

Motion till årsmötet angående bemanning vid sjö- och torrsättning med varvskommitténs (VK) kommentarer (Gul text)

Nuförtiden har Göta Segelsällskap 4 dagar med sjösättning och 8 dagar med torrsättning. Dessa 12 dagar har ett förmiddags- och ett eftermiddagspass, vilket innebär att på ett år har vi totalt 24 pass med sjö- eller torrsättning. Till varje pass ska 3 funktionärer (markbas, traktorförare och vagnförare) tas fram vilket innebär att totalt 72 (!) funktionärer på ett år måste fås fram för våra torr- och sjösättningar. I praktiken blir det dock inte så många funktionärer eftersom många funktionärer ställer upp på dubbla eller trippla pass.

VK kommentar:

Motionen föreslår 4 fasta lag bestående av markbas (MB), vagnförare (VF) och traktorförare (TF) vilket innebär att det blir endast 12 personer som är engagerade i stället för de $72/2=36$ engagerad. Att det är 36 beror på att vi räknar MB, VF och TF som klubbarbete men då de har sin egen åt med i arbetspasset räknas det inte som klubbarbete. Vi försöker då att planera bemanningen så att funktionären i möjligaste mån deltar i två arbetspass vid torr resp. sjösättningen där ett räknas som klubbarbete och ett pass där funktionärens egen båt är med. Det blir ändå en del ändringar, återbud, sjukdom m.m.

Att införa fasta lag skulle innebära att om någon i laget får förhinder skulle hela tanken med fasta lag spricka. Det går då inte att ta någon från ett annat fast lag, då spricker ju hela idén. Vi måste då ha några utbildade funktionärer som kan hoppa in men som har väldigt lite rutin. Vi anser det är bättre med flexibla lag och att vi har ett något större antal funktionärer än vad som behövs, vilket underlättar bemanningsplaneringen. Varvskommittén utbildar funktionärer varje år.

Det totala antalet funktionärer är dock ändå väldigt högt och min åsikt är att det finns 3 huvudsakliga problem med detta:

- Många funktionärer gör bara 1 eller 2 pass per säsong och med så pass lite träning är det svårt att bli bra på det man gör. Det vore önskvärt att färre funktionärer arbetade med våra sjö- och torrsättningar för att få större vana.
- Vid varje enskilt pass bildas idag ett "lag" och det innebär att många "lag" aldrig har jobbat ihop tidigare, vilket gör att de har svårt att kommunicera på ett bra sätt, speciellt i början på passen. Det vore önskvärt om man hela tiden jobbade i samma "lag" för att lättare förstå varandra inom "laget"
- Det är svårt för varvschefen att få fram det stora antalet funktionärer som behövs.

VK kommentar;

24 arbetspass om året innebär att varje lag gör 6 arbetspass om året a'en halv dag=3 hela dagar. Hur funktionärerna ska ersättas framgår inte av motionen men är en viktigt punkt att lösa. Vi ser svårigheter med detta. Under de senaste åren har vi kontinuerligt utbildat funktionärer (MB, TF, VF) för att täcka behovet och avser att fortsätta med det. Vi har en viss omsättning av medlemmar, vissa slutar, säljere sin båt m.m.. Det är ibland svårt att besätta funktionärer på grund av att de kan få förhinder som gör att planerad dag ej fungerar. Vi ser samma problem, men större, med fasta lag

eftersom det är medlemmar som på sin fritid ska vara funktionär. Skillnad om de vore anställda mot ersättning, då kan man ställa hårdare krav. Sedan vi skaffat egen traktor 2016 har vi löst funktionärsbehovet varje år men inte med "fasta lag". Det är visserligen ett pusslande med funktionärer och arbetspass.

Under de senaste åren har vi också haft ett antal skador och incidenter som möjligen indikerar att vårt nuvarande system inte är helt bra.

VK kommentar:

Under dessa år har det skett några incidenter där båtar blivit skadade, i regel har det varit klämskadorna på båtarna men inga personskador förutom Sten Thorold som ramlade och slog i ryggen 2020 när han klev av båten ner på vagnen efter att båten kom upp från rampen. Efter det har vi infört att ingen får vara i båten när den körs upp på rampen. Klämskadorna har vi försökt minimera genom att införa överströmningsventiler till bommarna på vagnen. Samarbetet mellan MB, VF och TF kan säkert förbättras. Det finns skrivna instruktioner för i första hand MB hur han skall arbeta. Dessa försöker vi förbättra kontinuerligt. Vi har planer på att utveckla en lösning med sling mellan bommarna. Lars gjorde en test i våras på sin egen båt med ett kraftigt spännband mellan bommarna och höjde vagnen utan kölbalk, båten följde med upp utan problem och vilade då på stävstötten och slinget under akteskeppet.

Ett annat problem, vid sjö/torrsättning, är de båtar som är framtunga. Då står båten på två stöttor i aktern och en stävstötta när traktorn kör ut vagnen. Om vagnen då rubbar stävstötten kan båten kalva och i värsta fall ramla omkull. Vi har haft två sådana incidenter då vi fick kalla på en kranbil för att lyfta båten rätt. Båda gångerna utan skador.

En allvarlig skada skedde då en Express skulle sjösättas. När den stod på vagnen och kördes i väg glädde båten framåt i vagnen och hoppade av balken varvid kölen slog i marken och laminatet bakom kölen fick skador. Anledningen var att midjan var sänkt och röret framför kölen som skall stoppa båten att röra sig framåt inte var lagt på plats. Vi har efter det infört att stoppröret framför kölen alltid måste ligga på plats även vid sjösättning.

För att minimera olyckor, incidenter är det viktigt att vi kontinuerligt utbildar funktionärer och förbättrar instruktioner samt förbättrar traktor och vagn.

Därför föreslås till årsmötet att:

Det nuvarande systemet ersätts med 4 fasta "lag" som sköter alla sjö- och torrsättningar. Varje "lag" innehåller precis som idag 3 personer; markbas, traktorförare och vagnförare. Detta innebär alltså totalt 12 personer som sköter alla sjö- och torrsättningar.

Varje "lag" består av samma 3 personer från år till år, så långt som det är möjligt för att få en kontinuitet och en samsyn på arbetet.

Varvschefen utser precis som idag de 4 "lagen".

Kommentar om arbetsbelastning:

Om vi behåller de 12 dagar vi har idag för sjö- och torrsättning innebär det att varje "lag" skulle få jobba 2 pass (halvdagar) vid sjösättning och 4 pass (halvdagar) vid torrsättning. Möjligen skulle "lagen" föredra att jobba heldagar istället för att få ner antalet arbetstillfällen (alltså totalt 3 heldagar på ett år för varje "lag"), men det är inget som motionen tar ställning till, detta får arbetslagen och varvschefen bestämma om.

VK kommentar:

Att utöka passen till heldag avråder vi ifrån. Risken för olyckor, incidenter på grund av tappat focus trötthet, kommer sannoligt att öka.

Med stöd av ovan angivna synpunkter avstyrker varvskommittén motionen som den är skriven men Varvskommittén tackar för välmenande synpunkter. Fördelen med att få en motion är att vi rannsakar och diskuterar verksamheten runt torr/sjösättningarna.

Viktor Lundgren, Stockholm 2020-09-23

För VK: Lars Nordlund, Jan Söderberg, Christer Johansson Stockholm 2021 01 14