mannskapssjef i et offshore rederi (etter at jeg tok etterutdanning i organisasjonspsykologi-og ledelse ved BI).
Nå har jeg nettopp begynt på igjen å kjøre ferge.
En gang skiftarbeider-alltid skiftarbeider!
Det er herlig med lange friperioder, og i denne omgang veier det opp for det faktum at fergelivet byr på litt for lite utfordringer...
Det hørtes spennende og interessant ut
Videregående deretter befalsskole, for så å begynne på Sjøkrigsskolen.
Fikk D4(teori med noe praksis)på befalskolen
D1(teori med noe praksis)på Sjøkrigsskolen
Hadde en nær venn av familien som reiste som Kaptein på gass. Dessuten virket utdannelsen interessant utover det å reise

til sjøs.

Eventyrlysten, og ønske om å se og oppleve noe annet enn den lille plassen jeg vokste opp.

ville noe annet enn å være frisør eller sykepleier

Helt tilfeldig egentlig. Begynnte på fergene som vaskehjelp/kioskmedarbeider i tenåra. Så ble det lettmatros/matros. Fant ut at jeg

heller ville ta utdanning og komme meg videre.

Faglig bredde i utdanningen + ønske om å reise til sjøs + spennende jobber i land etterpå

Syntes det var spennende å være med far på jobb. Det var mye interessant å lære, var fasinert av kart og radar som ung, og likte i

tilegg bølger og fart. Metreologi var også noe som fristet og det lærte vi også litt om på skolen.

Jeg dro på jordomseiling med seilskip/ seilbåter og etter noen år ønsket jeg få betaling for å reise rundt i verden.

Sjøfart i familien

Maritim interesse

Mistet jobben min som radio operatør da rederiet jeg jobbet i flagget ut og erstattet norske sjøfolk med filipinske sjøfolk

Tilfeldig.

Var ikkje interessert i kontorjobb, og kom ikkje inn på førstevalget.

Hekta av sjølivet etter utplassering på containerbåt i forbindelse med Fiske og fangst studie på videregående. + Anbefalt av ei anna

som hadde tatt Nautikk utdanning.

Jeg hadde en annen utdanning fra før, men måtte finne noe annet å gjøre. Jeg har alltid vært opptatt av sjø og seiling, så det var et

naturlig valg. I tillegg er både min mor og far sjømenn.

Interesser og arbeidsmuligheter

Økonomisk støtte fra rederiet.

Født og oppvokst ved sjøen, var utplassert på fiskebåt når jeg gikk fiske og fangst, og bestemte meg da at jeg skulle bli styrmann.

Hadde sommarjobb som lettmatros på sightseeingsbåtar i Sognefjorden. Valgte å ta det eit steg vidare.

Oppvokst med familiebedrift som drev med charter, skysstener og ambulanserbåt. Naturlig ønske om få formell utdanning i

sjøfartsfag, siden jeg hadde både kunnskap og fartstid fra sjøen.

Har lenge hatt en drøm om å reise til sjøs, og når jeg var ferdig med videregående var det ikke noe jeg heller ville.

Sjøfolk i familien. Interesse for eit arbeid til sjøs.

Mangen sjøfolk i familien (men ingen kvinner) og flere sesonger som frivillig besetningsmedlem og som jungmann omb. på S/S

"Statsraad Lehmkuhl"

Sjøfolk i familien

Intresse for båt og sjø siden barndommen

Bevisst på at eg ville velje eit manndominert yrke som min innsats for likestillinga. Var for låg til å bli helikopterpilot. Men er for glad i å

vere på land og ville ha hund, så blei etterkvart til at eg tok sivilingeniørutdanning.

Sjøfolk i familien, oppvokst med sjø og båt. Synes det virket spennende å jobbe til sjøs. Trivdes godt på sjøen.

Elsker båt og sjø og min farfar var Sjøkaptein (og jeg beundret han for hans gode humør, humor og gode historier...ville bli som han). Liker å være "in charge" og jobbe raskt/effektivt, samt ta gode avgjørelser for fellesskapet! Liker at mennesket trives om bord...

Har alltid likt å kjøre båt og være på sjøen. Har også alltid hatt en spesiell interesse for båter. Begge foreldrene mine seilte tidligere, så

har hørt mange historier og sett bilder fra den tiden. Dette bidro også til at jeg valgte dette yrket jeg hadde jobbet som matros i 5 år og ville fortsette på båt, men da i styrhuset

Hadde lyst på andre utfordringer og opplevelses lyst
Gikk på ett-årig Radioskole i 1984-1985 fordi det var en grei mulighet til en maritim utdanning for å komme ut til sjøs. Vi ble der fortalt
at dette var et utdøende yrke, men at kombinasjon av radiotelegrafist og navigatør-utdanning ville være løsningen i fremtiden. Søkte
derfor styrmannsskole på samme tekniske fagskole. Var eneste jenta i klassen. Godt miljø blant medelever som stort sett hadde endel maritim bakgrunn.
Ambisjonsnivå og ønske om videre utdanning i Sjøforsvaret kom etter at jeg hadde vært befal en periode på KNM Harald Hårfagre
Tilfeldigheter.
Interessant.
Jeg tror ikke jeg ville tatt en nautisk utdanning sivilt. Det var først og fremst lederutdannelsen og utfordringene som lokket meg til
Sjøforsvaret.
Tok først kystskipper som privatist, deretter gikk jeg som kadett på Tege, bestemte meg da for å gå videre og søkte på fagskolen.
Basert på familie tradisjoner. Jeg visst "hva jeg gikk til" da flere fra min familie nettopp jobbet på sjøen med turnus.
Liker å jobbe på båt
Oposisjon mot det som "kvinner" skulle og kunne gjøre. samt at familien hadde en lang rekke sjømenn, så det lå nok litt i blodet. Men
kvinner skulle være hjemme og hadde ingenting ombord og gjøre.
Men krisen innen sjøfarten den gangen, mye utflagging, og ilandsatte sjømenn gjorde det veldig vanskelig å få fartstid.
Nautisk utdanning fremstod som litt eksotisk/ alternativt, spennende teknisk rettede fag, et yrke som innbefattet reising, halve året fri,
mange ulike felt å spesialisere seg i, god lønn.
Fulgte i fotspor t vener & familie.
Var oppvaksen nær sjø & vant m båt.
Det ble et naturlig valg da jeg skulle velge retning innen Forsvaret. Trives godt i et maritimt miljø.
Gikk 1 år på "Christian Radich" (grunnkurs sjøfartsfag) etter ungdomskolen. Fortsatte å jobbe på seilbåt i alle sommerferier, også
gjennom høgskolen. Ble en naturlig utvikling fra jeg var 16 år til jeg startet på høgskolen som 21-åring.
Har alltid vært fasinert av havet, så det var ikke noe vanskelig valg.
Spennende yrke med mulighet til å se litt av verden. God lønn og fritt til å velge bo sted. Fritiden.
Jeg ønsker meg en teknisk og praktisk utdanning.
Ønsket en annerledes og spennende yrkeskarriere innenfor det maritime spekteret. Lederutdanningen telte forholdsvis mye.
Tilfeldighet.
Jeg ville seile.
Spennende jobb og OK betalt.
Var glad i å seile og hadde lyst til å lære mer.
Jeg hadde allerede startet i sjøforsvaret, men kunne ikke jobbe om bord. Eneste mulighet for dette var å ta nautisk utdanning på
sjøekrigsskolen.
Ønsket den utdanningen og i tillegg arbeidstid og miljø ombord.
likte meg til sjøs. Startet med seilskutene og tok utdanning gradvis.
Bodde på et sted der sjølivet var en naturlig del av hverdagen.

7. Hva la du vekt på i ditt arbeidsvalg etter endt nautikk utdanning? (Du kan velge flere alternativer)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Fartsområde	30,5 %	29
2 Fartøy	37,9 %	36
3 Opplæringsopplegg	13,7 %	13
4 Turnus	29,5 %	28
5 Hyre	15,8 %	15
6 Sikker jobb situasjon	27,4 %	26
7 Annet, spesifiser her	32,6 %	31
Total		95

plikttjeneste

fortsatte i rederiet jeg hadde hatt sommerjobber i

la ikke vekt på noe spesielt, alt var linet opp da jeg hadde avtale med rederi under hele studiet

Automatisk kadett plass - ingen selvfølge for kvinner i sivil utdanning.

Hadde hatt hyre i sommerferiene og fått stipend fra rederiet - naturlig å fortsette der

en helhet av alle disse. Minst hyre, mest fartsområde og fartøy.

Måtte ta det jeg fikk i første da de fleste rederiet ikke ville ha jenter og at det ikke var supre tider for sjøfolk når jeg var ny utdannet

den gang ordnet skolen med div kadett plasser og vi 2 jentene fikk enkelt og greit beskjed om at det var bare 2 rederier som ville ta oss

og vi kunne bli innbyrdes enige.

Jeg ble mor, så det ble litt naturlig for meg å velge noe som er nærme hjemme. Men har veldig lyst å komme meg litt ut etter hvert som

barna blir større for å få litt mere erfaring enn "fergelivet"

Fikk eit tilbud om jobb som eg takka ja til

Søkte på nesten alt, men kunne ikke velge. Jeg var glad at jeg fikk kadett plass overhode... det var ikke enkelt i 2005.

I første omgang muligheten til å få kadett plass, ikke alle rederier er like interessert i å lære opp kadetter, men ønsker deg hjertelig

velkommen den dagen du løser sertifikatene.

tok den jobben jeg fikk, ikke mange så ville ha kvinner ombord i den tiden.

Utdanning med lønn.

dårlig arb.marked, kunne ikke velge. Havnet på lastebåt.

Kadett tida vart etter der ein fekk tilslag

kjende omgivelser pga. samme rederi som i kadettperioden.

Pliktjeneste

varierte og utfordrende jobb med potensiale med stor faglig utvikling,

Det var vanskelig å få kadett plass. Tok det som vart tilbudt.

Gode "rykter" om hvilke rederier som var bra å jobbe i..

som kvinne utan nettverk i rederi var det vanskeleg å få styrmanns aspirant plass i 95

Fikk tilbud om radio aspirant-hyre i et solid og mangesidig rederi rett etter navigasjonseksamen.

Offshore relatert

vidareutdanning

Ubåt er den mest spennende fartøystypen i Sjøforsvaret. Jeg la vekt på opplevelsene.

nærhet til familie

kan kombinere jobb og familieliv

Geco-Prakla var det eneste selskapet jeg fikk jobb etter å ha sendt 21 søknader, selv om jeg var den studenten med mest fartstid

Jeg tok det først jeg fikk. Det var ikke "gode" tider i 99 da jeg var ferdig på skolen.

Tok det jeg fikk, det var et elendig jobbmarked

8. Hvilket sertifikat har du oppnådd? (Du kan velge flere alternativer)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 D1	31,1 %	28
2 D2	44,4 %	40
3 D3	33,3 %	30
4 Tankerman	22,2 %	20
5 DP sertifikat	20,0 %	18
Total		90

9. Hvor lenge har du seilt etter du løste første sertifikat? (Svar kun hvis du har løst sertifikat)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Under 1 år	9,2 %	8
2 1-3 år	26,4 %	23
3 4-7 år	34,5 %	30
4 7-10 år	14,9 %	13
5 10-15	11,5 %	10
6 Over 15 år	3,4 %	3
Total		87

10. Hvilke fartøytype har du seilt på? (Du kan velge flere alternativer)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Tank	31,6 %	30
2 Ankerhåndtering	12,6 %	12
3 Konstruksjon	8,4 %	8
4 Supply	28,4 %	27
5 Seismikk	9,5 %	9
6 Bulk	9,5 %	9
7 Cruise	15,8 %	15
8 Fiskebåt	10,5 %	10
9 Ferje	40,0 %	38
10 Hurtigbåt	21,1 %	20
11 Container	9,5 %	9
12 Annet	40,0 %	38
13 Kommentar her	45,3 %	43
Total		95

Laste baat paa kysten av Norge

Jeg har ikke tatt ut noen sivile sertifikater, har kun seilt på marinefartøyer.

RoRo og bilbåt

ro-ro / papir skip med sideport

Slepebåt

Marinen: Minelegger, Landgangsfartøy, Hurtigbåt

Seilskute
Stykkogods (langs norskekysten) og paper carriers
Oljeboringings rigg
Stk.gods
Ro/ro, ro/ro container, ROV båt, gass og bøyelaster
OBO
Rigg
marine- og kystvaktfartøy
Ønsket å komme ut på supply eller bøyelaster. Var vanskelig pga lugar kapasiteten
Trenching og kabellegging
ROV og dykking
Kabel legger
Roro, Bilbåt
Fregatt
flyterigg
Stykkogods,
Kystvakt
ROV / MPSV
Minejakt (SES-fartøy)
Utenriks passasjerferge, Fjord Line, Color Line
stykkogods og hurtigruten
Hovedvekt av min fartstid kommer fra kjemikalietankskip i utenriksfart.
Charterbåter, mindre turistbåter ol.l.
Kjemikalietankere WW.
OBO
Flyterigg. Hotellplattform i Nordsjøen
Kun marine fartøy
Ubåt
brønnbåt
Sommersesonger på turistferger
Stykkogods, norskekysten
militært fartøy
fartøy i sjøforsvaret
seilsfartøy
Kystvakt og seilskute
marinefartøey
Multipurpose fartøy

11. Hvordan ble du mottatt ombord som kvinne?

På alle fartøy med internasjonalt mannskap har jeg blitt godt mottatt og aldri hatt problemer. På fartøy med full norsk besetning har det

vært en del "innkjørings-vansker".

Fra dag ein har eg blitt tatt i mot med opne arma. Har aldri foelt at eg ikkje har vert god nok eller foelt at eg har blitt undervudert. Har

hatt det heilt topp i alle dei aar eg har seilt

Med oppmerksomhet knyttet til kjønn i første runde, dette bedret seg stort sett raskt men ble aldri borte.

Bra

Jeg ble tatt godt mottatt da jeg kom ombord som førstereis på en fabrikktråler i 1987. Jeg har i grunn ikke følt at det har vært noen

forskjell om jeg har vært jente.

Etter jeg løste sertifikatet har jeg blitt ganske bra behandlet, men da jeg jobbet på dekk for å løse sertifikatet har jeg blitt veldig dårlig

behandlet, noe jeg ikke ble før, da jeg vasket og serverte ol. Det ble en tydelig forskjell når de visste jeg skulle bli styrmann, hindringer

ble lagt i veien, hersketeknikker benyttet når de pratet med meg og direkte mobbing, desverre uten vitner.

Godt mottatt, men

Godt mottatt.

Det har stort sett aldri vært noe problem, tror mye skyldes at rederiene har vært flinke med å sende kvinner på skip med "god" holdning.

De fleste synes det er "tøft" når de får høre at jeg jobber som styrmann og ikke som kokke ombord.

Noe negative holdninger er der, spesielt hos gammelkara.

Ble mottatt veldig godt om bord, de fleste er positivt innstilt til å få en kvinne om bord. Noen har vel kanskje vært skeptiske til å begynne med, men dette har forsvunnet etter kort tid. Har seilt på mange båter og aldri hatt problemer med at jeg er kvinne.

Følte at jeg ble godt mottatt og behandlet på lik linje med gutta som kom om bord.

Godt mottatt. Med et flerkulturelt miljø ombord var det "vanlig å være uvanlig".

veldig godt motatt - det av alle ombord om det var nordmenn, polakker eller indere

Svært blandet. Flertallet behandlet meg ok, mens enkelte individer nærmest la meg for hat..

Stort sett bra. Alltid en eller annen som mener kjerringer hører hjemme på kjøkkenet. Men er du dyktig nok, og de ser hva du står for -

så endte det for meg med at jeg fikk respekt.

Bra mottatt, selv om de var litt usikre i starten på hvordan de skulle forholde seg til meg. Men etter kort tid ble jeg "en av gutta". Etter

hvert båtbytte har det også gått veldig bra etter kort tid.

Veldig bra. En eldre overstyrmann hadde uttalt at hvis det kom dame ombord så fikk de velge mellom "han og kvinnen" - men det gikk

veldig fint:-)

Veldig bra. Det er helst den yngre garde ombord som må overbevises om at en kan noe, selv som kvinne. Det lønner seg også å være

litt ydmyk i begynnelsen. Til en er kjent.

Det har vært varierende. Stort sett veldig bra. En del fordommer har det vært. Men da jeg ikke selv fokuserer på at jeg er kvinne, så går

det over etter den første tiden ombord. Har vært større krav til arbeidsutførelse enn likestilte mannfolk opplever. Også større krav til

"takhøyde" når det gjelder arbeids-tone. Noen har vært svært skeptisk og har gjort det direkte vanskelig å utføre arbeidet ombord. Men

alt i alt vil jeg si at jeg har blitt godt motatt ombord.

Jeg har opplevd forskjellige situasjoner. Det meste er positivt. Seilet sammen med en skipper som ikke tålte kvinnfolk til sjøs. Som

resulterte i at jeg ikke ble forfremmet. Ellers synes de fleste at det er positivt med kvinner ombord.

Godt mottatt

Både positivt og negativt. Har blandt annet opplevd at personer ikke snakket til meg i løpet av turene ute. Men stort sett positivt.

Stort sett veldig godt. Har gjerne fått høre i ettertid at det har vært fordommer før jeg kommer ombord. (Les: "jenter ska kje vær på

sjøen, men hemma på kjøkken" typen) men dette har jeg ikke merket noe til før de har fortalt de etter de har blitt kjent med

meg.

jeg har ofte sagt at mange ser ut til å mene at guttene er ok inntil det motsatt er bevist, men jenter er ikke ok inntil de har vist at de er

ok. Men det gir et godt grunnlag videre og jeg har blitt godt mottatt oppover i gradene.

