SJÖMANNEN

6 2023

INTERNATIONELLT

FoC-kampanjen fyller 75 år

▶ 10

KULTUR

Sjömansvisor viktiga för den svenska självbilden

▶ 26

UKRAINA

Tuff situation för ukrainska sjömän

▶ 6

ÖRESUNDSLINJEN:

Lyckat byte till eldrift

▶ 14

INNEHÅLL

Foto: Taubearkivet, GU

Evert Taubes visor viktiga för svenskens självbild

Svenska sjömansvisor – och särskilt Evert Taube – har haft stor inverkan på den svenska självbilden. Det visar en ny studie av historikern Henrik Arnstad.

Seko sjöfolk stöttar kollegor i Ukraina

Seko Sjöfolk har startat en insamling till sjöfolksfacket i Ukraina, MTWTU, som administrerar hjälp till behövande medlemmar. Sjömannen har träffat förbundsordförande Oleg Grygoriuk.

Eldrift har blivit rutin ombord på Aurora

För fem år sedan ställde Aurora om från diesel- till batteridrift. Nu har besättningen hunnit bli varm i kläderna.

Oförändrade villkor när Cinderella flaggar om

Efter intensiva förhandlingar är det klart: När Cinderella byter till finsk flagg i mars får all tillsvidareanställd personal behålla jobbet.

FoC – kampanj som börjar ge resultat

Sedan 1948 har ITF arbetat mot bekvämlighetsflagg. Uppemot 300 000 sjömän har genom detta fått bättre villkor. Men det är en bit kvar att gå.

Bild: TV 4

Ett av Sveriges största trauman blir tv-serie

Estoniakatastrofen 1994 har nu, nästan trettio år efter olyckan, blivit tv-serie. Sjömannen har sett den.

REDAKTÖR: **Ylva Bowes**, ylva@sjomannen.se
Bitr. REDAKTÖR: **Malin Vive**, redaktion@sjomannen.se
TF ANSVARIG UTGIVARE: **Mikael Lindmark**, mikael.lindmark@seko.se
ANNONSER: **Ylva Bowes**, ylva@sjomannen.se, 031 42 95 21
TRYCK: **Billes Tryckeri**, Mölndal, www.billes.se, 031 86 55 00
PRENUMERATION: Sjömannen distribueras till medlemmar i Seko sjöfolk samt till fackklubbar och fartyg. Att som ickemedlem prenumerera på tidningen kostar 250 kr/helår i Sverige. Kontakta Petra Fornander, petra.fornander@seko.se, 031 42 95 36
BREV: **Sjömannen**, Seko sjöfolk, Fjärde Långgatan 48, 413 27 Göteborg

E-POST: redaktion@sjomannen.se
UTGIVNING: Sjömannen har sitt ursprung i Svenska Sjömansunionens tidning Sjömannen och Svenska Eldareunionens tidning Eldaren, som båda började ges ut 1914. Sjömannen ges ut av Seko sjöfolk och utkommer med sex nummer per år. Redaktionen ansvarar inte för ej beställt material.
OMSLAGSBILD: Stefan Hallberg, förste motorman på Aurora, Öresundslinjen. **Foto** Per Wahlberg

Tidningen Sjömannen finns även på **www.sjomannen.se**

Kampen mot FoC gör skillnad

I detta nummer av Sjömannen kan ni läsa om att ITF:s FoC-kampanj, ITF Flag of Convenience, fyller 75 år. Detta är värt att uppmärksamma för alla medlemmar och läsare, gamla som unga, då denna kampanj har varit både den största och den mest framgångsrika under dessa 75 år.

Kampanjen som ITF (Internationella Transportarbetarefederationen) startade var ursprungligen tänkt att jaga tillbaka fartygen till sin ursprungsflagga. Den delen av kampanjen har dessvärre endast lyckats i ett fåtal fall. Framgången kom långt senare, när ITF beslutade sig för att överge flaggen som högsta prioritet för att i stället arbeta med lönefrågor och andra kollektivavtalade lösningar som skulle gälla alla fartyg bland ITF:s medlemsförbund, och att täcka fartyg med avtal och löner där man gemensamt bestämt texter och lönenivåer i dessa kollektivavtal.