Jeg har blitt utrolig godt mottatt av absolutt alle sammen jeg har gått ilag med. Fått kun positive tilbakemeldinger hele veien, og de ringer

å sier ifra vist det er ledeige plasser for å få meg dit. Så lenge en viser interesse å viser at en ikke er redd for å ta i ett tak, får en full

respekt tilbake fra karene.

Har både positiva og negativa erfaringer, er av den oppfatningen at det beror på ledelsen ombord.

Har varit mobbad, sexuelt trakasserad.

Akkurat som alle andre. Vil ikke ha særskilt behandling, vil stille på lik linje som mine medarbeidere.

Har kun positive erfaringer, føler jeg blir behandlet som "en av gutta".

Negativt inntil de skjønnte at jenter kunne jobbe fysisk og fikset jobben. Noe sjikane har man vært ut for. Ble ofte ikke tatt seriøst.

Berørte et territorium som var menn sitt.

Svært positivt, møtte noe skepsis den første måneden, men dette gikk fort over. Det var litt vanskeligere på passasjerskip hvor det var

mange kvinner blandt mannskapet, da var det ofte konflikter på kryss og tvers.

Har berre blitt godt motteken. Har blitt respektert på lik linje med dei mannlege kollegaene, og det virkar som dei fleste synest det er

positivt med jenter ombord.

Mest positiv, tror jeg.

Veldig bra alle fartøy.

Jeg ble godt mottatt.

Ble godt mottatt på alle båtene som jeg har jobbet på, og fått mange positive tilbakemeldinger, unntatt fra en los på seiling inn til

London. Han mente hvis kvinner skulle gå mellom vaskerom og kjøkkenbenken.

Cruiserederiet jeg jobbet for, måtte forhøre seg med eierne av rederiet før de turte ansette meg, før jeg gikk i land 5 mnd senere var jeg

fast ansatt og fikk bare positive tilbakemeldinger. Men det er lett for at mannfolkene holder seg litt i lag og da blir man til tider litt utenfor.

Miljøet blir anderledes etter at vi har fått kvinne på broa, er en av tilbakemeldingene jeg har fått. Mannfolkene oppfører seg bedre,

dusjer litt oftere og er mer nøye på renhold rundt seg. Men det er ikke alle som liker at ei rosa flaske med håndkrem står på broa.

Passasjerer på brobesøk lurte flere ganger på om det ikke var noen som passet broa, selv sto jeg der i uniform.....jaja. Noen av

passasjerer tror de har stor peiling på hvordan dette foregår og prøver å sette deg fast, men som regel står de selv fast.

Som kvinnelig styrmann etter løste sertifikater, ble jeg motatt veldig godt. Der vil alltid finnes idioter som synes kvinner hører til på

kjøkkenet og de har jeg også truffet på, men de skiftene jeg har jobbet fast på etter løste sertifikat har mottatt meg veldig godt.

Lang historie. Den korte versjonen, ikke så godt mottatt. Forsto ikkje hvorfor da, men ser i dag at besetningen var nok meget usikker, visste ikkje hvordan de skulle forholde seg til ei 16 år gammel jente som var lærling ombord.

Bra

litt startvansker på med noen av de mannlige seilende men det gikk seg til etter hvert.

Veldig bra.

Godt

Da jeg som 18-årig kadett (før jeg startet på VKII og VKIII) reiste ut for første gang, ventet blandet mottakelse blant både mannskap og offiserer. Dette var i Stolt Parcel Tankers (Kjemikalietankere) i 1995. Det gikk imidlertid bra på 2 av 3 fartøyer. Ombord i det 3. og siste fartøyet fikk jeg litt problemer med at de filippinske offiserene prøvde seg ustanselig (4 mnd seilingsperioder, så dette ble veldig slitsomt i lengden). Pluss at de få europeiske senior-offiserene ikke ønsket å ha kvinner ombord i utg.punktet. Dette gjorde at jeg sluttet etter endt periode, og reiste ikke ombord igjen etter VKIII (skipperskolen).

Etter å ha fullført VKIII i 1998, begynte jeg på AHTS, og ble godt mottatt der. Den type fartøy og fart er også det jeg har trivdes best med.

Mottakelsen på cruise fartøy var helt OK, - der er de vant med kvinner. Men de er også vant med drikking og puling på tvers av ekteskapelige og moralske forpliktelser. Som sagt, jeg dro tilbake til Nordsjøen.

Til slutt: Fergelivet... Stort sett OK mottakelse der også, men mange gamle gubber mister selvsagt potensen når det kommer kvinner ombord, som kanskje er halvparten så gammel, og attpåtil gjør jobben mye bedre enn dem. Hahahahaha...

Jeg har funnet mine metoder for å avvæpne slike, og har aldri angret på mitt yrkesvalg.

Veldig bra, har aldri hatt noen problemer pga kjønn

Ble godt mottatt. Har ikke møtt på de store utfordringene, med grunnlag i at jeg er kvinne.

Veldig bra! Har bare positive erfaringer med å være jente ombord. Det vil alltid være noen (tenker da på den generasjonen over meg) som ikke synes kvinner hører hjemme på en båt, men det er bare å overse.

Blandet mottagelse, generelt bra, men diskriminerende holdninger lyste igjennom fra tid til annen. Alt dette kommer helt an på hvordan du selv oppfører deg og om du gjør jobben bra!

Så ymse. Noen synes det er stas å ha damer ombord, mens andre heller synes du skulle ha vært i byssa.:) Likestillingen har ikke alltid kommet så langt.

Bra!

Slik jeg oppfattet det så var det litt spennende å se hvordan jeg kom til å utføre min jobb. Men jeg opplevde stort sett samme respekt for min jobb som andre i samme stilling. Noen få mannlige kollegaer likte ikke kvinner til sjøs. 3 av 50 kanskje.

Det var forskjellig mottagelse, noen for og noen i mot.Helt klart at noen av den norske offiserstanden hadde problemer med kvinnelige styrmenn

Godt mottatt, men alt du gjør blir sett på med forstørrelseglass

Stort sett veldig bra. Varierer litt etter fartøytype og besetningens nasjonalitet, men få dårlige erfaringer.

Det ble ikke godt mottatt at jeg som kvinne skulle gi ordre til det filippinske mannskapet.

Ikkje noko spesielt. Kanskje i kadett tida att ein blir passa på,i positiv forstand. Ein blir tatt imot som ein av alle dei andre.

Både positivt og negativt,men først og fremst positivt.

Godt mottatt på lik linje som menn

Både og. Har noen plasser blitt veldig godt mottatt, men også blitt utsatt for seksuell trakassering. Men jevnt over blitt behandlet bra, og fått mye ansvar.

Først skepsis, deretter alt ok.

Veldig godt.

Ganske bra, -ingen problem blandt dei utanlandske og berre småfordommar blant eit fåtal av den eldste garde.

Jeg blei forbigått av andre skolekamerater når jeg skulle løse sertifikatet. Det var tryggere for rederiet å mønstre opp guttene i stedenfor meg. Jeg måtte vente ca 6 mnd før jeg fikk styrmannstilling i rederiet jeg hadde vært ansatt i 5 år. Men når jeg kom ombord,

blei jeg tatt veldig godt i mot av Kapeteinen og mannskapet. Noen av mannskapet var direkte fiendlig mot meg. Men med støtte og tillit

fra Kaptein og Overstymann gikk dette fint.

Bra, aldri følt det som noe problem

Har aldri opplevdt nokon problemer. Folk er stort sett veldig positive.

Ble svært godt mottatt. Noen få, særlig eldre sjøfolk, som var "uvannt" og "overasket" over å få kvinnelige offiserer omb. men dette

gikk fort over. Mest har jeg opplevd at folk ombord er "nysgjerrig" og svært positiv til å få jenter ombord.

Litt varierende men etter en tid ombord godt mottatt.

Heilt greit. Bør ha humor og ikkje vere altfor høgtidleg for ein slik arbeidsplass

Ble bra mottatt

Bra, men m noe skepsis. Har måttet kjempe og bevise hele vn., blir ganske slitsomt i lengden.

Veldig bra. Tenker ikke over i det daglige at jeg er den eneste kvinnen ombord. Slik har det stort sett vært på alle båtene jeg har seilt

på

Det varierte noen tok det veldig positivt, men det finnes fortsatt mange av "gamle" sorten av menn som mener at kvinner skal være

hjemme og passe barn. og de passet på å minne deg på det hele tiden. så har du også de mennene som ikke lar kvinner slippe til. skal

noe fikses spør de alltid en av mennene.

Godt mottatt. Måtte hos enkelte bevise at jeg kunne gjøre jobben. Ble respektert når man viste at man kunne samt at man spurte om

hjel når det var på krevd. Opplevde det som veldig viktig å ikke utnytte situasjonen at jeg var kvinne.

Veldig bra

Opplevde det tidvis som svært tøft og vanskelig. Mange store utfordringer å ta tak i. Ingen særlig god håndtering av kvinner ombord i

enkelte fatøy.

Blandet.

Både positive og negative holdninger.

Bra

Veldig godt. Opplevde lite forskjellsbehandling.

Meget godt mottatt på alle båtene jeg har vært på.

Så jeg har bare positive erfaringer, nesten uten unntak har de menn jeg har jobbet sammen med gitt uttrykk for at det er sundt med

kvinner ombord.

Som kadett og ny i et rederi måtte jeg hele tiden "bevise" at jeg "dugde". Dermed ble det mye testing av gamle matroser den første tiden

på et nytt fartøy. Det var en grei lærdom og få gå sammen med erfarne sjøfolk etter at en hadde fått "innpass". Min oppfatning er at

dersom en er lita av vekst, itillegg til å være kvinne - kunne by på mye mer skepsis enn kraftige/"sterke" damer.

Etter et par perioder som kadett i samme rederi, ble jeg raskt godtatt som en av mannskapet og selv eldre mannskap så på meg som

"likeverdige".

Etter at kadett perioden var over og jeg begynte å seile som styrmann, har jeg bestandig blitt tatt godt imot. Da hadde jeg jo allerede

bygget meg opp tillitt gjennom kadetttiden i rederiet, og de visst "hva jeg sto for" og at jeg ikke var redd for å ta i ett tak. Ble godt mottatt, ingen negative opplevelser men har av og til måtte bevise at eg kunne mestre div, situasjoner angående manøvrering i

dårlig vær eller situasjoner ombord.

Veldig varierende.

Noen veldig negativ, andre positiv.

Skipperen på en båt sa det sånn: Flott å ha en kvinne ombord, det lukter så mye bedre her. Mennene er begynt å dusje oftere....

Generelt godt - som andre under opplæring.

Hovedsaklig positivt

Godt mottatt

Bra, men den første turen ute under polsk overstyrmann, fikk meg nesten til å slutte. Han testet meg teoretisk hele tiden og fortalte

konstant hvor lite kunnskap jeg hadde. Jeg stod dobbel tur, så da neste shift kom ombord, med norsk overstyrmann, ble alt bedre.

Ble tatt veldig godt

Har jobbet paa 5 forskjellige baater, for to forskjellige rederier og ble veldig bra tatt imot paa alle skipene. Det gikk over all forventning

og jeg stortrivdes med aa jobbe paa sjoen av den grunn.

Jeg har nok blitt møtt med litt skepsis og nysjerrighet. Jeg kom i jobb i 99, og de aller fleste hadde heldigvis "møtt" på jenter om bord før.

Meget godt. Litt slitsomt å bli "vist frem" i starten. Godt miljø ombord. Har blitt enda lettere med årene.

Veldig bra om bord. Det er når du møter nye det er en liten overgang.

Veldig bra, følte at jeg noen ganger ble litt "beskyttet" fra de mest utfordrende oppgavene.

Stort sett godt mottatt, de som var skeptiske var de som jobbet paa land. Skepsisen økende med alder og høyere grad.

Meget bra

Jeg ble mottatt bra, men føler at jeg må vise ekstra innsats.

Veldig bra, foruten om få unntaksom hadde forhistoriske fordommer mot kvinner på sjøen.

12. Har du opplevd å bli forskjellsbehandlet ombord?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	52,6 %	50
2 Nei	46,3 %	44
3 Kom gjerne med en kommentar	43,2 %	41
Total		95

Tilløp til trakkasering fra skipssjef.

Menn er flinke til å si det som det er hvis det er noe de tenker på, slik får man høre det både på godt og vondt. Men hadde en skipper

en gang som ikke ville jeg skulle gi direkte ordre til matrosene siden jeg var jente, mens jeg aldri har hatt noe problem med matrosene

og gi dem ordre....

Ja, men i liten grad. Stort sett har det gitt seg dersom jeg har påpekt det.

slapp unna visse 'ditt jobber' på ett skip - var både positivt og negativt, samt at jeg på ett skip fikk beskjed om at det ble stilt høyere

krav til meg som var jente

Selvfølgelig! Noen TROR man må forskjellsbehandles - helst at de må være strengere med oss, at de ikke tar på oss med

"silkehansker".

Ikke annet enn at man må stå litt ekstra på som jente

Kun i Libya, her var skipperen nærvøs og ba meg til å holda meg på lugaren - eg syns det var for gærnt, men holdt meg på broa og

retta kart i stedet for å delta i lossinga

i start perioden på en overstyrmannstilling ble jeg konsekvent overstt og delvis ignorert, til fordel for min mannlige kollega i lavere

stilling. Dette gjalt for store deler av skipsledelsen.

Som over

Har merket at mangen ska hjelpe meg dersom jeg bærer noe.. Spesielt filipinerne er voldsomme her.. Og får gjerne de fysiske letteste

jobbene når arbeid skal delegeres.. selv om jeg er både høy å relativt sterk..

Vi er forskjellige og naturlig nok blir det forskjeller, men det er realt nok når det er på en ok/positiv måte. har kun hatt få negative

opplevelser.

Det var en spesiell man, som er ekkel om du er både mann eller dame

Absolut, og då i negativ betydelse. Ex gjennom at hela tiden måtte visa at jeg kan, alle legger merke til en og vil kritisera, komma med

negativa kommentarer.

Som f.eks som om å ikke løfte tunge ting..

Fikk beskjed fra dag en at som jente måtte man presetere tre ganger bedre enn gutta.

sjøfartskulturen er som andre kulturer, vanskelig å forandre. Dette resulterer i mange unødvendige situasjoner. i bunn å grunn følte vel

en del den gangen at det var unaturlig å ha en kvinne i arbeid ombord utenfor bysse/ messe/radio.

Til dels... Men, det ordner seg alltid hvis man bare står på og gjør jobben sin. Dessverre må man som kvinne bevise hele tiden, men

gjør man det, får man til gjengjeld stor respekt.

mye opp til deg selv

Her er det ikke positivt ment.

Du blir lagt merke til, på godt og vondt.

Har opplevd å bli behandlet litt "for" bra.

Lavere lønn for samme type arbeid og timeantall

Ingen spesielle negative erfaringer. Vi er alle forskjellige og må behandles forskjellig

Har i svært liten grad opplevd diskriminering, imidlertid må man være bevist at man som kvinnelig offiser representerer noe som for

andre kulturer er litt fjernt og folk man forholder seg til må få tid til å fordøye dette.

Fekk av og til for mykje hjelp fordi eg var jente, men berre til dei såg eg takla ting sjølv og torde å be om hjelp når eg trengde det

Har aldri vert et problem, men merker det er mer spesielt når en jobber med folk fra andre nasjoner

Mannfolk er gjerne litt meir høflige mot kvinnfolk. Ikkje noko negativt.

Jeg har ikke blitt forsøksbehandlet på noen forsettelig negativ måte. Selv om jeg ikke ønsker det så opplever jeg gjerne at jeg blir litt for

godt "tatt vare på" og skånet for tungt og farli arbeid. Noe jeg ikke liker fordi dette kan oppfattes negativt av andre ombord, de som blir

satt til å gjøre oppgavene jeg blir "skånet" for.

sjeldan

Mannlig kadett fikk mer utfordrende oppgaver enn jg fikk, inntil jg slo i bordet og krevde d samme.

Ikke noe alvorlig, men karene vil ofte ta tunge løft for deg. Og noen ganger har det hendt at de tror at en kvinne ikke kan klare

deler av

en jobb. Men dette er veldig sjeldent. Likedan er det med folk på land, som heller henvender seg til en mann, uansett hvem det er,

isteden for å snakke med meg som er styrmann.

Blir testa ut

har blitt sendt ombord i avløsningsfartøy i stedet for å bli med på værksted,

I opplæring, da gutter som var ny oftere fikk både vist og demonstrert. Mens de (spesielt eldre menn) snudde ryggen til og skjulte hva

de gjorde....

Det forventes at gutter kan mer om båter og operasjon/ vedlikehold enn jenter - om så ikke er tilfelle, får guttene høre det, mens

jentene virkelig imponerer. Men tilfellet er vel kanskje oftest at man ikke blir spurt...eller regnet med. Kanskje tar man heller og vekker

en mannlig kadett to ganger om natta istedetfor å vekke kvinnelig kadett - fordi det er snakk om fortøyning etc som krever muskler...

Men dette er svært personavhengig - og er mye opp til ledelsen ombord!

Trur ikkje forskjellsbehandla pga kvinne!

se forrige svar

Ja, det er lett å få for mye oppmerksomhet fordi man er eneste kvinne, dette kan være både positiv og negativ oppmerksomhet.

men rederiet føler jeg var skeptisk, var midlertidig annsatt lenge, fikk lite arbeidsklær og dei spurgte om jeg hadde barnepass

Ingen ulempe, gutta trår til når noe er for tungt.

13. Dette er et mannsdominert yrke, har du opplevd at det har hvert et tøft miljø om bord av den grunn?

Stort sett har det vært veldig greit.

Nei aldri. Naar det er kvinner ombord saa blir miljoet meir heime koselig . Eg har bere positive erfaringa med det. Ingen problem

Ja

Nei

Begrepet tøft er relativt, men lærer en å ta ting for det de er, så går det bra. Hårsår får en ikke være, men vite hvor grensen går.

Personlig har jeg ikke opplevd det som tøft.

Det er ikke et tøffere miljø, men å være kvinne er tøffere, ofte blir det mye styr av den grunn. Det er kun tøft i den forstand at en del

ikke gjør jobben sin korrekt i form av å ha for dårlig kommunikasjon, ev kun står og kjeffer istedenfor å forklare.

Første år på ubåt var bra, men fikk kommentarer. Andre år ikke så bra, med trakkasering. Jeg valgte da å gå i land. Senere fikk denne

skipssjefen karriæren stoppet i flere år som følge av sin håndtering av kvinnelige underordnede (befal og menige). Andre forsøkte å få

meg ombord igjen som navigatør, men jeg takket nei.

Noen år senere gikk jeg ombord igjen som sambandsoffiser og radiobestyrer.

Nei, ikke spesielt

Må tåle en del mannfolkprat, men det har aldri vært noe problem.

Ikke opplevd at det er spesielt tøft miljø om bord, men man hører jo mye som man ikke hører på en vanlig 9-4 jobb på en kontor. Får litt

tykkere hud av å være med bare menn, de er mer direkte og "hardere" enn kvinner.

Noen ekstra utfordringer vil det alltid være med å være alene som jente ombord. Men jeg har alltid følt mer på at jeg er alene

som jente

ombord ved land-ligge enn når vi har vært i sjøen. I sjøen føler jeg at jeg blir sett på som en del av mannskapet og ikke som spesiell

fordi jeg er jente.

Ja

nei, men man må stå på for og bli akseptert

Ikke egentlig tøft = som sagt enkelte slitsomme individer.. Miljøet er mer primitivt / stupid enn tøft..

Det er tross alt mannsdominert, og det er i hovedsak det som blir sagt som skiller seg ut fra landorganisasjoner. Grisevitser, damer er

dummere enn menn, og seksuelle hentydninger er ikke uvanlig.

Ja, har opplevd slosskamp ombord. (ikke involvert annet enn tilskuer)

Nei

Ja, miljøet er tøffere men alle tar hensyn. Ikke plagsomt.

Nei, som person blir en gjerne litt utypisk kvinne av å arbeide i slikt yrke. slik at en får andre preferanser og definisjoner når det gjelder

hva som er et tøft miljø. Praten og miljøet er direkte, og til tider grovere enn det den vanlige oppfatningen tilsier at det skal være på en

arbeidsplass. Men halve året ombord, gjør at en nesten forventer litt forskjellige utbrudd og slikt fra tid til annen.

Spørs hva dere mener med tøft. Man må tåle å bli snakket til og ta i et tak. Og hvis man ikke har noen form for grise humor så sliter

man vel litt..

Nei

Nei

tja.. de tøffer seg gjerne på overflaten, men viser "mykere " sider når det er jenter der

Det er sikkert til tider litt røft, men det er stort sett reallt og den som blir respektert som likemann er "en av gutta". Slik tror jeg nesten

sjølivet er og det hadde vært verre om man tok kunstige hensyn for jenter. Vi må velge jobben fordi vi trives både med jobben og miljøet.

Kan ikke si det nei,jeg har blitt behandlet på lik linje som andre. Som jeg svarte i oppgaven litt ovenfor så tror jeg det er opp til en selv

hvor godt de behandler deg om en er dame. Men selvfølgelig har en de som er helt imot damer også.

Ja flere ganger, har blitt utfrys.

Hade ikke orkat at vara på båt(som kommer in til forskjellige havnar, fylla, horor osv).

Nei, ikke på de båtene jeg har vært på.

Jeg trives med å jobbe i et mannsdominert miljø

Absolutt. Har opplevd alt fra mobbing til sjikanering.

Jeg har opplevd å komme ombord til et tøft miljø ja, men dette var fordi mannskapet hadde hatt en ulykke med hvor de mistet flere liv.

Men har aldri opplevd noe negativt i den forbindelse nei. Å jobbe sammen med menn er behagelig og forutsigbart.

Må gjerne tåle ein del grove kommentarar og "mannfolksnakk" men det er ikkje nåko å bry seg om.

Ikke mer enn på land.

Nei.Bare blitt sett på som positivt og hadde et veldig bra miljø ombord på samtlige fartøy.

Nei

Det verste er at du ikke blir regnet med som en av teamet, men da må man være flink å si fra.

Nei miljøet har vært bra, heldigvis klarer ikke de som har noe imot kvinner på sjøen å ødelegge et helt miljø. Har aldri opplevd at det har

vært mer enn en ombord som ikke liker damer på båt og da er resten av mannskapet etter min erfaring flink å vise at de ikke deler

hans syn.

Ja, det er et tøft miljø. Det første jeg lærte meg var å aldri gå å legge meg uten låst lugar dør (noe du ikke skal gjøre ombord).

Min

erfaring er vel at en må være noe sterkere, mentalt som kvinne for å "overleve" ombord. Det gjelder ikke ferge/hurtigbåt.

Nei, egentlig ikke.

På den første båten min hang det bilder av toppløse modeller over alt. Jeg gikk å kjøpte meg noen store plakater med flotte mannfolk.

Det ble godt mottatt og de toppløse modellene forsvant fra fellesområdene :-)

Nei

Har ikke følt den type ubehag. Det sies at miljøet er roligere med kvinne om bord.

Nei

Tja...se over.

Nei

Jeg personlig har ikke opplevd at det er et tøft miljø ombord på grunnlag av at det er et mannsdominert yrke. Det eneste jeg har merket

er at du nesten får flere utfordringer, fordi det er en redsel for at det skal virke som om du blir forskjellsbehandlet.

Nei, opplevde ikke miljøet som spesielt tøft, men uansett kjønn må du kunne svare for deg. Miljøet ombord er ikke for "sarte" sjeler.

Alt ombord er avhengig av at hierarkiet fungerer. Passer du ikke inn der, er du fort satt på land igjen.

Ja, men jeg likte det sånn. Man skal gå inn i dette med åpne øyne.

Ja dette er ikke for alle damer. Du må være tøff og kunne svare for deg. Føler mange ganger at det blit forventet mer av oss damer

med tanke på hvor mye vi skal kunne. Ingen som setter slike krav til menn som kommer ny ombord. Har opplevd å bli satt på forskjellige "prøver" for å se om jeg duger. Er blitt så "gammel" i gamet nå at jeg ikke lar meg affisere av sånne ting lengre.

Nei

Jeg har ikke opplevd noen spesielle episoder der "tøft miljø" passer inn. Man tilpasser seg som regel det miljøet man går i, trives man

så blir man der.

Ja helt klart,

Mannsdominerte miljø er mer rett frem. Det blir ofte stilt spørsmålstegn ved en kvinne som kommer inn. Det er en fordel å ha troen på

seg selv.

Absolutt ikke. Sjøfolk er ikke som industriarbeidere på land. Sjøfolk tar godt vare på hverandre, og behandler hverandre med respekt

uansett kjønn og nasjonalitet.

Ja til tider, men dersom en kan jobben sin godt og er sikker på seg selv så går det bra. En må i allefall vise hvem som er sjefen

Har ikkje opplevd tøffe miljø. Dei båtane eg har vore på har det vore kjempebra miljø, der vi passas på kvarandre, og hjelper kvarandre.

Alt avheng av kva person du sjølv er. Men fått mange tilbakemeldingar på at mannfolk syns det har blitt eit beire miljø ombord etter at

det har komt jenter ombord.

Ja, men jeg er også tøff.

Som sagt, seksuell trakassering. Har også opplevd at jeg har fått tyngre fysiske oppgaver enn mannlige kolleger fordi ledelsen har

ønsket at jeg skulle bevise at jeg var "jevnbyrdig" med mine mannlige kolleger.

Sjargongen er tøff. Du må tåle endel og tørre å si i fra/sette grenser. Man blir testet når man kommer på en ny båt.

Både ja og nei. I hovedvekt hadde jeg en fantastisk tid på sjøen og det er det viktigste. Men det er jo ingen dans på roser,

man må

være dyktig på grensesetting og være bevisst at folk man skal forholde seg til og samarbeide med kan få litt sjokk (gjelder ikke primært mannskap men folk i havnene), de må de få tid til, man opptrer profesjonelt viser respekt.

Respekt får man når man kan jobben sin og når man opptrer med respekt overfor dem man skal samhandle med, og da går det greit.

Med flerkulturelt mannskap vil man få utfordringer med at de ikke i samme grad skiller på jobb og privatliv som vi gjør, følgelig vil man

måtte forvente å måtte håndtere en del "friere".

Ja. Eg var einaste jenta ombord i mange år, og det var spesielt. Må balansera heile tida, mellom å vera "ein av gutta" og å vera seg

sjølv. Som einaste jente er det lett å bli oppfatta som prippen og snerpete, så ein må setta grenser og svelga ein del kamelar for

husfreden. Men alt i alt gjekk det greit.

Ikke så mye, men noen offiserer har nok vært ganske hard i munnbruken sin. Det så ut som om mannskap som hadde jobbet flere år

sammen, egentlig brydde kun om seg selv, når alt kom til alt.

Overhode ikke

Nei.

Ja det er ett tøft miljø men det er nettop en av de tingene jeg liker ved jobben. Jeg trives ikke så godt i det jeg kjenner til av kvinnedominerte arbeidsmiljøer.

Å være innstilt på å innrette seg og jobbe i ett slikt miljø tror jeg er avgjørende for jenter som ønsker en karriere på sjøen. Men det

betyr ikke at jeg ikke ønsker og påvirke og endre på forhold for å trives enda bedre.

En blir behandlet etter hvordan en oppfører seg selv. Det vil alltid være noen som er skeptiske til kvinner.

nei

Nei

Ja, fulle kollegaer på lørdagskvelden er ikke alltid like artig, slibrige kommentarer om at Overstyrmann kan varme opp kjøya mi til jg

skulle legge mg, Kapt. på lugaren min da jg var på vakt, filippiner som trakk kniven mot norsk 1.stm., norsk stuert som ville forgripe sg

på filippinsk messemann og som ikke ble sendt i land m en forbaska gang (for i rederiet gav de han medalje, fordi han var så dyktig...hvordan går d an å ha så dårlig dømmekraft?!? Han prøvde sg på mg til å begynne m, men skjønte vel fort at han aldri ville

komme noen vei m mg.)

Filippiner som viste fingeren til mg på dekk, fordi jg hadde sagt min sanne mening om enkelte av dem og deres oppførsel.

Mannlige kollegaer som distraherer mg i jobben og etterpå fikk jg kjeft av kapt. pga. manglende oppmerksomhet i jobbutførelsen. Kapt.

som ble fornærmet fordi jg ikke ville ha noe forhold til han, til tross for at han var gift og hadde en sønn hjemme på 4 år. O/stm. som sa

direkte på brua da jg var på vakt at ingen likte mg om bord, jg var så flau over at han ville sloss m noen malere vi hadde x-tra m oss fra

verksted= og en loadingmaster han skjelte ut i "midtskipshuset"...at jg ville helst synke gjennom dekket.

Nei, miljøet er bra. Og det er en fordel hvis man er litt "en av gutta" Tror det hadde vært verre med en båt men bare kvinner..

Jeg likte jobben veldig godt, men det blir slitsomt i lengden når du ikke slipper til for at du er kvinne.

Nei

Nei.

De fleste mannfolk er reale og skvære. Mannfolk er ikke intrigemakere på samme måte som man ofte opplever i kvinnedominerte

miljøer. Som kvinne i et mannsdominert miljø må man likevel tåle en tøffere sjargong enn i kvinnedominerte eller blandede miljøer

Nei ikke av den grunn alene, men pga enektindividens motstand til kvinner i "deres" miljø.

Selvfølgelig. Det er alltid noen gamle eller unge hestkuker ombord som er ute etter å gjøre livet ditt surt kun fordi du er kvinne. Årsaken

til dette er flere= noen liker ikke "noe nytt" i arbeidsmiljøet, andre liker ikke å bli "likestilt" med kvinner i arbeidsoppgaver. Dette vil igjen

være kulturelt betinget osv.

Nei

Ja, det er et typisk guttemiljø, men det er ikke annet å vente når 24 av 25 personer om bord er menn.

Tvert imot, jeg har alltid følt meg respektert og ikke hørt noe negativt, tvert imot. Jeg har vært eneste kvinne ombord på de fartøyene

jeg har jobbet på, og det har vært bare trivelig.

Jeg har absolutt ikke hatt noen dårlige erfaringer når det gjelder miljøet.

Et miljø ombord som en er blitt en del av finner jeg trygt og godt, og med en god posisjon selvironi og "svart humor"

Nei ,har ikke opplevd miljøet som tøft

Ja...

Spesielt ombord på fiskebåter, der det var vanlig å vise pornofilmer før det kom damer ombord...

Tunge løft, og krav om at alle skulle kunne det samme. Men det slo feil ut, fordi alle menn er ikke like sterke de heller...

Det avhenger igjen av miljøet ombord. Det tøffeste er kanskje å være alene jente ombord - hvis resten av gjengen omtrent er jevnaldrede og gode kamerater. Da blir man "utenforstående". Overordnede regler som ledelsen holder med tanke på diskriminering

etc må være på plass - og i fokus- uansett om dette gjelder kjønn eller annet. Noen er tøffere enn andre, og dette er også oppfriskende og morsomt hvis det gjøres med vett og respekt.

Ja.

Ikkje jobbsituasjonane hadde vore å anbefalt for nyutdanna ung kvinne - har vore ok å hatt litt erfaring når ein kom i nokre situasjonar

Nei

Nei, men på seismikk med så mye folk ombord, er nok den type fart mest "kvinne-vennlig". De fleste av seismikkerne er kontor-folk, så

det var overaskende lite hardt manns-miljø.

Det har jeg ikke

Nei. Det var veldig lite mas om at jeg var kvinne, tonen var alltid god. Men en maa taale en del mannsjovinistiske spoker.

Miljø med bare menn kan absolutt være tøft. Prinsippet med at hvis du ikke får kjeft for utført jobb, så har du gjort en bra jobb, gjelder

mange plasser. Dette kan nok være tøft for unge gutter også.

Nei, ikke i det hele tatt. Noen enkeltpersoner som går over grenser finnes alltid, men ikke opplevd det som et generelt problem. Har

alltid seilt som offiser, noe som sikkert hjelper på.

Nei, absolutt ikke. jeg har opplevd mennene veldig inkluderende ovenfor kvinner.

Nei, vi hadde et veldig godt miljø. Det eneste problemet er å knytte like nære sosiale kontakter som de andre.

Nei. Tror dette avhenger av sammensetning av mannskapet og ikke minst av sjefens holdninger.

Nei. Miljøet kan være litt tøft, men med et meget bra samhold blant de seilende.

Nei, menn sladre like mye som kvinner.

Ja det er jo tøffere enn på land, serlig når en er ny ombord. Men dette utjevner seg etterhvert som en blir kjent med hverandre.

14. Hvordan er det å være mindretall i et mannsdominert yrke?

Har hørt mange fordommer og mye tåpelig av eldre nordmenn, ellers har det blitt litt vel mye oppmerksomhet etter min smak. Har aldri hatt problem med det. Tenke ikkje over det og faar stadig hoera at eg blir rekna saa ein av gutta.

Det er ikke først og fremst at det er mannsdominert som er slitsomt, det er at man til sjøs ofte har en ukultur knyttet til kjønn.

Jeg har
alltid jobbet på mannsdominerte arbeidsplasser men har aldri opplevd ubehag ved dette på land.

Ingen problem

Jeg har ikke hatt problem med å være i mindretall. Jep må vel si at jeg lærer en hel del av det. Ting/problem løses der og da, en sier fra
og er ferdig med det. Men miljøet ombord har nok endret seg til det positive, med jenter ombord. Mest synlig var nok det da jeg begynte
på fiskeri.

Ikke bra. Jeg tror på gode båter at det kan være skikkelig fint, men jeg har enda ikke opplevd det. Jeg hadde det veldig fint før jeg
begynte å jobbe på dekk.

Som kvinne er man veldig synlig på godt og vondt.

Har ikke hatt noe problemer med å være i mindretall.

Savner å kunne ha i det minste ei dame ombord å snakke litt "vanlig" med. Spesielt når man har vært ute lenge å ikke vært i land.

Ikke noe problem. De fleste er vanlige menn som oppfører seg vanlig, som de gjør på land. Savner av og til en annen jente man kan
prate med, men som regel finner man en eller annen som det går an å prate om litt dypere ting.

Stort sett tenker jeg ikke over det i det hele tatt. Ofte føler jeg at jeg har noe å tilføre fordi jeg kanskje ser ting litt annerledes enn gutta.

Har ikke vært nevneverdig innvirkende på mitt arbeid(proff. eller sosialt).

det var ingen problemer

Ok , jeg kan ikke huske noe annet , jeg har jobbet og studert med menn siden jeg var 16 år.

Ikke noe problem for meg siden jeg var dyktig, og lærte meg å alltid ha et kjapt, skarpt svar på tiltale.

For min del gikk det helt fint, så lenge man tar sine forhåndsregler, samt pakke mer "dameting" i kofferten.

Bare positive minner

Tenker ikke over det.