Att just täcka FoC-fartygen med kollektivavtal har gett varierad framgång genom åren. Men historiskt har det varit lyckat för de nordiska länderna som haft en riktigt bra lagstiftning på området, samt även på en del andra ställen i världen.

Tyvärr har inte alla länder runt om i världen den lagstiftning som behövs och har därmed inte varit så framgångsrika som exempelvis vi i Norden, men ITF och dess medlemmar har arbetat mycket målmedvetet tillsammans med alla Sjöfolks- och Hamnarbetarförbund runt om i världen.

» De behandlar sjöfolket i bästa fall som moderna slavar

Utan våra vänner bland hamnarbetarna hade inte heller vi i Norden varit framgångsrika.

Genom åren har ett antal flaggor klassificerats som FoC av ITF:s beslutande organ, Fair Practices Committee, där bland andra jag, Tomas Abrahamsson och Anders Lindström varit invalda. Genom åren har det blivit ett drygt fyrtiotal flaggstater som numera är beslutade att anses som FoC.

Det är företrädesvis länder i Afrika och Centralamerika och diverse öar/stater runt om i världen med motiv som gör i alla fall själva flaggan exotisk, men tyvärr kan man inte kalla regelverket i dessa flaggstater exotiska – snarare måste vi klassa dem som direkt samhälls-, livs- och miljöfarliga.

En av de allra senaste flaggorna att klassas som FoC är Komorerna, en liten ögrupp utanför Afrikas östkust. Landet har lite småbåtar i trafik mellan öarna, men ”lånar” ut sin flagg för en (blods)peng till redare vilket är en inkomstkälla för landet. För några få veckor sedan förliste ett fartyg från Komorerna i Medelhavet och alla utom en i besättningen omkom.

Dessa drygt fyrtio oseriösa flaggstater bidrar till en mörk fiffelvärd med oseriösa rederier och fartyg, där rederierna åtnjuter skattefrihet och skydd mot internationella sjösäkerhetsregler. De behandlar sjöfolket i bästa fall som moderna slavar.

ITF och Seko sjöfolk gör skillnad för såväl svenskt sjöfolk som sjöfolk i hela världen i vår kamp mot FoC.

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

FÖLJ OSS PÅ FACEBOOK.COM/SEKOSJOFOLK

Gotlandstrafik får ekonomiskt stöd

Gotlands färjetrafik får statligt stöd för att kunna hålla biljettpriserna nere. Regeringens förordning från i höstas har nu fått klartecken från EU-kommissionen.

– Priserna för färjetrafiken till och från Gotland har ökat. Det ekonomiska stödet ger bättre förutsättningar att undvika ytterligare prishöjningar för färjeresenärer till och från Gotland, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson i ett pressmeddelande.

Syftet med stödet är att mildra de effekter på frakt- och biljettpriser som orsakats av prisökningarna på drivmedel på grund av Rysslands aggression mot Ukraina.

Regeringen aviserade det planerade stödet i september men har fått vänta in EU-kommissionens godkännande, som kom i början på december.

Trafikverket ska ansvara för prövning, utbetalning och uppföljning av stödet.

Statlig anställning på isbrytarna

Förhandlingerna är snart i hamn med isbrytarna i landet, som är på väg att gå över från privat till statlig regi.

Sjöfartsverkets avtal med nuvarande leverantör löpte ut 30 april 2023 och under året har möjligheterna undersökts att låta isbrytningen drivas i statlig regi.

En av anledningarna är att isbrytning nu klassas som en samhällskritisk resurs. Sjöfartsverkets utredning visar också att medarbetarna på isbrytarna kommer att få ett förändrat uppdrag i framtiden, med större samarbete med Försvarsmakten.

Exakt datum för övergången är ännu inte klart. Seko Sjöfolk har drygt 70 medlemmar på landets isbrytare, och har sedan i våras arbetat med hur kollektivavtalet skulle komma att se ut vid en övergång från privat till statlig arbetsgivare.

– Det är olika lagstiftningar att ta hänsyn till så det är ganska svårt att sy ihop, men jag hoppas på avtal inom kort, säger ombudsman Oskar Lindskog.

Cinderellas personal får behålla sina jobb

All tillsvidareanställd personal på Cinderella får behålla sina anställningar när fartyget flaggar om till finsk flagg i mars 2024. Det är resultatet av höstens omfattande förhandlingar.

Ingen sägs upp när Cinderella flaggar om.

I mars 2024 kommer Viking Lines fartyg Cinderella byta den svenska flaggan mot en finsk samtidigt som kryssningstrafiken mellan Stockholm och Mariehamn flyttas till linjen Stockholm-Mariehamn-Helsingfors.

Ett glädjande besked för personalen på Viking Cinderella är att förändringen inte kommer att innebära några uppsägningar: Höstens förhandlingar mellan rederi och fackets ombud slutade väl, med att all tillsvidareanställd personal kan erbjudas fortsatt arbete.

– Vi har kunnat rädda jobbet för många och det känns bra. När vi är på väg in i lågkonjunktur är det viktigt att ha en anställning. Det här har varit vårt huvudmål, säger Oskar Lindskog som hållit i förhandlingarna för Seko Sjöfolks del.

» Jag är nöjd. Vårt mål var att rädda jobben.

OSKAR LINDSKOG

Viking Lines samgående med Gotlandsbolaget innebär att man från i vår kommer köra kryssningstrafik mellan Stockholm, Åland och Gotland med nuvarande Birka Stockholm, vilket har öppnat möjlighet för Vikings personal att tjänstgöra där i stället, för dem som vill fortsätta arbeta med svenskt kontrakt.

– Avtalet innebär att intendenturen på Cinderella kan fortsätta jobba svenskt på Birka med bibehållna villkor och tjänsteår. De byter bara fartyg, säger Oskar Lindskog.

För driftpersonalen på Cinderella blir det lite annorlunda. De som vill får stanna kvar, vilket gör att anställningen och villkoren blir finska, men man kommer kunna behålla sina anställningsår inom koncernen. De som vill fortsätta jobba under svensk flagg på till exempel Birka kommer få söka sin tjänst i konkurrens med andra.

Viking Lines beslut att flagga över till Finland har inte tagits väl emot på Seko sjöfolk, som har omkring 250 medlemmar ombord på Cinderella.

En stor del i besvikelsen ligger i det arbete som facket gjorde under pandemin för att lyfta rederiets börda i samband med restriktionerna.

– Vi gjorde allt för att de så smidigt som möjligt skulle klara sig igenom krisen. Och detta är tacken, säger Kenny Reinhold, ordförande för Seko sjöfolk.

Viking Line har bedrivit kryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn med fartyget Cinderella sedan 2003. I och med utflaggningen har Viking Line inga fartyg kvar under svensk flagg.

Malin Vive

Ännu inte klart med Birka

Det är fortfarande inte färdigförhandlat vad som händer personalen på m/s Birka när det gått över i Gotlandsbolaget ägo.

Sedan kryssningsfartyget Birka Stockholm köptes av Gotlandsbolaget och Viking Line sedan köpte in sig på hälften, har många intresserat följt utvecklingen.

I stora drag är tanken att driften ska bemannas av Destination Gotland medan Viking Rederi tar hand om intendenturen. Vid denna tidnings pressläggning pågår fortfarande förhandlingar mellan rederierna och Seko Sjöfolk angående

Marco Polo på varv efter grundstötningen

Efter många veckors intensivt arbete har TT-Lines grundstötta ropaxfartyg Marco Polo lagts på varv i Gdansk.

Tre grundstötningar och 165 000 liter tjockolja som läckt ut i havet blev ett hårt slag för TT-Line.

Sjökortsmissen den 22 oktober blev Kustbevakningens största räddningsoperation i modern tid och för TT-Line blir efterverkningarna hårda.

Fartyget fick omfattande skador, bland annat på bunkertankar, och det blev flera veckors arbete med att undersöka och dra fartyget av grund, bogsera in till Karlshamn och tanka ut återstående olja. Den 9 november kunde Marco Polo slutligen tas till varv i Gdansk, omgärdad av stora säkerhetsarrangemang.

Kustbevakningens största fartyg, KBV 003, följde med till gränsen för svensk ekonomisk zon, för att kunna ta upp olja till sjöss eller bistå på annat sätt om behov skulle uppstå. Polsk kustbevakning mötte sedan upp Marco Polo längs vägen och följde med henne in till hamn i Gdansk. Hela resan beräknades till 37 timmar med en fart på 5 knop.