Det kan være tøft, om en blir forskjelsbehandlet. Spesielt med tanke på faglig forskjellsbehandling. Da er det direkte slitsomt. Et ting
som er spesielt med å være kvinne i mannsdominert yrke, er at enkelte finner det svært vanskelig å ta imot ordre fra en kvinne, i
motsetning til fra mannfolk i samme stilling. En må ofte "bevise" at avgjørelsen/ordren er riktig på en annen måte enn mannfolk må.

Bortsett fra dette har jeg bare positive oppfatninger av å være i mindretall kjønnsmessig. Tankegangen er at den eneste forskjellen er
kjønn, intet annet. Med slik innstilling blir det bare positivt, og sikkert ganske likt som være mann. Ett annet punkt som kan peke seg ut,
er at som kvinne må en vokte seg mtp rykter om flørt, og dermed kunne måtte holde gode kompisser ombord på avstand, slik at en ikke
risikerer slike rykter. For øvrig: Det som ofte er problemet i et mannsdominert yrke er at det er vanskelig å få folk til å forstå at en VIL
ikke bli forskjellbehandlet, bare behandlet LIKT. Ofte går mannfolk ut fra at en er en rødstrømpe. Dette er en av en del forutelse som
mange har. Dette går også over etterhvert.

Helt greit egentlig. Man må bare sette seg i respekt..
Det er helt greit.Tenker ikkje over det
Har stort sett vert greit.
Helt topp :) Trives veldig godt :)
Vet ikke om noe annet :)
Ref over, ikke noe problem.
Synes det er alle tiders jeg.Jeg storkoser meg på jobb, og gleder meg hver gang jeg skal begynne på etter fridager.
Mye tufft, man måste ha tur og komma bland bra kollegor som respekterar og accepterar en før den man er. Det hela henger på deres kvinno syn.
Tenker ikke over det. Går veldig greit å jobbe m gutter.
Dfet jeg følte var at jeg var der for å gjøre en jobb å ønsket å gjøre den så godt man overhodet kunne. Kjønn burde ikke ha spilt noen rolle, men flere gjorde en greie ut av det.
En opplever ikke å være i mindretall, man opplever å være en del av et team, eller ikke.
Ingen problem! Får ein del ekstra oppmerksomhet pga. at ein skiljer seg ut, men stort sett berre i positiv forstand
Helt greit.
Kunne vært kjekt med noen flere kvinnelige kolleger av og til.
En må holde en god balanse mellom å være seg selv og stillingen en inneha.
I de 8 år jeg seilte kan jeg bare se tilbake på noen fantastiske år med mange flotte kolegaer.6 av de 8 årene var jeg som eneste kvinne ombord.
Følte at jeg måtte prestere ekstra bra i forhold til mennene...
Det er helt greit, så lenge man er klar over at det bare mannfolk man må forholde seg til.
Men de sier det er rart hvordan mannfolk oppfører seg når det kommer en kvinne i teamet.
Som oftest kjempe trivelig, menn gir ofte inntrykk av at de synes det er kjekt med en kvinne ombord. Det sies at enkle ting som grovt snakk og personlig hygiene faktisk er noe som bedres mye når det kommer en kvinne ombord, og det kan jo være kjekt for de fleste det.
Ikke enkelt, men man innretter seg etter det.
Alt bli mye enklere når en kommer litt opp i stilling og blir mer erfaren. Starten (lærling tiden) er hardest, uten tvil.
Har aldri jobbet i et kvinnedominert yrke, så jeg vet ikke hvordan jeg skal svare. Men etter å ha jobbet med menn på "gulvet" vet jeg at menn er noen store "sladre kjerringer" helt ok.
Merker lite til det, men alltid kjekt når det er andre kvinner om bord.
Helt ok, ingen problemer med det.
Det går veldig greit å være eneste kvinne ombord, og når man har "kjørt seg inn" i et miljø, tenker man til slutt ikke over at det ikke finnes andre kvinner der.
Er ikke noe problem, det er sånn fra man begynner å seile så man venner seg fort til det å tenke ikke over det etter en stund.
Jeg trives veldig godt,og føler at jeg blir behandlet på lik linje med mine mannlige kollgaer.
Jeg personlig har ikke opplevd noe spesielt negativt med å være i mindretall. Viktigste er å jobbe hardt, å holde seg unna "sexfella".
I utenriksfart, der man er flere måneder til sjøs, er båten ditt hjem og arbeidsplass, mannskapet er dine arbeidskollegaer, familie og venner. Her skal man kombinere jobb og fritid. Som kvinne i mindretall kan man oppleve "sexpress". Å sitte i baren en

lørdagskveld

med 20 halvfulle mannfolk, kan fort bli slitsomt. Har sett og hørt andre jenter i rederiet som har hatt sex og innledet forhold til gifte/ugifte

menn, og da blir det fort bråk. I miljøet ombord er det ingenting som kan holdes hemmelig. Kan derfor ha en viss forståelse for at

enkelte rederi kvier seg med å ansette jenter. Vi blir rett og slett for få. Ideelt sett tror jeg at ca. 30 % jenter ombord hadde fungert

optimalt. Det ville ihvertfall gitt en mer riktig balanse.

Fint

jeg har alltid trivdest best blant gutta boys. Er vel egentlig et "must" hvis du skal seile på sjøen. Er som regel alene dame og trives godt

med det. Men skulle ønske selvsagt at det ble flere kvinner. Hadde sikkert gjort ting enklere på sikt. Mer vanlig og normalt kan en si.

Kjekt, og å foretrekke fremfor "kvinnedominert" - mindre drama og intriger.

Det har jeg ikke tenkt over, jeg har stort sett blitt møtt med respekt for den jeg er og jobben jeg gjør ombord. I land der det ikke er

sjøfolk blir det ofte tatt opp som noe rart og sært at jeg er kvinnelig navigatør.

Det var ikke noe problem,

Helt ok, når man blir vant til det.

Vanskelig å svare på, så lenge en er en del av sikkerhetsbemanningen er en en del av det nødvendige mannskapet ombord, og ikke i

"mindretall".

Det går greit, så lenge en er innstilt på at en er eneste dame om bord så er det ok. Du vet jo hva du går til

Kan ikkje samanlikne med anna, sidan eg alltid har jobba kun saman med mannfolk. Men ein må aldri vere redd for å spørre om hjelp.

Til tider kjedeleg med tanke på at eg som aleine jente sitt igjen med kun impulsar frå mannfolk. Men stort sett har det gått flott. Dritsekkar er tross alt i mindretall!

I Sjøforsvaret er det mange bra folk, både menn og kvinner, så det har ikke vært et stort problem. Det er nok flere "moderne menn"

enn på feks supply. Jeg har likevel savnet flere kvinner.

Dette har vært veldig forskjellig på de ulike båtene jeg har seilt på, men stort sett ok. Men har følt at jeg har måttet stå ekstra på for å

bevise at jeg er like dyktig som mine mannlige kolleger.

Fint.

Ikke noe problem, kan du jobben din og viser profesjonalitet og respektfull.

Eg er litt stolt av det, men samtidig har det vore mange rundar med meg sjølv på om det er verdt det. Det er tilfredsstillande å bevisa at

ein klarar dette og det er ein god følelse å klatra på rangstigen. Samtidig har det gått på bekostning av mykje, og det har nok ikkje gjort

underverk for mitt intrykk av Adamsslekta..

Det var kvinner i forpleiningen, så jeg var ikke aleine. Men jeg følte meg stolt som eneste kvinnelige offiseren. Oppriktig så mener jeg at

mannskapet synes det var fint å jobbe med meg. Viss du utfører jobben din og får tillit er det avgjørende for hvordan man blir behandlet

av kollegaer. Man får nok mer oppmerksomhet når man er i mindretall. Alle oppgavene jeg utførte blei nok vurdert av kollegaene mine.

Jeg kunne ikke stikke meg vekk.

Har aldri vært et problem.

Ikkje noko problem.

Jeg trives svært godt med det. Det eneste som jeg har opplevd som "negativt" eller "forstyrrende" er at jeg innimellom kan få mer hjelp

til arbeidsoppgaver enn jeg ønsker. Kollegaer ombord ønsker å være snill og hjelpe meg men jeg ønsker ikke å bli forsølsbehandlet.

Det kan jo være smigrende å få så mye positiv oppmerksomhet og hjelp men noen ganger kan det føles som det kan begrense min

faglige utvikling.

Jeg har jobbet i mansdominert miljø i hele min yrkeskarriere og har vært fornøyd med det. Noen ganger er det litt ensomt å være alene

kvinne ombord.

heilt greit, er det òg no som ingeniør.

Merker som regel ikke noe til at en er i mindretall. Har felles interesse som resten av gjengen ombord

Bra og dårlig, men d har til tider følt som å jobbe m ulver. Ingen ønsker dg å finne en å være lykkelig sammen m, for da blir alltid en el.

fl. andre sjalu/lei sg.

Er ekstremt møkka lei av å høre at "kvinner bare stifter familie og forsvinner", INGEN SPURTE HVA JG VILLE!!!!

Har hatt en juletur i Nordsjøen som var den mest fantastiske turen noen sinne, både kapt. og redningsmann var forelsket i mg og hele

mannskapet oppførte sg eksemplarisk. Jg lærte dem om Cani Coaching (NLP) og 2-veis kommunikasjon (vet at kona til kapt. var veldig

fornøyd m å få hjem en "ny og glad" mann...haha).

Helt fint. Som sagt tenker jeg ikke over det i det daglige. Føles helt naturlig. De fleste jeg har seilt med er kjekke karer

Når du jobber med menn som takler at du er kvinne er det helt topp, men du treffer alltså på noen menn som trenger og få beskjed om

hvor grensene går.

Kunne være ensomt enkelte ganger, men generelt ingen problemer

Mindretall er ikke noe problem.

Dersom man er helt alene kvinne blant bare menn vil det kanskje bli litt ensidig over tid. Ikke fordi man er i mindretall, men fordi alle har

behov for kontakt med sitt eget kjønn

Passer godt inn med å jobbe med menn.

I alle de år har jeg måttet bevise at jeg har noe her å gjøre. Men straks du har et navn og folk kjenner deg så slipper du det - heldighvis. Men det er slitsomt i nye "settinger" fordi vi kvinner fort blir satt i "sekretærbåsen".

Ingen problem. Er vant med det.

Man må være raus og ikke henge seg opp i småting. Selvfølgelig skal man ikke akseptere diskriminering men man må kunne ta en

spøk og slenge litt med leppa tilbake.

Jeg har ikke hatt noe problemer med det.

Det er ikke noe jeg går rundt å tenker eller føler noe på. Etter å ha vært i et rederi en stund har en blitt akseptert og mottatt på lik linje

som en mann. Føler ikke at jeg får noen "frynsegoder" av å være kvinner, heller ikke at jeg blir utelukket pga kjønn.

Det går bra. Det kommer an på hvordan vi oppfører oss også.

Det går som oftest bra, men stigen for å bevise hva du kan er mye høyere for kvinner enn for menn...

Av og til veldig ensomt - noen er svært personlige, mens andre er kjølige og åpner seg bare hjemme :-). Jeg orker ikke å leve livet i

flere uker i strekk som en robot- er avhengig av å føle at de jeg har rundt meg er mennesker på godt og vondt.

OK, har ikkje anna referansegrunnlag!

Det er stort sett ikke noe problemer knyttet til dette, men i enkelte sammenhenger har jeg opplevd å måtte bevise mine kunnskaper i

større grad enn mine mannlige kolleger for å bli respektert.

Jeg trivdes med mine kolleger, menn er rett frem, ingen baksnakking og sjalusi. Tror det hadde vært verre med en båt full av damer...

Det har gått veldig fint

Veldig bra. I grunnen fikk jeg veldig mye positiv oppmerksomhet som eneste kvinne av besetningen og det er jo helt greit.

Det kan være vanskelig å takle oppmerksomheten. Til dels er det også ensomt som eneste kvinne om bord.

Trives godt med det. Har alltid blitt behandlet med respekt, og føler at jeg har hatt den autoriteten jeg trenger i de ulike stillingene jeg

har hatt.

Helt fint.

Jeg tror det teller mer til min fordel enn ulempe. Man blir veldig synlig på godt og vondt, og sjef/kollegaer har en tendens til å

sammenligne to jenter sterkere enn to gutter, enda de sannsynligvis er like ulike som alle andre.

Har selv ikke hatt de store problemene, kommer kanskje av at jeg har jobbet sammen med mannlige kolleger som jeg også har

studert sammen med.

Har ikke fått noen som helst grunn til å fundere på det da jeg har vært ombord og det har derfor ikke vært noe tema.

Det er bra, blir passet godt på.

En får mye fokus i starten, og alle er veldig bevisst på at det er en dame ombord. Dette blir som sagt utjevnet over tid. Men savner nok

flere kvinner ombord. Hadde vært hyggelig om vi var to kvinnelige offiserer på samme fartøy.

15. Hvordan har du som kvinne blitt mottatt av rederiene i jobbsammenheng? (Surt fjes: dårlig, smilefjes: bra)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Svært lite tilfreds	0,0 %	0
2 Lite tilfreds	3,2 %	3
3 Nøytral	28,4 %	27
4 Tilfreds	37,9 %	36
5 Svært tilfreds	30,5 %	29
Total		95

16. Er du samboer/gift?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	67,4 %	64
2 Nei	32,6 %	31
Total		95

17. Har du barn?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	49,5 %	47
2 Nei	50,5 %	48
Total		95

18. Hvordan er det å kombinere morsrollen med en karriere på sjøen? (Svar kun hvis du har barn)

Nå er jeg alenemor, så inneriks ferjefart var det som var ypperlig for meg. Fritidsordningen gjør det mulig å fortsatt seile. Men da med

god hjelp fra en mormor.

Heldigvis trenger næringen mannskap, så det å kombinere morsrollen med en karriere på sjøen er ikke noe problem. Har en samboer

som arbeider på land, så er det ingen problem.

Jeg var på fartøy da jeg ble gravid, og valgte å bort sjøtjeneste etter at jeg fikk barn. Jeg sluttet i forsvaret i 2001 etter at jeg fikk en

sluttpakke alle kunne søke på (med tre års utdanning med lønn).

Jeg sluttet å seile et par måneder før jeg ble gravid. For lange turnuser til å være borte fra barn.

Veldig vanskelig

Jeg har fortsatt mamma perm i skrivende stund. Men jeg kommer ikke til å seile worldwide på en stund. Blir en lokal ferge så lenge:)

Vanskelig når barna er små.

For min del går det veldig greit når samboeren har vanlig 8 - 16 jobb. Men synes det er litt vanskelig å f.eks dra ut i 1 mnd å være

borte fra barna når de er så små.

Inga problem jag jobbar på rigg(2 veckor på jobb og 4 veckor hemma). Tycker at det er viktig at sterka kvinnans roll i arbetslivet og

mannen i hemmet. Reste ut första gången efter födseln(när sonen var 3,5 månader). Min son er nu 5,5 månader og pappan er pappa

ledig med honom og det fungerar supert. Vi hade tidigt bestämt oss för at han skulle ta det mesta av föräldraledigheten.

Jeg ble ofte møtt med spørsmålet, at jeg var jente å kunne faktisk bli gravid. Mitt svar var at jeg kunne bestemme over egen kropp, og

at det var verre med gutta. Sikkert 60% av guttene jeg studerte med jobber nå på land fordi de fikk barn og fikk krav på seg om å finne

en landbasert jobb. Interessant!

For meg, ikke et alternativ så lenge barna er mindreårig.

Har nettopp fått barn og skal byrja å jobba på land, for eg kan ikkje tenka meg å vera borte frå familien

Da jeg fikk barn valgte jeg å gå iland, det er ikke enkelt å kombinere livet som seilende og morsrollen. Dette stort sett pga turnus

ordningene, og ønske om å tilbringe mest mulig tid med barnet.

Jeg jobbet ikke lenger til sjøs da jeg ble mor.

Siden jeg ble alenemor, måtte jeg dessverre gå på land. Men jobber på rederikontor som eier andre typer båter enn det jeg har seilt på.

Veldig interessant å se hvordan ting foregår på rederikontoret også.

Tidvis perioder med dårlig samvittighet grunnet mange reisedøgn. Turnusen min på ferge er jo fantastisk i og med at jeg er korte

perioder vekke hjemmefra, men samvittigheten når mange dager som julaften, nyttår og hele påsken havner på jobbedager kjenner jeg

det stikker litt. Det merkes også at jeg går glipp av mange ettermiddager/ kvelder hjemme..

Det lar seg vanskelig kombinere, etter mitt syn. Viss man ønsker å være en god mor.....

Ikke mulig, derfor fikk jeg meg jobb på land

sluttet på havet da jeg fikk barn

Nesten umulig. Uten svigermor har det aldri gått.

Morsrollen gjør at mange kvinner går iland, og dette gjelder også for meg. D.v.s. jeg kjører ferge lokalt. Jeg har også jobbet 2

år i land,

som mannskapssjef i et rederi. Dette ble mye travlere enn å jobbe skift, så jeg valgte for noen måneder siden å begynne på igjen på fergelivet.

Jeg ser for meg at jeg kanskje reiser tilbake til Nordsjøen når småbarnsperioden er over.

Har ikke alltid vært enkelt. Ingen barnehager som er lagt opp til skift arbeid. Har vært veldig avhengig av gode familiemedlemmer som har stilt opp.

Har fått barn etter jeg gikk i land. Med seilingsperioder på 10 uker ville jeg ikke kombinert det, kanskje med seiling 2-3 uker.