TT-Line har upprepade gånger bett om ursäkt för det inträffade och beklagar händelsen djupt.

– Det här är något som aldrig har hänt i vår 65-åriga historia, säger Anette Wugk, personalchef och chef för TT-Lines svenska del.

Foto: Kustbevakningen

Saneringen i Blekinge beräknas ta ett år.

Hon är tacksam för stödet och det professionella samarbetet med de svenska myndigheterna och de inblandade experterna.

Av de 165 000 liter som läckte ut från Marco Polo är det ännu omkring 30 000 liter som inte kunnat hittas, och beräknas sköljas i land allt eftersom. Saneringen kommer troligtvis att pågå i ett år och har uppskattats komma att kosta 100 miljoner kronor. Kommunernas kostnader ersätts av staten, som i sin tur kompenseras av TT-Lines försäkringsbolag Gard.

» Vi är i händerna på myndigheter

ANETTE WUGK

Det är ännu oklart vad TT-Lines slutnota blir. Anette Wugk vill låta bli att spekulera:

– Vi är i händerna på myndigheter och utredningar och det är långt ifrån klart hur det blir med kostnaderna. Men ingenting idag tyder på att någon hos oss skulle behöva vara orolig för sina arbeten.

Malin Vive

---

personalen och inga beslut är fattade.

– Det är inte helt klart än med bemanningen. Det faktum att två bolag är inblandade gör situationen lite knepigare, säger Seko Sjöfolks ombudsman Oskar Lindskog som sköter förhandlingarna.

Förvärvet är annars något som Seko sjöfolk har reagerat positivt på:

– Det har varit åderlåtning kryssningstrafiken sedan pamdemin. Efter Cinderellas omflaggning är det glädjande att svensk flagg och traden Stockholm – Mariehamn behålls, det gör att många svenska arbetstillfällen kan räddas.

Planen är att M/S Birka ska sättas i trafik i april 2024. Fartyget är tänkt att gå i trafik mellan Stockholm, Mariehamn och Visby under högsäsong, vilket innebär ett ökat antal avgångar för gotlänningar utan bil.

Malin Vive

Bildäcket på Eckerölinjen åter i funktion

Bildäckshyllan som rasade på M/S Eckerö tidigare i höst var återställd, besiktigad och godkänd av alla berörda myndigheter, men Eckerölinjen valde ändå det säkra framför det osäkra: En totalrenovering har genomförts på däckets båda bilhyllor, med ny mekanik och vajrar även på den sida som var intakt.

Det var vid avgången från Grisslehamn i mitten av oktober som en vajer släppte och en del av styrbords bildäck rasade ner ombord på M/S Eckerö. Två passagerare som befann sig i en bil under däcket skadades lindrigt. Ingen i manskapet skadades.

Olyckan inträffade i samband med lastningen då 592 passagerare med 135 bilar fanns ombord. Sedan de skadade passagerarna tagits omhand och förts i väg med ambulans och ambulanshelikopter genomförde Transportstyrelsen en grundlig undersökning av däcket och på kvällen kunde bilhyllan lyftas på plats.

– En sådan här olycka får helt enkelt inte hända, men den här gången hände det ändå. Vi har tagit det på största allvar, säger Tomas Karlsson, vd på Eckerölinjen till Sjömannen.

Den första reparationen hade godkänts av Transportstyrelsen, men Tomas Karlsson säger att det inte kändes tillräckligt.

– Vi ville göra en extra översyn av båda bildäckshyllorna så att alla skulle känna sig trygga med att allt fungerar som det ska.

Beslutet blev att båda hyllorna fick varsin grundlig renovering, även babordssidan som var intakt. Både mekanismen och de vajrar som tar upp och ner hyllorna är nu utbytta på båda sidor. Arbetet var klart i mitten av november.

– Landorganisationen och tekniska avdelningen har fungerat så bra, det visar att vi har en stark organisation tillsammans med fartygsledningen. Det har varit en glädje att se hur arbetet har löpt på, säger Tomas Karlsson.

Malin Vive

Seko Sjöfolk startar insamling

Seko Sjöfolk startar en insamling till den ukrainska fackföreningen MTWTU, som organiserar fartygsanställda och hamnarbetare i Ukraina.

Samtidigt har man beslutat att skänka 150 000 kronor som en startpott i insamlingen.

– Ukraina är ett stort sjöfartsland och det är mycket sjöfolk nu som inte kan jobba. Jag tycker att det känns viktigt att vi visar solidaritet, säger Seko Sjöfolks ordförande Kenny Reinhold.

Pengarna går till Seko Sjöfolks systerorganisation i Ukraina MTWTU, som organiserar och fördelar hjälpen till alla behövande medlemmar som de kan nå. De har redan hjälpt tiotusentals medlemmar som fått det svårt i samband med kriget.

– Våra kollegor i Ukraina lever i en total otrygghet så för mig känns det självklart att vi hjälper till med det vi kan, säger Seko Sjöfolks kassör Mikael Lindmark.

Insamlingen startar nu och kommer att vara öppen fram till Seko Sjöfolks årsmöte i slutet av mars, då pengarna ska överlämnas.

För dem som vill delta i insamlingen finns två möjligheter: Det ena är att använda mobilkameran och sikta på QR-koden i annonsen. Då kommer man direkt till swish-appen och rätt konto. Eller också går man till swish direkt och knappar in swishnumret 123 577 50 69 och skickar ett valfritt belopp.

Håll upp kameran mot koden, så kommer du till rätt swish-nummer. Eller knappa in numret under koden manuellt.

Organiserar hjälp till Ukrainas sjöfolk

Efter snart två års krig och med de flesta handelshamnar stängda är situationen svår för hamn- och fartygsanställda i Ukraina. Landets fackförening för sjöfolk, MTWTU, har fullt upp med att organisera hjälp till alla medlemmar som förlorat både jobb och boende.
– Det är fantastiskt. Vi är otroligt tacksamma för all hjälp som vi kan få, den behövs, säger en glad fackordförande Oleg Grygoriuk när han hör om Seko Sjöfolks insamling.

Sedan den ryska invasionen inleddes för snart två år sedan har Seko Sjöfolks ukrainska motsvarighet MTWTU (Marine Transport Workers' Trade Union) fått byta ut många av sina vanliga arbetsuppgifter. Blockerade hamnar, bombade sjömanshem och förlorade arbetsinkomster har skapat ett stort hjälpbehov. Nu gör man vad man kan för att stötta medlemmarna.

MTWTU organiserar både sjömän och hamnarbetare och situationen är lite olika för de båda medlemsgrupperna, berättar förbundsordförande Oleg Grygoriuk:

– Eftersom de flesta hamnar är stängda har i princip alla hamnarbetare förlorat jobbet. De som inte är i militären har tvingats hitta andra, ofta lågbetalda arbeten. Många av dem är försörjningsansvariga så det innebär en svår situation för både familjer och barn.

Sjömännen har en något bättre situation än hamnarbetarna eftersom de har möjlighet att arbeta internationellt och ta anställning på utländska fartyg. Det har lett till att många gått över till sjöfart.

– Men även på sjön har det varit mycket svårt, där folk har fastnat och inte kunnat mönstra på eller mönstra av, säger Oleg Grygoriuk.

Förra året var det bättre ruljans i hamnarna. Under ett års tid fanns ett avtal om att tillåta export via en säker sjöfartskorridor i Svarta havet. Enligt Europeiska rådet hann omkring tusen fartyg med spannmål och andra livsmedel lämna Ukraina från tre hamnar, Odessa, Tjornomorsk och Juzjnyj/Pivdennyj.

I somras tog det stopp. Efter det att Ryssland sade upp spannmålsavtalet hände det att både fartyg och hamnar blev attackerade. Hamnarna tvingades stänga av säkerhetsskäl och verksamheten har

Foto: MTWTU private

Oleg Grygoriuk är förbundsordförande för MTWTU, Seko Sjöfolks motsvarighet i Ukraina.