Mitt barn var 14 år da jeg begynte å seile

No går eg 14 dagar på 14 dagar fri, med 24 timar jobb og 24 timar fri i dei 14 dagane. Dette er egentleg perfekt i forhold til barn. Eg får

masse tid heime. Der er so klart ein del bursdagar og helligdager ein går glipp av, men ein får heile tida vere ein del av kvardagen.

Jeg har ikke noe ønske om å inntre i morsrollen.

Det gikk fint. Jeg gikk sjøvakter og dagmannsjobb. Når barna er små går det fint å kombinere med lokal ferjefart. Jeg tenker at jeg ikke

kan seile ute før barna har blitt større. Jeg fikk redusert stillingen min til 60% i en periode, pga barna, det gikk fint.

Går greit, men sjølvsagt litt tungt iblandt. Med greie turnusar går det bra. (4 veker på og 4 av).

.....kvifor skulle det vere noko verre eller lettare for kvinnfolk enn for mannfolk?!?!?!.....Mange mannfolk "sliter" med dei samme

problema...mykje borte, savn etc....

Det ble litt vanskeligere enn jeg trodde. D.v.s. jeg hadde "planlagt" å jobbe på land i en periode nå som barna er små men jeg savner

jobben på sjøen mye mer enn jeg forutså. (Jeg jobber nå som mannskaps koordinator på ett rederikontor) En annen ting jeg savner er

en aktiv og fast ordning for kvinner (og gjerne også for menn som trenger det) hvor de kan seile i korte perioder for å holde seg

oppdatert og beholde sertifikatene.

Det var tøft da barna var små. På den annen side har en lange friperioder og slipper det daglige stresset.

kjem nok an på mannen..

Det har gått helt fint, men det er på grunn av familien som stiller opp. jeg mener at jeg fikk mer tid sammen med barna i den turnusen jeg

hadde. når jeg hadde fri så hadde jeg helt fri. jeg kom ikke hjem kl 17 og var sliten etter endt arbeidsdag.

Sluttet å seile før jeg fikk barn

Vanskelig. Jobbet i 2 år på Nordsjø-skift etter å ha fått min første. Har en mann som også jobbet skift, så det sluttet det maritime livet

etter at nr.2 meldte sin ankomst

seilte ikke etter jeg fikk barn.

Jeg sluttet å seile før jeg fikk barn.

Å seile å være mor er en kombinasjon som jeg personlig mener ikke går, i hvertfall ikke på de seilingsperiodene jeg hadde. (4 mos/4mos) -såfremt ikke rederiene ornder barnehage/barnepass ombord :-). Noen av mine kvinnelige kolleger har jobbet på hurtigbåter med "vanlige" arbeidsdager og som jeg forstår er det også vanskelig å kombinere dette med å være mor. Barnet blir sykt

og du må fra fra jobb umiddelbart.

Har barn nå, ikke da jeg var på sjøen.

Voksne barn

Han er voksen og jeg er blitt bestemor, Det går fint

Måtte slutte å reise da jeg fikk barn.

Skapningen som ble far til mitt barn var ikke interessert i barn på heltid, så jeg kunne ikke reise. Ikke mye til valg...

Vurderer å fornye sertifikatet nå, da barna er blitt store...

Umulig for mitt vedkommende - hvis man da ikke har 2 - 4 ordning. Noe annet er uaktuelt i småbarnsfasen. I tillegg er det for min del

uaktuelt så lenge mannen min seiler. Han har mer ensidig interesse for båt - jeg er mer fleksibel med tanke på andre type jobber.

Det har vært utfordrende fordi jeg har man får et opphold fra jobben i de årene man er gravid og i permisjon. Er ikke umulig, men

spørsmålet blir vel heller om man er villig til å ofre det som skal til for å kunne få en karriere på et ,i mitt tilfelle, militært fartøy. Jeg har

enda ikke bestemt meg for om jeg ønsker å komme tilbake på sjøen nå, men har seilt en del mellom 1. og 2. graviditet.

Sluttet da jeg ble gravid

Da jeg ble gravid var det ikke noe tilbud fra rederiet om land jobb og jeg saa ikke for meg aa fortsette aa jobbe paa sjoen.

Siden har jeg

tatt en utdanning innen sikkerhet og har naa en kontor jobb paa land som passer bra med familie.

Jeg jobber på land i maritim næring.

Kan være vanskelig å kombinere med små barn og mye tid borte.

Jeg gikk i land for å etablere en familie. Jeg kan ikke se det for meg å være vekke fra mine barn i hverdagen.

Går meget bra så lenge alt er ok. Hvis det skjer noe hjemme (ulykke ol) så ønsker en seg selvfølgelig hjem øyeblikkelig. Det kan ikke

alltid la seg gjøre. Dette er vel felles både for farsrolle og morsrolle?

Det å være mor og i yrkeslivet er en utfordring men der finnes jobb til sjøs som er mer familievennlig enn fx. butikk. Med god planlegging går det meste.

19. Har familiehensyn påvirket ditt valg av arbeidssted?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	56,4 %	53
2 Nei	44,7 %	42
3 Kom gjerne med en kommentar	29,8 %	28
Total		94

Har begynt innenriks/sluttet i langfart

sluttet på sjøen grunnet mann på land

Enkelt å komme seg hjem når barnet blir sykt. Og hjemme hver dag med den ordningen vi har i innerriks ferjefart

Sjøtjeneste i forsvaret er ikke forenlig med å være mor for meg.

gikk i land for 10 år siden - pga kjæreste som også seilte og da sier det seg selv at vi traff hverandre sjelden. Nå jobber begge to i land

Begynte på land i samme bedrift

Jeg hadde gjerne reist ut igjen hadde jeg ikke hatt barn. Med barn så er det for meg utenkelig å reise ut.

Det førte til at jeg tok jobb på kysten, fremfor å reise utenriks, for å få turnus som passet til tidligere sjømann-samboer's turnus.

Ikke tidligere, selvom min mann har et barn fra før. Og det er kun nå når jeg selv har en baby jeg ikke vil så langt unna.

absolutt ikke. Ser ingen grunn til at mødre ikke ska jobbe på sjøen

Ikke på noe negativ måte nei

Ikkje før no når eg har fått baby

Kan ikke ta et barn med meg på sjøen.

Har nesten sluttet til sjøs flere ganger.

Det har vært et egoistisk løp
Helt klart når ungene var små, følte vel at jeg ikke hadde noe annet valg enn fergene da. Begynne ikke å seile ute før ungene var ganske så store.
Denne turnusen gjør at ein er mykje heime.
Har slutta utanriks. Har no eige rederi og driv ferjedrift i heimkommunen min. Til ein tredel av hyra...
Ikkje lengre borte enn 4 veker
Har valgt å gå på land i en periode pga familien men jobber fortsatt i maritim næring.
Mannen er bonde og eg er vekependlar til by'n
jeg jobbet innenriks.
Jeg gikk på land da jeg ble gravid.
Siden august i fjor valgte jeg å gå fra en trygg overstyrermanns stilling til rigg som DP operatør. Det var enkelt og greit turnus= 2-4 som lokket og et ønske om en familie i fremtiden. lallefall som småbarns mor vil jeg påstå 4-4 offshore ikke er noe heldig utgangspunkt.
Om ikke jeg hadde hatt barn ville jeg garantert satset mer på å skaffe meg fartstid og på sikt en 2-4 ordning.
Jeg ville seile med kjæresten min.
Ser det som positivt å være hjemme når en er hjemme =-) Til sammenligning med å komme hjem kl 17:00 hver ettermiddag, så er det gjerne ikke så mye tid igjen for familie vanlige arbeidsdager.

20. Om du får barn, hva har du tenkt å gjøre angående jobb på sjøen?

Med min nåværende jobb vil det kunne la seg kombinere
Daa blir eg aa finna meg ein jobb paa land.
Jobbe videre ute på båt.
Har ikke helt bestemt meg ennå. Min samborer har tilbytt seg å være hjemme med barn. Men jeg vet ikke om jeg klare å være så lenge vekke fra barne. Har tenkt på en annen jobb innen næringen eller et rederi med kortere turnus og nærmere fartsområde.
Den tid den sorg.
Må vel finne en jobb på land, hvertfall for en periode. Ønsker selv å seile så lenge jeg trives med det, men familien kommer i første rekke.
Jeg har ventet med å få barn slik at jeg kunne gjøre meg ferdig med min karriere på sjøen først.
Ville neppe fortsatt i min tidligere turnus(6 på/6 av) med barn. Muligens med kortere turnus/offshoreordning.
Jobber ikke lenger på sjøen , og skal ikke ha barn.
Jeg vil ikke ha barn.
Jeg sluttet pga lange turnuser, opptil 3 mnd borte.
Fikk jobb i nordsjøen på produksjonsskip (fast installasjon) før jeg fikk barn.
Fortsette.
Da vil jeg bli hjemme med barn i to-tre år, for så å reise som normalt i 2-3 år. Dette for å opprettholde min kompetanse og alle sertifikater(med tanke på å seile 1 år iløpet av 5). Jeg kommer ikke til å legge karrieren til sjøs på hyllen om jeg får barn, men kanskje tilpasse fartsområde/turnus slik at det lar seg kombinere. Å slutte på sjøen blir bare aktuelt om jeg på alle måter ønsker å begynne på land. Og i et slikt tilfelle ser jeg for meg at en jobb i sjøfartsdir/rederi eller andre shippingrelaterte organisasjoner kan være ønskelig.
Beholde sertifikater så en kan seile ute igjen senere.

Ville nok vært hjemme 1-2 år. Ville prøvd å fått en jobb på ferjer/hurtigbåter i nærheten av hjemmet, slik at eg ikkje var vekke så lenge

Ikke barn enda, men planen er at jeg skal jobbe i 2/4 ordning når vi har fått barn . Enighet om dette i heimen

Har allerede gått på land, og det hadde jeg nok også gjort om jeg fikk barn mens jeg seilte i utenriks.

Har en på snart 4 og venter en i juni, men er fast bestemt på å fortsette

Vanskelig å si nå, men vil gjerne fortsette å seile hvis det blir mylighet for det.

Dersom jeg velger å få barn kommer jeg ikke til å fortsette å seile i Kystvakten.

Jeg jobber ikke på sjøen eller innen shipping i dag. Har fortsatt ingen barn.

Har fått barn, gikk i land.

Har alltid tenkt at den dagen eg får barn så skal eg slutta på sjøen.

Vanskelig å svare. Jeg får ta en vurdering nå det blir aktuelt.

Da jeg valgt å få barn var tanken at utdanningen og erfaringen som jeg hadde kunne brukes i en jobb på land. Noe som heldigvis ble

tilfelle.

Den avgjørelsen er allerede tatt :-)) har fått tre barn, jobber som operational crew manager i et offshore rederi. Opprettholder mine

sertifikat, og hvem vet kanskje jeg tar meg ein tur til sjøs igjen, når barna er større ==))

Ville nok prøve å fortsette å seile etter en tid.

Kommer til å fortsette å seile så lenge det er mulig

Dersom jeg skulle få barn, vil jeg komme til å ta en pause fra sjøen. Jeg veit ikke om det vil være mulig å komme tilbake heller.....

Jeg har tenkt å fortsette å jobbe offshore der vi har 2-4 ordning. Det er en del av meg og gir meg god lønn og mye fritid til skikkelig

kvalitets tid med eventuelle barn.

Jeg valgte å bli på sjøen, ikke bare enkelt alltid. Men har aldri angret på det.

Jeg har gått på land. Jeg ønsket litt mer utfordringer med tanke på landbasert arbeid, men jeg har ikke barn.

Fortsette. Jobber nå offshore.

Muligens jobbe på rederi el lignende. Evt innenriks (kortere tid ombord). Også muligheter innen utdanning, høyskole/fagskole.

Kjem til å enten få meg jobb med 2 veker på og 4 veker fri eller jobb på ferge der eg kan vere heime kvar kveld eller rett og slett få meg

jobb på land.

Jeg sluttet å seile i 2004, og har ikke tenkt å reise til sjøs igjen.

Ingenting. Fortsette som før.

Eg er heldig som driv for meg sjølv. Eg jobbar skift og er heime kvar kveld. No skal det seiast at eg kjøpte dette ferjeselskapet nettopp

fordi det ville gje meg muligheiten til å stifte familie. Ein stilling utanriks ville for min del utelukka barn.

Tror ganske sikkert jeg vil slutte å seile vist jeg får barn

sterilisert meg så slepp det. :-)) Og har skifta yrke for å kunne ha hund og slippe å vere på jobb 4veker i strekk

Jobbe litt mindre, gå i land noen år mens barna er små. Eventuelt ta jobb på ferje eller annen landbasert jobb

Om jg ikke får jobb m å fly helikopter ut til riggene i Nordsjøen når jg er ferdig m 14 CPL(H)eksamener på Gatwick...Gå for min egen

businessplan (mannlige mannskapssjefer skjønner jo ikke at jg har dårlig tid og ikke har interesse av 1.stm. jobb lenger, når jg vil jobbe

som Sjøkaptein/gjøre ferdig min helikopterpilotutdanning (hvilket er en 15 år gammel drøm jg realiserer, takket være at jg jobbet på rigg

for 1 år siden og fikk lagt opp penger)/skaffe fam. og ingenting annet=jobbe som Sjøkaptein på en mindre cruisebåt m helidekk i

2:4-rotasjon og fly helikopter i friperiodene mine. Skaffe en "Nanny"/rengjøringshjelp og en kokk, så jg kan slappe av og kose

mg m

mine fremtidige tvillinger som jg skal ha når jg blir 40. Jg skal ha hus v havet i sol og varme, helidekk på taket el. i hagen, båt fortøyd

nedenfor, dobbelgarasje (m plass til SAAB-cabriolet og tung motorsykel)og være min egen sjef!!!!!!!!!!!!!!

NA

NA

Det er ikke aktuelt å dra på sjøen igjen nå når jeg har barn.

Jeg har valgt å bytte jobb til rigg, slik at turnus 2-4 skal være aktuelt mens en har småbarn.-

Selv om turnus og høyere lønn har lokket på rigg, er ønsket om å gå tilbake på båt veldig stort. Og som jeg ser på som svært sannsynlig å gå tilbake til når barn evt begynner på skolen

Forhåpentlegvis fortsatt om enn som vikar.

usikker

Målet mitt var hele tiden å ta maritim høgskole for å bedre sjansene mine på en god jobb på land.

Blir vel kanskje å jobbe på ferge

Har allerede barn og syns ikke det passer aa kombinere det med jobb paa sjoen.

Fortsatte en stund før jeg gikk på land.

Jeg har allerede byttet til en jobb på land, selv om dette var for å få nye utfordringer. Når jeg får barn kommer jeg nok ikke til å søke

meg ut på sjøen igjen.

Finne meg jobb på land.

Eventuelt jobbe 50 % hvis jeg får en to-fire -ordning.

21. Føler du det er et problem å opprettholde kontakt med venner/familie når du jobber på sjøen?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Meget lett	12,8 %	12
2 Lett	26,6 %	25
3 OK	41,5 %	39
4 Vanskelig	14,9 %	14
5 Meget vanskelig	3,2 %	3
6 Kom gjerne med en kommentar	43,6 %	41
Total		94

Lettere i dag hvor vi har fått internett om bord. Før det var det vanskelig, da kostet det jo også mye å ringe hjem

De vet hvor jeg jobber og hva slags liv jeg har og er heldigvis tålmodige med meg.

Mye lettere i dag (enn før år 2000) med billigere satellittelefoner/internett/e-post/facebook, etc.

Var på båter uten internett og all epost gikk gjennom kapteinen

Slutta til sjøs i 1998. Den gang var det fartsområdet som avgjorde om en hadde kontakt med venner/fam eller ikke. Dyrt å ringe, og

dårlig med internet. På norskekysten var det selvfølgelig ok.

Det blir jo annerledes enn på land. Etter at internett og telefon stort sett er tilgjengelig overalt i verden, så er det tiden og arbeidsmengden ombord som gjør at det kan bli en utfordring å holde kontakten slik som de hjemme skulle ønske. På sjøen ser jeg at for

min egen del er ikke behovet for kontakt så stort som ellers, blir litt som en annen verden.

Mye bedre nå enn før, med bedre tilgang på internet. telefon på lugar hjelper også veldig på det er 50/50. Litt trasig av og til når ting skjedde og man ikke kunne være med, men samtidig hadde man mye mer anledning til å være

med når man hadde fri sammenlignet med en kontorjobb hvor dagene flyr.