Foto: Arkivbild /Istock

Det är vistelseförbud för civila i Odessas hamn så ingen vet hur det ser ut där i dag. Personalen är arbetslös eller har fått söka sig till andra yrken.

reducerats till ett minimum. I dag är det bara två mindre hamnar som fungerar: Izmael och Reni vid den rumänska gränsen. Ukrainas övriga stora hamnar är antingen blockerade eller under rysk ockupation.

Som ordförande för landets största fackförening mitt under brinnande krig är utmaningarna många för Oleg Grygoriuk. Utöver det vanliga arbetet med att skriva rapporter och företräda medlemmar i olika sammanhang, organiserar han väldigt mycket hjälp och stöd till alla behövande medlemmar och deras familjer.

– Hjälpbehovet är enormt stort. Många har ju inte kunnat jobba på två år och står utan inkomst, de som har dött i kriget har lämnat en familj efter sig, så vi får ordna med allt möjligt. Vi arbetar med matsändningar, ordnar skolmaterial, kläder eller tält till dem som förlorat sina hus.

Ett av de större och mest lyckade projekten som MTWTU samordnar kallas ”Blackout project”. Namnet kommer från Rysslands försök att stänga av landets energi-infrastruktur för att åstadkomma en ”black out” i landet, berättar Oleg:

– Elen är ju avstängd ofta här så vi har satt upp energicentrum i flera regioner, där det finns generatorer, värmare, ficklampor, powerbanks och sådant. Dit kan folk komma för att ladda telefonen, värma sig eller bara samla mod. Många har blivit hjälpta av det.

» Vi är otroligt tacksamma för all hjälp vi kan få.

OLEG GRYGORIUK

Att nå medlemmarna i de områden som har ockuperats av Ryssland har varit en svår uppgift. Mariupol till exempel, Ukrainas största hamn som har den största lokala klubben med 3 000 medlemmar, belägrades på ett tidigt stadium av Ryssland. 900 medlemmar har MTWTU fått kontakt med och kunnat hjälpa både ekonomiskt och med annat. Men resten har man helt enkelt inte kunnat nå.

Seko Sjöfolks initiativ till en insamling till kollegorna i Ukraina gör Oleg Grygoriuk både glad och rörd.

– Jag är mycket tacksam för det. Det känns fint med solidaritet över gränserna. Ert bidrag kommer att användas väl.

– Bara detta att få medkänsla är viktigt för oss, för att kunna hålla hoppet uppe. Jag hoppas att folk inte tröttnat på vår sak.

Något särskilt som du vill hälsa dina kollegor i Sverige?

– Ja, jag vill att ni i Sverige ska veta att vår organisation arbetar med transparens, så all hjälp till våra medlemmarna fördelas med öppen redovisning. Det känns viktigt.

Malin Vive

Stöd dina kollegor i Ukraina!

Seko sjöfolk gör en insamling till det ukrainska sjömansfacket MTWTU. Hjälp till du också! Pengarna går direkt till behövande medlemmar. Scanna swish-symbolen här brevid och bidra till en bättre jul!

seko

123-577 50 69

Insamling MTWTU

swish

Han ska bygga upp hamnarna i Ukraina

Mitt under brinnande krig påbörjas arbetet att bygga upp hamnarna i Ukraina igen. Erik Froste, som är Färjerederiets rederichef på Trafikverket, har fått EU-uppdrag att bistå med rådgivning. Efter årsskiftet byter han sin trygga kontorsstol i Solna mot en vardag med flyglarm och skottsäker väst.

Rederichefen på Färjerederiet, Erik Froste, har fått EU-uppdrag att hjälpa till med återuppbyggnad och strukturering av Ukrainas hamnar. Foto: Henrik Froste

Han har en bra packad ryggsäck för jobbet, med sex år bakom sig på posten som rederichef för Färjerederiet och tidigare tio år som vd för Södertälje hamn. Och han kände ingen tvekan när de ringde i somras för att fråga om han ville hjälpa till med återuppbyggnaden av Odessas hamn:

– Klart man måste ställa upp när en sådan fråga kommer. Det är hedrande att få chansen att kunna hjälpa till på riktigt. Jobbet behöver göras, jag kan hamnar och vet hur en effektiv västerländsk hamn fungerar, säger han till Sjömannen.

Hamnarna är en ekonomisk grundsten för Ukraina. Om landet ska kunna byggas upp igen måste de fungera, så att exporten kan komma igång.