Tycker at det fungerer mycket bra, men jobbar som sagt bara 2 veckor.
 Det har jo endret seg de siste årene pga alle kommunikasjons medier vi benytter i hverdgen. På land som på vann.
 Å holde kontakt er ikke et problem
 Gratis telefon og internett hjelper mye.
 Var lett da jeg seilte, men seiler ikke lenger.
 det er hva du selv gjør det til.
 ser at jeg fikk mange gode kammerater ipga yrkesvalg, ikke så mange ny veninner:-)
 Har internett og telefon ombord.
 I nordsjøen er det ofte mobildekning og vi har både tlfn og internett ombord
 Er vekke ca 250 døgn i året.
 I dagens teknologi bør det ikke være et problem. Vi har satelitt tlf og internett ombord.
 Har telefon og internet ombord, ingen problem
 Kunne til tider være vanskelig å holde god kontakt
 To forskjellige liv. Tungvindt å følge opp privatlivet når man er ute.
 Det sosiale livet blir dårligere. vanskelig å holde kontakt med venner når man jobber på sjøen.
 Familien og nære venner holder jeg kontakt med men jeg tror nettverket ditt hjemme blir litt snevert når en har en sånn jobb.
 kan vere eit problem, men det treng ikkje å vere det. Har jo oftast gode kommunikasjonsmetodar no. Internett, telefon etc.
 En kommer svært tett på folk når en jobber på båt, nå som jeg er på land så savner faktisk mer den kontakten jeg hadde med kollegaer ombord, enn det jeg savnet av familie/venner når jeg var på sjøen.
 telefon (men har som nemnt jobb på land no
 Har blitt atskillig bedre m Internett , men idag ville jg aldri bedt om å stå 5 mndr. i strekk, for å løse sertifikater raskere.
 Har både internett og V-sat tlf ombord med samme takst som vanlig telefon. Kan nesten ringe så mye man vil
 treningen som vart vanskelig for min del.. vart for mye borte..venner klare du å ha kontekten med
 Følte ofte at venner og familie ikke skjønnte hva jobben min gikk ut på
 litt feil valgalternativer! Svar: Ikke noe problem
 det er ikke vanskelig å holde vedlike vennskap en hadde før en starta på sjøen. Mye verre/umulig er det å opprette nye vennskap, da
 en med 4-4 gikk glipp av mye. Når det gjelder familie er de fleste av min nærmeste familie på sjøen med turnus, som gir oss mulighet til
 å være mye sammen på fri og feriere sammen.
 Har ikke fri når andre vanligvis har fri, men har lengre tid avspasering så det går greit
 Facebook og mail
 Venner forventer jevn kontakt. Virker fort litt egoistisk at kontakt skal baseres på en persons seilingsturnus. Jenter forventer ofte en
 jevn kontakt mer enn gutter. Jeg savner lett venner og familie.
 Trur jenter kanskje er flinkare t å halde kontakten enn gutta
 På fritur har man fri når andre er på jobb, så man må være flink til å ta initiativ
 Det krever litt ekstra innsats, men da går det greit
 Det er lett hvis en ønsker dette. Telefon og mail er mye godt tilgjengelig på endel båter. Det krever selvfølgelig at en selv gjør noe for å
 opprettholde kontakt.
 Har telefon på lugaren og tilgang til internett.

22. Hvilken stilling har du på sjøen? (Svar kun hvis du fortsatt jobber på sjøen)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 2. Styrermann	3,8 %	2
2 1. Styrermann	30,8 %	16

3	Overstyrmann	42,3 %	22
4	Kaptein	5,8 %	3
5	Jobber på rigg	17,3 %	9
Total			52

23. Hva gjør at du fortsetter å seile? (Svar kun hvis du fortsatt jobber på sjøen)

Trives med jobben, trives med miljøet og turnusen

Stor trives i jobben min

Jeg syns jobben er utfordrende og trives veldig godt i dette miljøet. Jeg har en veldig flott arbeids/fritidsordning og tener relativt bra.

Rederiet åpner for videreutvikling og en får nye utfordringer om en vil.

Jeg elsker havet, og kunne ikke tenkt meg å jobbe med noe annet, pluss at jeg er vant til å ha mye fri og tjene bra.

Trives i jobben

Trives med jobben og fritiden. Har ennå mye å lære og finner alt interessangt.

Lønnen er jo heller ikke å klage på :)

Jeg trives med jobben min, gleder meg fortsatt til å mønstre på. Mannskapet om bord er greie og vi har en god tone. Dagene går fort

om bord og livet er enkelt. Helt fri når man er hjemme gjør det også mulig å reise, pusse opp eller andre store prosjekter.

Ref. tidligerer spm: Jobber land/offshore

Det er jo dette jeg er utdannet til.

Trivsel ombord og turnusen er veldig bra.

Jeg kan ikke tenke meg noe annet jeg heller vil gjøre. Seile og å jobbe slik vi gjør ombord passer meg bra, og i tillegg er turnusordningen perfekt når en har fritur.

Elsker typen jobb. At man slipper å bruke rush trafikk for å komme seg på jobb, og ikke minst fritiden.

Deilig fritid

høg lønn

Eventyrlyst

Jeg trives så godt med det, og jeg synes jeg har det veldig fint.

Pengarna og ledigheten. Bor både i Sverige og i Norge, så det er også friheten, finns næstan inga jobb där man kan bo i två länder.

Trives, og skal videre opp til o.styrmann.

Jeg trives med å jobbe på båt - varierte arbeidsoppgaver, mye fritid og relativt god lønn

Jeg liker jobben min.

Jeg føler at jeg har en inovativ arbeidsgiver.

Jeg kan utvikle meg videre og kan event. få opprykk til neste stilling.

Det gir en god følelse når jeg mestrer utfordringer.

Godt med friperiodene.....:-)

Liker at ikke to dager er like. Får oppleve nye ting og møte nye mennesker. Vennskapet med de man jobber mest med blir liksom

familiært, man er nødt å kjenne hverandre og kunne stole på hverandre om en nødsituasjon skulle oppstå.

Trivsel. Liker arbeidet, sjøen, mannskapet, utfordringen.

Liker jobben min.

Jeg trives med å jobbe skift, for øyeblikket 2-1/2-3. Det at man innimellom har 3 uker fri i strekk, gjør at man får "ta igjen" endel sosialt

liv og familieliv på en ordentlig måte. Landjobbing gir altfor lite fritid.

Det er godt betalt å jobbe i maritime yrker.

Det er ganske kjekt å være i et yrke der alle er avhengige av at alle ombord gjør en god jobb. Det skaper godt miljø.

Syns det er en interessant jobb. Er godt betalt og bra med fritiden

Jeg er veldig gla i jobben på sjøen. I det rederiet jeg er i, får jeg stadig nye utfordringer og jobber (parallelt med det å seile). I tillegg er

- det miljøet ombord i fartøyene som holder meg ute.
- god lønn, bra arbeidsmiljø og god fritid
- Trives veldig godt. Syns det er utfordrende og kjekk arbeidsplass. Kan være tøfft til tider, men en vokser av det også.
- God friordning, god lønn og utfordrende arbeid.
- Trives veldig bra ombord, god lønn og rikelig med fritid.
- Turnusen gjør at det er fullt mulig.
- Fordi følelsen av å seile er det største av alt. Det blir som eit kjærlighetsforhold til havet. Dessuten er det godt betalt og det er utruleg
- godt med 1 heil mnd FRI :D
- Er statslos. Har vært overstyrermann. Fortsetter å seile fordi at dette er det jeg kan og jeg trives med jobben min.
- Eg eig ferja eg jobbar på, og eg trivst med å køyra båt. I tillegg har eg som redar også administrative oppgaver, så kombinasjonen
- passar meg veldig bra. Berre papirarbeid ville vera trått.
- seiler ikke nå
- Synst jeg har verdens beste jobb
- Liker meg i jobben.
- Liker jobben og trives ombord
- Lever for å seile. Trives bra på jobb.
- Jg vil vedlikeholde sertifikatene mine, er stolt av fire utdanninger og at jg realiserer mg selv. Vil bevise alle de mennene som ikke har
- villet slippe mg frem i årenes løp, hvor feil de har tatt...jg mener selv jg er den fødte leder og burde hatt kapteinsjobb for lenge siden. Jg
- takket desverre nei til en slik jobb en kvinnelig mannskapssjef ville gi mg på vest-afrika kysten= er forts. glad i livet (ville verken bli
- kidnappet el. drept på jobb, for d er ikke turnus/lønningene verdt) og takket derfor nei... (hvilket jg har fått brukt mot mg i ettertid og den
- avgjørelsen har jg angret på!!!).
- Trives kjempegodt i jobben. Lærer hele tiden noe nytt. Driver AH i nordsjøen nå, og ingen jobb er lik. Nye utfordringer hele tiden.
- Dessuten er lønna god, og vi har en bra turnus
- Jeg trives utrolig godt ombord og i miljøet.
- Å jobbe på sjøen er ikke bare en jobb, men en livsstil. En møter mange ulike spennende personer, og en føler samholdet blant
- mannskapet som veldig sterkt. Friperiodene lokker også, da en har mulighet til å reise og oppleve
- Trives i jobben
- Lange friperiodar & forholdsvis ok lønn!
- stortrives på havet
- Jeg tar små avløseruker når barna er hos faren. Det fungerer synes jeg. Rederiet mitt er veldig fleksibel i forhold til når jeg kan seile.
- God fritidsordning.
- Trives godt og har god lønn. Har råd til å gjøre det jeg vil når jeg har fri fra jobb

24. Ser du for deg arbeid på land ved et senere tidspunkt? (Svar kun hvis du fortsatt jobber på sjøen)

Alternativer	Prosent	Verdi
--------------	---------	-------

1	Ja	51,2 %	22
2	Nei	41,9 %	18
3	Kom gjerne med en kommentar	41,9 %	18
Total			43

Men dette er avhengig om jeg fortsatt får jobbe i maritim næring

På sikt, når jeg er lei av å reise/ være borte. Eller at det dukker opp en svært intresant jobb iland.

Riktig svar blir vel tja.. får se etter hvert.

Vet ikke, kanskje i framtiden, men det er langt in i framtiden.

Kanskje, men ikke for øyeblikket

I hvert fall ikke i nært framtid.

For å kunne utvide horisonten og delta i andre deler av rederidrift. Vil nok søke jobber på land i rederi eller annen maritim virksomhet.

Gjerne innenfor HMS

Jeg ser for meg at jeg kombinerer, men aldri at jeg mister sertifiseringen min.

Barn og seilende jobb kommer ikke godt overens

må være åpen for forandringer

Kanskje

Kun hvis barn blir aktuelt.

med gru.

Tror som sagt at jeg vil slutte å seile vist jeg får familie

kommer litt an på familie

Har prøvd å jobbe på land og holdt på å kjede mg fordervet, har derfor lovet mg selv at livet er for kort/blir for kjedelig v å jobbe på land.

Hvis jeg får barn vil jeg vel måtte begynne å jobbe på land den første tiden

Håper å fotsette på sjøen til eg blir pensjonist, såfremt helsa holder

25. Er lønnsnivået det viktigste for at du blir i din jobb? (Svar kun hvis du fortsatt jobber på sjøen)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	15,2 %	7
2 Nei	84,8 %	39
3 Kom gjerne med en kommentar	45,7 %	21
Total		46

Fritidsordningen er det viktigste

Men ingen ulempe å ha en kjempejobb med veldig god lønn.

turnusen

trivesl og en intresant/givende jobb er også viktig.

Klart det viktigaste, dock lika viktig som ledigheten.

Trivsel.

Penger er ikkke alt, men det skader ikke med en økning...

En av de viktigste faktorene, kombinert med friperiodene.

Det er mer å tjene i andre rederier og jobber enn der jeg er

Hjelper ikke med god lønn hvis en ikke trives.

Har blitt mer opptatt av å trives i jobben, heller enn å tjene mest mulig.

Sidan eg har mykje fritid, er lønna so klart ikkje all verden.

Ikke viktigst, men viktig!

Eg slutta utanriks til tross for at det halverte hyra mi.

Trivsel er det viktigste

Trivselen betyr minst like mye

Lønningene på båt er tragisk lave ift. rigg og ingen m vettet i behold kan forsvare å jobbe på båt mer enn 12 mndr. ila. siste 5 år.

Lønna er viktig, men det er andre årsaker som gjør at jeg fortsatt seiler

trivselen i jobben er viktigst

Lange friperiodar

Har jo en utdanning jeg vil fortsette å bruke.

26. Vurdere du rigg som et aktuelt jobbalternativ?

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	47,6 %	39
2 Nei	48,8 %	40
3 Kom gjerne med en kommentar	22,0 %	18
Total		82

Gjorde det før, men synes jeg har det fint i min nåværende jobb

Jobber på flotell/flyterigg.

Jobber på fast installasjon som flyter/ligger oppankret

for en periode. Men gjerne ikke i lengre tid. Sjømannslivet er avhengighetsskapende...

det har for lite med skip å gjøre for meg.

Jobbat på rigg i 4 år, mye bættre betalt og bættre friordning. Kommer aldrig at jobba på båt igen, då jobbar jeg hellre i land.

På sikt

Grunn: turnus og lønn

Har vel vært innom tanken, men foreløpig så kommer jeg til å være på sjøen.

Jobber på rigg

Dersom eg ikkje hadde rederiet mitt å driva.

Syns også at 2veker i strekk på jobb er for lenge

Kanskje etterhvert hvis familiesituasjon krever mer fritid

Det er mye bedre sosialt liv på rigg, bedre lønn/turnus og mat. Samt at man kan få trene/sitte i massasje stol/ta kurs og bare hente

rene klær i vaskeriet!!!

Ikke for øyeblikket, men kanskje med tiden hvis jeg stifter familie

valgte å gå over til rigg etter jobbtilbud, KUN pga turnus og en større mulighet til å kunne legge til rette for et familieliv i fremtiden. Hadde

båt hatt samme turnus som rigg, hadde jeg selvsagt valgt å være overstyrmann i rederiet jeg tidligere var.

Har tenkt paa dette siden jeg fikk barn, men tror likevel det kan være for toft aa forlate barna.

Har søkt på mange stillinger uten å ha fått napp.

27. Hvilken stilling hadde du på sjøen da du gikk i land? (Svar hvis du jobber eller har jobbet på land)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 2. Styrermann	21,2 %	11
2 1. Styrermann	34,6 %	18
3 Overstyrmann	36,5 %	19
4 Kaptein	7,7 %	4

Total		52
-------	--	----

28. Hvorfor gikk du i land? (Svar hvis du jobber eller har jobbet på land) flere alternativ kan velges

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Familie	50,8 %	30
2 Lønn	6,8 %	4
3 Fritid	23,7 %	14
4 Sikker jobb	11,9 %	7
5 Vilkår	13,6 %	8
6 Mistrivsel	16,9 %	10
7 Kom gjerne med en kommentar	40,7 %	24
Total		59

Fikk helseproblemer

Studier

Hadde klatret meg opp til sjefskurs, men fikk en skade og måtte bryte.

Ble litt lei en periode.

Tilbud om jobb offshore

Fikk prøve meg på et rederi kontor. De ringte og tilbydde meg jobb.

Sykeavmønster

Sykdom i nær familie, og etterpå bare ble det slik og jeg fortsatte på land.

Seiler fortsatt

Fikk barn

blei gravid, fungerer dårlig vinter halvåret i nordsjøen.....kvalm.....

så vel ikke de store utfordringene ved jobben

Reder skiftet til full-fillipinsk mannskap

Trengte forandring etter 10 år som navigatør

Det var greit å prøve noe annet for en periode.

Jeg syntes det var et rotterace å seile. Hvis jeg fikk 4 timer søvn i døgnet var jeg heldig. Det gadd jeg rett og slett ikke lengre.

Usikre arbeidsmuligheter, utbrenthet pga lange arbeidsdager og dårlig arbeidsmiljø

ønsket nye utfordringer og heve min maritime kompetanse

litt mykje dautid inneimellom, særleg når same kurs 1-2døgn i strekk

Min ex. samboer syntes at jg var for lenge borte av gangen m en mnd. "i slengen"/ville ta mer utdanning jg kunne ha bruk for senere.

sykemeldt. ble slitsomt å måtte bevise 10 ganger mere an de andre på jobb og det var heller ikke godt nok.

Dårlig behandling av mannskapet ombord./Dårlig personalpolitikk

Hadde supre vilkår, men ønsket nye erfaringer. Var nysgjerrig på hvilke andre muligheter jeg hadde.

Naturlig slutt paa karriere om bord

29. Jobber du fortsatt innen den maritime næringen? (svar hvis du jobber eller har jobbet på land)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	69,5 %	41
2 Nei	27,1 %	16
3 Spesifiser her	49,2 %	29
Total		59

Jeg har tatt en master i sosiologi og arbeider med barnevern.
Jobber på land for de båtene jeg pleide å seile med.
Maritim Offshore Koordinator(Supply koordingering)
på rederikontor
Olje-bransjen , on shore
Jobbet som nautisk lærer på Fagskolen 2004-2006.
Skipsoperatør i samme rederi som jeg seilte
I oljenæringen, men innenfor maritimt arbeidsområde
HSEQ / QA Manager
Skipsforsikring
Sjøfartsdirektoratet
innkjøpsansvarlig på rederikontor
Operational crew Manager, DOF
Offshore rederi
lasting, lossing av rigg
Opplæringskontoret for Maritime Fag
Havnevakt
har jobbet med sjøforsikring/havariarbeid, jobber nå med logistikk og berdskap i statoil
Mannskaps koordinator på ett rederikontor
nei, men offshore engineering
Ja, søker offshorejobber, men må få seilt noe på båt snart for å beholde sert.r
Corporate Documentation Manager
Tankrederi
Jobber som subsea ingeniør. Er av og til offshore, men då som ingeniør på IMR fartøy.
skipsagent
Jobber innen Olje og Gas, men ikke for et rederi el lignende.
Nestkommanderende i Sjøheimevernet
Klaseseselskap
Er fortsatt i sjøforsvaret

30. Hva må til for at du skal begynne å seile igjen? (Svar hvis du jobber eller har jobbet på land)

Ungene må bli voksne
Oppdatere seg på utviklingen
Jeg har ikke tatt ut sivile sertifikater og ser ikke for meg å seile igjen. Jeg har søkt på jobb på maritim høyskole.
Da måtte jeg fått en ny mulighet til å gå sjøkurs på den båttypen jeg har vært på. Uansett begynner det å bli uaktuelt siden
jeg
planlegger familie i stedet.
Gunstig turnus og lønnsforhold.
Utfordrende og spennende arbeidsplass.
det kommer ikke til og skje, eneste mulig er på ferge pga fri ordningene
Det er UAKTUELT!!!
Vil aldri seile til sjøs igjen. Rigg er bra - 2 uker på og 4 uker av....
Kortere turnus, og at det er i nærmiljø, f.eks ferje eller kystfart. Der jeg seilte var det ofte lange sjøreiser, slik at det var
vanskelig å
komme seg hjem hvis det skulle skje noe hjemme.
Barna må bli voksne først
Jobbtilbud

reiste ut igjen et halvt år for å lære mer om ny skipstype jeg begynte med 7 år etter at jeg gikk land, men konkluderte med at jeg liker

meg nok best på kontoret, mye spennende som skjer og høyt tempo.

Det må bli enklere å få sertifikatene tilbake, de mistes i dag etter 5 år og for jenter som kanskje vil ha mer enn ett barn er dette for kort

tid...kanskje egne kurs for kvinner som vil fornye sertifikatene hadde fått oss tilbake, det er ikke utenkelig.

Dersom det blir kortare seilingsperioder og meir fri så kan det bli aktuelt.

Voksne barn, bedre turnus ordninger og høyere lønn.

NA

Hmmm, ja si det.

Barnet mitt må nok bli eldre før jeg kan seile igjen.

Barna større, og er har lyst til å begynne å seile igjen.

helt uaktuelt

Når mitt barn blir så gammelt at jeg kan være borte.

kortere seiling perioder, bedre lønn og flere utfordringer på jobb.

2-3 uker seiling/evt 2 på 4 av som på rigg (hvertfall mens barna er små), bedre lønn, fler nordmenn ombord

Ønsker ikke å seile igjen

Kommer aldri til å reise ut igjen

Jeg har tidligere forsøkt å få en jobb med god turnus og lønn, feks på mobil rigg, men jeg mangler DP-sertifikat, så jeg fikk ikke noe.

Jeg kommer uansett ikke til å begynne på seile igjen= er et avsluttet kapittel for min del. Kjempekjekt så lenge det varte, men nå

stortrives jeg i land. Men har lært enormt mye, også mellommenneskelig kunnskap, av mine år til sjøs!

Kan ikke se for meg at det skal skje, har i tillegg latt mine sertifikat gå ut.

Jeg må få meg jobb i et rederi som vil betale kostnadene mine vesd å oppgradere sertifikatet mitt. Gode skiftordninger er viktig.

Barna må bli litt større, så er planen å seile igjen.

Har jobbet en periode på land og begynt å seile igjen.

Bur på Røros og sertifikat har gått ut på dato. Lite aktuelt m.a.o.

Båt og rigg må likestilles når d gjelder rotasjon/lønn/vaktsystem, d finnes overhodet intet argument for hva d kommer av at sjøfolk på

båt skal "slingre" og bli "slengt skott i mellom" på vintersdagen i N.sjøen, uten å få ekstra betalt for d! MÅ få 6-6 vakter avskaffet for

evig og alltid, d har ingenting m sikkerhet å gjøre og kan absolutt ikke forsvares at mannskap går rundt i svima i en mnd., når de på rigg

klager på 12-12-vakter i bare 2 uker og noen der har problemer m å komme sg opp til kl.0700.

Rask internett-tilgang burde være en menneskerett, man må kommunisere m venner og fam. hjemme om man ikke skal falle helt ut av d

sosiale livet på land/hjemme.

Kortere turer er et must, hvem vil vel kaste bort livet sitt på en båt lenger (m ulike nasjonaliteter og kvinnesyn)= og ikke få skikkelig

kompensert for d?!?

2 uker på jobb og 4 uker fri

Ikke aktuell problemstilling

Har ingen ønsker om å dra på sjøen igjen

Mye bedre lønn.

Sikker jobb.

2 / 4 ordning.

Det er som sagt ikke aktuelt med små barn.

Sertifikatfornyelse.

En kombinasjon av følgende:

- * Mannen min må gå i land (for å ta seg av barna)
- * Barna må bli eldre
- * Utfordringen i den nye jobben må være attraktiv
- * Lønna må kunne konkurrere med den nåværende
- * Jeg må begynne og mistrives i jobben jeg har idag.

Sertifikatene mine gikk ut i 2006, og siden mannen min er sjømann og vi har to barn, kommer jeg ikke til å ta opp sjø-livet igjen.

Tror ikke jeg vil jobbe paa sjoen igjen for barna er fhv gamle. Tror dessverre ikke jeg kommer til aa seile igjen.

Barna må være store.

Vil ikke skje

Jeg vil ikke seile fast igjen. Jeg vil ha et fritidsliv i land og jeg vil være sammen med mine barn i hverdagen, så det er ikke aktuelt.

At samboeren min begynner på land og gode ordninger for barn.

Neppe aktuelt, ikke loenna som frister. Setter pris paa fritid og aa kunne dra hjem til seg selv hver dag.

Det er ikke mye som skal til for det. Vurderer det fortløpende.

31. Ser du for deg å begynne å seile igjen før ev. sertifikat går ut? (Svar hvis du jobber eller har jobbet på land)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	16,7 %	9
2 Nei	68,5 %	37
3 Kom gjerne med en kommentar	35,2 %	19
Total		54

har ingen slike.

sertifikat har allerede gått ut, men kan fornyes selv.

Jeg har med vilje latt sertifikatet gå ut, siden Sikkerhetsleder-stillingen ikke er sertifikatpliktig.

Har en jobb jeg trives godt med nå på land

Sertifikat er gått ut

Ref forrige svar.

Sertifikatet mitt har utløpt og blitt nedgradert

Kun for å oppretthalda sertifikatet

Har ikke bestemt meg enda for hva det blir til. Men ønsker selvfølgelig å seile igjen.

Ja, hvis jeg får noe bra.

Allerede utgått

sertifikatet har løpt ut

har gått ut

Vil ikke måtte ta maritime eksamener på nytt i Rørvik, da er d bedre å jobbe for en sjeik i Spania på en båt som ligger i ro mesteparten

av året.

Vilkårene og usikkerheten er for stor rundt den norske sjømann.

I praksis umulig når man har barn, og får dette før man har seilet et år etter mottatt sertifikat.

usikker

Er gravid og har 2,5 år igjen på D2.

Muligens

32. Hadde seilingsperioden hvert kortere ev. 2/4 ville du da ha fortsatt å seile? (Svar hvis du jobber eller har jobbet på land)

Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	32,7 %	18
2 Nei	52,7 %	29
3 Kom gjerne med en kommentar	43,6 %	24
Total		55

At jeg gikk i land hadde ingenting med seilingsmønsteret å gjøre.

Ville vurdert

kanskje

Tvilsomt, men kanskje.

Definitivt

tror ikke det er plass for norske sjøfolk på 2/4, da kommer utlendingene, forøvrig blir det mye reising og mas. 5 uker synes jeg var det

korteste man kan leve med i utenriks ihvertfall.

Muligens hvis det var aktuelt

Mulig med voksne barn ikke før. Og dersom lønnsnivået blir høyere.

dersom det også var fler nordmenn

jeg gikk annet skift system, men 1:1 for det meste.

jobber nå 2/4 på rigg. var tidligere på land en periode.

Hvis dere mener to på/fire av, så ja.

Det var usikre arbeidsmuligheter først og fremst som gjorde at jeg sluttet å seile.

Det hadde nok gjort at eg ville vurdert å fortsetta ute.

Jeg hadde startet å seile igjen tidligere dersom jeg hadde fått en slik stilling.

iallefall vore meir aktuelt ja

Da ville d jo kunne forsvares til en viss grad at man ikke ønsker å utsette sg for eksplosjonsfare på rigg.

Nordsjøskift er helt greie, men kombinasjon med jobb og flere barn passet ikke for meg.

Stat og regjering er ikke interessert i norsk sjøfart, ikke forstår de hvordan sjøfartbusiness fungerer heller. Se på nordmenn som blir

satt i land. Skattepolitikk etc

Hadde da startet i 2-4 ordning i småbarnsperioden, men dette forutsetter igjen at mannen har en turnus/seilingsperiode som samsvarer... En utfordring. Må nesten jobbe i samme rederi.

ulikt system i Sjøforsvaret

Ikke forenelig med min familiesituasjon

Det hadde vært veldig positivt, men var ikke avgjørende for mitt valg om å gå i land.

Blir dette aktuelt, så reiser jeg garantert ut igjen.

33. Vil du anbefale andre kvinner en karriere på sjøen?

Ja, så absolutt

Ja det vil eg

Ikke hvem som helst. Det er både ensomt og slitsomt, og det tar mye krefter å bekjempe de fordommene som eksisterer mot kvinner.

Det er mulig situasjonen har blitt bedre= det er endel år siden jeg gikk i land, men mitt inntrykk er at mindre fartøy og mindre rederier

ikke klarer å få bukt med ukulturen.

Ja, men ikke for hvem som helst.

Anser det ikke som særegent at kvinner velger yrke på sjøen. For mye fokus kan bli negativt. Blir feil å fokusere på at en er kvinne

når en velger en nautikk-utdannelse. Er det dette en er opptatt av, er det mest sannsynlig ikke rette å gå.

Ja absolut, både med og uten barn/familie.

Vi har kjørt ett prosjekt med tanke på å rekruttere flere jenter.

Ja, men kun til de jeg tror passer, og jeg forteller da også det negative.

Ja

ja, det er en spennende og utfordrende jobb.

Både ja og nei.

Mange fordeler med å jobbe på sjøen og den erfaringen man får med seg videre i livet. Ved å løse det høyeste sertifikatet har man

faktisk flere jobbmuligheter enn hva man først så for seg ved starten av nautikk studiet.

Vil anbefale AH, da dette er veldig gøy og intr., pluss at man stiller sterkt til andre jobber senere, man kan bruke en AH person til "alle"

jobber offshore, men ikke visa versa.

Negative kan være at det er vanskelig å komme seg ut på sjøen hvis man ikke har kontrakt med noe rederi under utdannelsen.

Markedet er nå veldig dårlig og mange styrmenn med sertifikater sliter med å få jobb.

Jeg vil anbefale andre kvinner det helt klart. Jeg nesten kun gode erfaringer som kvinne om bord på skipene jeg har vært på.

Ja! Jeg har hatt en fantastisk tid på sjøen med mange gode opplevelser, mye læring og utvikling og masse fantastiske mennesker. Er

utrolig fornøyd med at jeg valgte dette selv.

Ja, uten tvil.

- Se verden

- Samholdet mellom mannskapet. Godt nettverk og gode venner.

- Gunstige lønnsforhold

- Utfordrende og spennende arbeidsoppgaver

- Variert arbeid

- Et godt utgangspunkt om en ønsker jobb på land. Mulighetene er mange og arbeidskraften ettertraktet.

nei, ikke i dag med så lite nordmenn på sjøen - dessuten så ser jeg for meg at det ikke blir lett og kombinere familie liv med jobb på

sjøen, dersom man ønsker og ha barn.

I utgangspunktet ikke, men det kommer jo an på den enkelte kvinnes personlighet, interesser og prioriteringer. Er hun lik meg, så vil jeg ikke

anbefale det..

Nei.

Ja, det er et yrke man godt kan gjøre selv om man er kvinne. Jeg stortrivdes da jeg seilte.

Ja

Ja på det varmeste

Ja, om det er basert på oppriktig interesse for yrket. Som nevnt må vi kvinner ofte "bevise" ekstra, og det krever interesse. Da kan en

stå mot de fordommene som fortsatt finnes.

Ja, det er helt supert. Kunne aldri tenkt meg å jobbe med noe annet og lengter tilbake hele tiden når jeg ikke er der.

Ja

Ja

såklart ! :)

Ja, og det har jeg ofte gjort.

Ja så absolutt

Ja på rigg, mye mer sivilisert dær. Arbeetsmiljø lagen gæller og man er sikkrare på många måter som kvinna.

Ja, absolutt. Vi har mange muligheter. Men det må tenkes nøye gjennom. Det er en del man må forkaste. Anbefaler å seile mellom

skoleåra, hvis Høgskole velges. Har sett mange som har kasta bort 3år(uten fartstid) på skolen for så å finne ut at dette yrket ikke er

noe for dem.

Ja.

Absolutt. Fordi det er et spennende og facinerende yrke. Ting har endret seg på bare 10 år. Vi jenter gjør som regel en like bra jobb

som gutta og ofte bedre hvis miljøet er tilstede.

Absolutt, det er et flott miljø og en god utfordring. Har ikke angret en dag!

Ja. Det er ein interessant og allsidig arbeidsplass!

JA! Det er ingen ting å være redd for!!!

Ja

Ja

Ja, det er en kjempefin arbeidsplass. Men interessen må være der og man må være klar over at det er for det meste mannfolk man

arbeider sammen med.

Vår generasjon er mer vant til at det finnes kvinnfolk også på sjøen, det er verre med generasjonen før oss.

Ja hvis de har interesse for det. det er en spennende jobb, men man må huske på at det kan også bli ensomt som eneste kvinne. Ikke

alle er like heldig med hvem de får som kolleger, og det kan være tøft å stå alene. Du bør være sikker på valget.

Det riktige svaret er jo, ja, det vil jeg anbefale.

Men innerst inne så vil jeg ikke at noen skal gå gjennom det som jeg gikk gjennom. Når det er sagt så setter jeg min lit til at verden går

fremover, så mye av mentaliteten ombord er endret, vi følger godt opp fra rederiets side.

Så jeg håper at det vil være lettere å starte en karriere til sjøs i dag. Flott at lærlingene er eldre når de reiser ut idag, en det vi var.

Jeg vil vel ikke anbefale hverken menn eller kvinner en karriere på sjøen, men utdannelsen er OK

Ja

Tenk dere godt om. Når barna kommer blir en jobb til sjøs vanskelig. Vet hva dere vil.

Ja.

En karriere til sjøs kan anbefales, men:

VIL DET VÆRE NOK ARBEIDSPASSER FOR NORSKE SJØFOLK FREMVER?

Svaret er: NEI, DESSVERRE. Norske sjøfolk har blitt til dyre i drift. Jeg sier dette basert på min bakgrunn som mannskapssjef, en

stilling som jeg forlot for bare noen måneder siden.

Ja

Ja, men de bør tenke godt igjennom hva det innebærer, med tanke på tid vekke, familie, kontakt med venner, fritid, hobbyer osv

Har du lyst, så gjør det!

Ja, dersom de har bra fysikk, er smarte, samarbeider bra med menn og har ett realistisk bilde av hvordan det er.

Ja absolutt. Tror ting vil forandre seg gradvis med tanke på såkalt likestilling ombord hvis det hadde vært flere kvinner. Jeg har aldri

angret på at jeg tok denne utdannelsen og trives godt.

JA!

Ja, men de må vite at det er noe de vil. De må ikke være pysete og lettskremte. De må ha en god dose selvtillit og det er en fordel å lett

kunne tilpasse seg det som er og ikke være storforlangende fordi de er kvinner. Mas og intriger hører ikke hjemme på sjøen. Helt klart, flott yrke

Ja, dersom de er har selvtillit og er målbevisst.

Ja, absolutt.

Ja det vil jeg absolutt, men det er jo litt usikkert mht Regjeringens politikk når det gjelder rederibeskatning.

Alt ettersom. Vil du ha utfordring og opplevelser vil eg anbefale det, men da ville eg satt ungar på vent. Ferge fart går fint ann å

kombinere med ungar, men da må du syns det er greit å gå i same tralten.

Så absolutt. Flott arbeidsplass og flott arbeidsmiljø. Ein møter i hovedsak berre kjekke folk ombord og alle passsar på kvarandre.

Dessuten er det kjekt for alle med jenter ombord :D

Ja

Ja, det vil jeg absolutt. Men man bør også tenke nøye igjennom hva dette innebærer i forhold til familie/sosialt liv. Man bør definitivt

også ha ryggrad og bein i nesen for å takle sjømannsykket, ellers er det nok lett for at noen kan bakke ut. Men alt er mulig hvis man

virkelig ønsker å få det til, og jeg er evig takknemlig for mine 5 år til sjøs!!

I utgangspunktet nei, men er du typen, så kanskje ja.

Ikke alle kommer an på personlighet.

Ja, dersom dei veit nokon lunde kva dei går til. Det er ikkje alltid like lett, så ein må vera sterk psykisk.

Ja absolutt!

Absolutt!

ja, men dei bør tenke seg godt om. Ved å arbeide på havet lyt ein forsake ganske mykje på land. Alle som reiser til sjøs bør vurdere

kor vidt dei tykkjer det er verdt det.

Ja jeg vil svært gjerne anbefale andre kvinner å ta nautisk utdanning og å jobbe på sjøen.

Jeg vil også anbefale flere kvinner til å ta stillinger i maritime næringer på land.

Ja dersom det er motivert, det passer ikke for alle.

Ja, iallefall om dei er litt sosiale og trivst i lag med andre folk over tid f.eks 4veker

Absolutt. Men må være klar over hva man går til. Er nok ikke for alle.

Bare hvis de er klar over i utgangspunktet at de mest sannsynlig vil bli forskjellsbehandlet (utenom allfarvei i Norge finnes d verken

likestilling el. kjønnskvoltering, slik at kvinner kan få de jobbene de vil ha og faktisk er kvalifisert for) og kjønns diskriminert grunnet

gamle/ubegrunnede holdninger som går i arv.Så sant de også vet at så lenge de holder sg i lavere posisjoner så er de ingen fare for

sine mannlige kollegaer, men så fort de begynner å "vise muskler" og sier rett ut at de vil "opp og frem"= da representerer de en reell

trussel (uvisst av hvilken grunn) og vil mest sannsynlig bli holdt nede på karrierestigen mot sin vilje.

Ja hvis man har interesse for sjølivet og liker variert arbeid, ser jeg ingen grunn til å la være. Med mindre man ikke klarer å være lenge

borte fra hjemmet eller har familie/barn man må være hjemme hos

ja det trengs flere .

Helt klart. Et godt utgangspunkt for videre karriere i land.

Ja. Dersom de er innstilt på å takle mannsmiljø og den sjargong og omgangsform som hersker der. De skal derimot ikke godta å bli

utnyttet. Det er viktig å tydelig vise hvor du setter grensene

Ja, forholdene er etter min kjenskap blitt mye bedre og mer "tilrettelagt". Spennende karrieremuligheter.

Nei

ja, absolutt

Ja, det er en fantastisk jobb, også for meg en periode. Men man skal jo tenke over hvor stor plass jobben skal ha i livet. Når man

jobber sjøen synes jeg jobben dominerer livet voldsomt. Jeg følte at det ikke var plass igjen til andre ting.

JA, en karriere på sjøen er absolutt et et godt alternativ for kvinner og noe jeg vil anbefale andre kvinner til å satse på. Stå på LYKKE

TIL MED ET GODT YRKESVALG

ja, absolutt! det trengs flere kvinner i alle yrker på sjøen! Miljøet med jenter ombord kontra rene manns miljø hetes er mye bedre og

lettere med innslag av kvinner.

Ja

Helt klart

Innenfor maritim sektor ja, men kanskje ikke på sjøen slik ordningene er i dag. Det at sertifikatet går ut så raskt er absolutt ikke i

likestillingens navn! Man mister 1,5 år bare med graviditet og fødselspermisjon. Deretter trenger også barna oppfølging, og årene går

fort! Tungvinte, gammeldagse regler om fornying av sertifikat må bort! Det er også alt for strenge regler på hvilke jobber som aksepteres som gyldige for å beholde sertifikatet.

Ja!

ja

Ja, men anbefaler alle å prøve å seile før man velger den utdannelsen. Spiller ikke så stor rolle hvilken type fartøy, bare det er et fartøy

man er ombord på døgnet rundt.

På det sterkeste, er et veldig godt miljø

Ja!

Jeg har ingen problem med å anbefale jobb på sjøen til unge jenter. Det gir en spennende og utfordrende arbeidsplass, og kan føre til

mange type jobber på land etterhvert. Når det gjelder familie, vil mange vente med mann og barn til de er over 30 år, det kan gi 10-15år

til sjøs før man trenger å vurdere å gå på land på grunn av dette. Det er heller ikke gitt at alle "skal" ha familie.

Absolutt. Fantastisk fin erfaring å ta med seg selv om det kanskje ikke passer like godt alle perioder i livet.

De må være seg bevisst hva et slikt valg innebærer.

Ja, hvis det fortsatt er aktuelt med norske sjøfolk. Man bør være klar over norske rederiers lettvinde holdning til det å kvitte seg med

norske sjøfolk når OPEX blir for høye, ref Bergesen og Teekay.

Ellers er det en fin jobb, dog med noe fare for å bli rutinepreget med tiden.

Ja, det er mye spennende og ikke minst laererikt. Anbefaler aa velge en retning som gir korte turnuser.

Ja

ja, men dei må passe til skift ordning og i mannsdoninert yrke.

Absolutt. Men en må være klar over at en slik karriere er svært vanskelig å kombinere med barn. Omstillingen blir som oftest stor om

man får barn.

34. Er det noe du vil tilføye?

Men man må også være klar over at det kan være vanskelig å kombinere et yrke til sjøs med det å være samboer/gift... Det

krever en

del av begge parter.

Anser det ikke som særegent at kvinner velger yrke på sjøen. For mye fokus kan bli negativt. Blir feil å fokusere på at en er kvinne

når en velger en nautikk-utdannelse. Er det dette en er opptatt av, er det mest sannsynlig ikke rette å gå.

Jeg vil bare takke for at jeg fikk lov å svare dere på disse spørsmålene, og ønsker dere lykke til.

Jeg var tre perioder av et år sjøtjeneste i Marinen. Den midterste perioden ga meg en svært negativ erfaring, mens de to andre var

bra. Jeg har alltid trivdes godt sosialt ombord, men jeg var kronisk sjøsyk, så det var nok hovedårsaken til at jeg gav meg.

Siste

periode hadde blitt lengre dersom jeg ikke hadde blitt gravid. Etter at jeg fikk barn var sjøtjeneste ikke aktuelt.

Lykke til med oppgaven deres!

Dere burde kanskje høre litt med rederiene om hvordan de stiller seg til kvinner på sine skip. De har nok alle en positiv innstilling utad,

men når det kommer til å ansette/rykke opp kvinner er innstillingen en litt annen. Ikke alle rederier er like "kvinne-vennlige". I rederiet

jeg seiler i dag er det over 100 norske seilende og vi er kun 2 kvinner, og det er ikke uten grunn... Ikke opplevd store problemer jeg

enda, men de vil vel komme når det blir snakk opprykk til overstyrmann og kaptein.

Mulig deler av denne besvarelsen ligger litt på siden at de tingene dere var ute etter siden jeg har utdannelse fra Sjøkrigsskolen og

kun har seilt militære fartøy. Er kanskje ikke 100% overførbart mtp hvorfor jeg har gått i land og hvilken stilling jeg hadde før jeg gikk i

land.

Lykke til

Selv om jeg ikke anbefaler et helt liv/karriere på sjøen, så er det veldig mange andre muligheter som byr dersom man har høgskole og

bakgrunn fra og seile på skip, det være lang eller kort tid ombord.

Veldig rart når Marinen ønsket kvinner inn, men ikke hadde båter "tilrettelagt" kvinner. Opplevde at et fartøy hadde loddtrekning om

hvem som skulle dele lugar med meg - loddtrekning mellom de single guttene. Ingen som lurte på hva MIN kjæreste synes om at jeg

var eneste kvinne av en besetning på 40...

I 1996 ville jeg på Landgangsfartøy. Det kunne jeg ikke sa de - da de ikke hadde "jentelugar". Da var jeg kommet så langt opp i

systemet, samt at jeg var drittlei at de sa A men ikke B. Så jeg truet med tips til VG etc - jeg ble første kvinne på landgangsfartøy. Og

også første kvinnelige skipssjef i Marinen.

Man må være der for de rette årsakene, og gjøre en god jobb. Hvis man blir stemplet "dum og deilig" ombord, kan man like godt reise

hjem igjen...

Viktig å kunne tåle noen kommentarer, og ta det med et smil :)

Lykke til:-)

Det kan være vanskelig for en kvinne å nå opp på karrierestigen. Av grunner jeg ikke har funnet ut av , så er det mange som helst vil

se oss som førstestyrmenn isteden for ov.styrman eller kaptein. Kanskje det burde vært undersøkt hvordan mannfolkene på sjøen ser

på dette?

Vil også tilføye at kvinner er ofte kvinners verste fiende. Kvinner ombord i lavere stillinger stiller mer en mannfolk spørsmål ved

kompetansen til kvinner i skipsledelsen, og kan opptre forholdsvis ufint. Det er alt i alt, for mange, forstatt uvant at kvinner sitter i

skipsledelsen.

Til sist vil jeg tilføye, at min erfaring er at ved jobbsøking, så har jeg mange ganger opplevd å få nei på en jobbsøknad, der mannfolk

med mindre kompetanse får jobben. Det er forstatt vanskelig å i praksis bli likestilt med mannfolk der. Dette bør rederiene gå i seg selv

for å forhindre, for selv hva de har som policy og teoretisk ønske, så er det fortsatt slik!

Ellers, så er det positivt med en slik undersøkelse, og jeg håper jeg har tilføyd noe som kan være til nytte. Og til slutt: Jeg har ikke

angret en dag på at jeg reiser på sjøen!

Nei

Har alltid synest det har vore kjekt å reise på sjøen. Jobben er variert og en kan få oppleve nye plasser.

Lykke til med oppgaven :)

Ingen grunn til at ikke kvinner skal klare dette.

Hadde vært spennende å høre hva dere kommer frem til med undersøkelsen, er det mulig? Hadde vært positivt i forhold til videre

rekruttering og anbefalinger i fremtiden. Kunne vært fint med litt fakta i diskusjoner på kontoret. Rekruttering av jenter er en positivt

oppmuntret sak hos oss.

Nope

Man må vara "tuff" som kvinna og medveten om at man sjelv sætter standarden(ex vilka signaler man sænder ut som kvinna(hur

man går klædd och så vidare).

Sjælv var jag "lite ældre" nær jag började og det har varit til stor fördel. Kul at dere skriver en bachlor oppgave om dette tema. Min

personliga oppfattning(efter mina egna erfarenheter runt i kring mig) er at de flesta kvinnor går iland og det tror jeg er 2 orsaker.

Familje og/eller misstrivsel. Hade varit kul at læsa oppgaven når dere er ferdiga.

Min maritime utdanning og erfaring har gitt meg både negative og positive erfaringer, men jeg opplevde spennende og lærerikt på de

årene jeg var i bransjen som jeg benytter i min jobb idag.

PS, gammel ordning inneholder også styrmannsertifikat D4, vil anta at dere vil få noen missvisende svar siden dere ikke har dette

alternativet med i sertifikatvalgene deres.

Lykke til med oppgaven :o)

Det er viktig å tenke gjennom om en ønsker familie og barn, evt hvordan en har tenkt å legge utdanning og erfaringer etter dette.

At en tenker igjennom på hvilke muligheter en har og ønsker å bruke utdanningen / erfaringen sin evt i en stilling på land.

Det trengs kvinnfolk også på sjøen. Det har mannfolkene bare godt av.

Men ta den utdanningen som er interessant og spennende for deg, da klarer du deg helt supert.

Vil veldig gjerne lese oppgaven deres, når dere er ferdig :-) LYKKE TIL !!

Utdannelsen har vært nyttig for jobbene jeg har hatt etterpå. Den er svært relevant for en landbasert stilling i maritim næring.

Du

tregner ikke å seile så lenge for å ha nytte av fartstiden i en jobb på land

Jeg valgte å bli på ferge i flere år for å ha en kortere turnus, det medførte at jeg ikke fikk fartstid. Kunne like gjerne hatt en

hvilke som

helst jobb i land. Føles urimelig og feil. Har gått noen runder med sjøfartsdir, medførte bare mer frustrasjon. I min første manna

permiskjon, ble all opparbeidet fartstid slettet og fram til 2007 jobbet jeg uten å få fartstid. Dette gjorde jeg for å ha 14 dagers turnus

(barna)

Nei.

Sørg for å være ydmyke, lærevillige og flinke, og samtidig tøffe. Kvinner må bevise mye mer enn menn, slik er det dessverre fortsatt.

Ikke lag drama ombord ved å innlede forhold til kolleger, eller liknende.

Noen rederier er veldig positive til kvinner ombord, andre ikke. Dette merker dere umiddelbart.

LYKKE TIL!

Og ta gjerne kontakt dersom det er andre ting dere ønsker å diskutere :-)

Hvordan man blir mottatt på båtene har mye med hvordan holdniger og oppførsel man selv har når man kommer ombord.

Det er ikke like enkelt å svare på alle spørsmålene, siden sjøforsvaret ikke er et standardisert rederi. Vi opererer bla ikke med begrepene styrmenn. Lønnsforhold og tilpassninger i forhold til hver enkelt arbeidstaker, blir også noe forskjellig.

Å seile i utenriksfart er det best valget jeg har tatt i livet mitt når det gjelder jobb. Det ga meg opplevelser og minner som jeg aldri ville ha

vært foruten. Dessuten fikk jeg muligheten til å reise og jobbe med mennesker fra hele verden, men det er et hardt liv som jeg aldri

kunne tenkt meg å bli gammel i. Det var for mye drikking og festing, kombinert med jobbing og lite søvn. Er man ung er det ikke noe

problem, men man blir fort gammel av et slikt liv. Da jeg fikk tilbud om en bedre betalt 8-16 jobb på land var valget enkelt. Det var kun

før i tida at man ble rik av å jobbe til sjøs...

Har vært en flott opplevelse jeg har lært mye av:)

Det er ikke et yrke man velger på grunn av lønn, men på grunn av interesse og nyskjerrighet. Lønna kommer som et pluss når du vet

at du gjør en god jobb i den stillingen man har.

Ville aldri vært foruten. Helt spesiell atmosfære å være til sjøs, faktisk het annet liv

Interessant hovedoppgave, lykke til og ta gjerne kontakt igjen dersom dere har flere spm!

Problemet etter endt utdanning er å få seg fartstid. Det var bøygen for å komme seg på båt.

Det ble bedre når kadettordningen trådte i kraft, men det er jo fortsatt usikkert hva som skjer med utflagging etc.

Lykke til i studiene deres! Håper dere lykkes og får gode og stabile karrierer innen maritim sektor!

Ikke noe lurt å anbefale andre et liv som medfører halve livet borte fra hjemmet. Ganske umoderne, med mindre man kan garantere en

2/4 rotasjon - noe som kan kombineres med et mer "normalt" familieliv.

Om ein vel ei karriere til sjøs må ein vera merksam på dei som sit heime. Det er ein spesiell situasjon sidan det er så mannsdominert.

Jenta på sjøen har som regel full kontroll, men det er ofte verre for dei som sit heime. Det er ei vanleg oppfatting at kvinnfolk til sjøs

skapar problem, men det er skjeldan kvinna som er problemet. Er ein tjukkuda og har tunga rett i munnen går det greit. Og velg dine

kampar med omhu =>

Viktig med god opplæring ombord når man kommer ut med ferske sertifikater. Det ble ikke vektlagt for 10 år siden, mener at det er en

viktig faktor for en fersk navigatør. Trygghet skaper et godt arbeidsmiljø.

Lykke til med utdannelsen, det er viktig at dere får fram hvordan kvinnelige offiserer har det til sjøs. Kun slik kan det bli bedre!

Det jeg ser i dag som jeg gjerne skulle hatt mer informasjon om da jeg startet karrieren er å ha vært i kontakt med flere jenter som

allerede hadde seilt og event. også stiftet familie slik at det hadde vært enda enklere å forberede seg til livet som kvinne på sjøen.

Fint dere setter fokus på dette

Angrar ikke, og nyttig erfaring og praksis for videre studiar og arbeidsliv. Bra løsnivå no til dags, særleg relatert til offshore.

Jg synes d er sørgelig at de som nødvendigvis ikke var "mors beste barn", skal få slippes løs på båtjobber og at menn hjelper kun

menn til godt betalte/maktposisjoner og at dette får forts. i 2010 er for mg helt ubegripelig. El. at "whistle blowers" straffes hardt i

etterkant, fordi de melder fra om ting som ikke er bra på arbeidsplassen el. om urettferdig behandling av kollegaer. At en kvinne kan

oppleve og bli degradert i stilling, etter at hun kommer om bord er også helt utrolig for mg. Jg skulle steppe inn på en "pappaperm" i full

fart og kvinnen på rederikontoret ville ha mg om bord som O/stm., men da jg kom på brua og hadde snakket m kapt.= fikk jg klar

beskjed om at 1.stm. var blitt forbigått og at jg selv måtte snakke m rederiet om jg ikke godtok å rykke ned til 1.stm. Snakk om mannfolktenkning og behandling av kvinne m like kvalifikasjoner, men ikke samme lokal kunnskap i fartsområde...Jg tok aldri den kapt.

i hånda/snakket m han før jg gikk over gangveien etter endt tur!

Jeg vil ikke anbefale noen unge i dag å satse på en fremtid til sjøs - unntatt de som vil seile for hurtigbåtrederiene langs kysten.

Kostnadene for et norsk mannskap i forhold til et øst-europeisk er mannskap fra østen er altfor høye til at vi kan konkurrere med de.

Har arbeidet innefor shipping etterpå.

Har gått noe som heter shippinglinja i Oslo, på MI.

Slik at man kan forlenge tiden som er sjørelatert.

Megling og frakt.

Og når man ser på fordelene med sjøfrakt kontra trailere, mengde og utslipp, er det helt klart noe Norge bør satse på.

Rigg har mye av det som mangler i maritim sektor. De ordningene man har med seilingstid, papirarbeid, arbeidsmiljø, sikkerhet, tilsyn og

miljøfokus samsvarer mer med mine ønsker om å jobbe på sjøen enn en konvensjonell supplybåt. Det er synd at fartsområdene har

blitt så lite attraktivt - i og med at bransjen effektiviserer og man knapt får trå i land. Dessuten er seilingstiden ofte lang.

Dermed blir

dette uinteressant. Disse har også gjerne mindre velorganisert opplæring enn det man har i offshore sektor.

nei

Den største motstanden mot kvinner til sjøs, følte jeg var på rederikontorene. Håper ting har bedret seg på 12 år :)

Jeg fikk barn tidligere enn planlagt, plana mi var aa jobbe til jeg ble overstyrmann for jeg tenkte noe mer paa familie. Selv om det kan bli

en fhv kort periode for kvinner som ønsker barn er det likevel verdt det. Den nautiske utdannelsen er god og en kan legge til et aar

eller to senere i livet for en jobb paa land. Jeg savner sjo livet stort, en kontor jobb er ikke noe i sammenligning.

Det er bra dere ser på dette. Lykke til med det videre arbeidet.

Vil tilføye at vi kvinner skal utføre jobben etter stillingsinstruks og forventninger. Har hørt snakk om forslag om bedre tilrettelegging for

kvinner ombord...Hva tilsier at vi skal ha andre (og bedre?) vilkår enn menn? Det er vi som skal inn i et eksisterende miljø, ikke miljøet

som skal tilpasses oss. På lik linje med alle arbeidstakere, så tilpasser en seg de forholdene som er. En båt med dårlig miljø er like ille for begge kjønn og det er i alles interesse å bedre vilkårene, men det blir en annen diskusjon.