Återuppbyggnaden av hamnarna är också en viktig del i landets inträdesprocess i EU. Arbetet som behöver göras handlar därför inte i första hand om att reparera det som har bombats sönder, utan mer om hamnarnas strukturer och organisation. Man behöver kunna leva upp till en rad krav och standardmått som kandidatland, och man behöver också få bukt med korruptionen, så det finns mycket att nysta i.

Uppdragsgivaren är EUAM Ukraine, som har engagerat sammanlagt tio personer för detta jobb; åtta av dem ska till Kiev, medan Erik Froste och en annan kollega stationeras i Odessa.

» Det är hedrande att få chansen att hjälpa till.

ERIK FROSTE

Det är tretton olika hamndistrikt som ska genomlysas. Erik Froste berättar att man först ska undersöka hur de fungerar idag och sedan lista upp vad som fattas för att komma i mål.

– Min funktion blir rådgivande, ”visiting expert”, där jag ska se vad som behöver göras för att vi ska kunna komma igång.

– En början kan till exempel vara att kartlägga vilka myndigheter, hamnagenter och skeppsmäklare som finns och som går att samarbeta med, säger han.

Det är inte ett helt ofarligt arbete han ger sig på. Sedan i somras då Ryssland sade upp spannmålsavtalet med Ukraina, har hamnen i Odessa och besökande fartyg utsatts för attacker. Flyglarmen ljuder många gånger varje vecka.

Samtidigt bor i Odessa över en miljon människor, som trots kriget försöker leva ett vardagsliv. Både skolor, arbetsplatser och kollektivtrafik fungerar, men säkerhetstänkandet är ständigt närvarande och det blir en helt ny slags vardag:

– Jag får enligt EU:s direktiv inte bo högre upp än tredje våningen för man måste hinna ner till skyddsrummet om flyglarmet går. Det är ju lite otäckt och ovant att tänka på, men jag är ändå inte orolig, säger Erik Froste.

Han är just hemkommen efter några dagar i Nederländerna med intensiv mangling i krigsmedvetenhet, en säkerhetsutbildning som alla EU:s uppdragstagare måste gå igenom om de ska arbeta i en krigszon.

– Det har både varit spännande och omvälvande. Allt kommer ju så nära, när man får känna hur jättetung en skyddsväst egentligen är, eller lära sig hur man tar sig över ett minfält.

– Naturligtvis känns det lite läskigt, det går inte att sticka under stol med. Det här är ju på allvar. Jag kommer få tillbringa nätter och dagar i skyddsrum, kanske flera dagar i veckan, och får försöka hantera den stressen. Men som medmänniska känns det bra att få hjälpa till.

Uppdraget sträcker sig över fyra månader med möjlig förlängning till hösten. Under Erik Frostes tjänstledighet från Trafikverket blir det Färjerederiets ekonomichef Anders Nordqvist som tar över som ställföreträdande rederichef.

Malin Vive

Är du en medmänniska – eller bara en medarbetare?

Vi lever i en tid med otroligt mycket negativitet runt oss. Det är inflation, krig, gängkrig och mycket mer. Vi mår allt sämre och fler människor än någonsin är deprimerade. Hur påverkar detta oss på jobbet?

Jag har alltid varit clownen som vill att alla ska må bra och vara glada, både hemma och på jobbet. Mår alla andra bra och är glada så mår ju jag också bra och är glad!

Det här betyder inte att jag inte har, och genom åren har haft, dåliga dagar. Flera stycken, givetvis, som alla andra – men hur ska man hantera det?

Jag har haft som princip att ha en öppen dialog med mina kollegor. Har jag en dålig dag så talar jag om det för dem när jag kommer, till exempel: "Jag har en riktig skitdag idag, flyger det en padda ur munnen på mig så ta det inte personligt". Detta ger kollegorna en helt annan chans att förhålla sig till min dåliga dag i stället för att jag kommer in och beter mig som ett svin och ingen förstår varför.

Jag och min kära kollega Pia höll för en tid sedan i en workshop ombord på Silja Symphony där vi jämförde oss som jobbar ombord med dominobrickor; om en person kommer in och är på pisshumör, beter sig illa mot den första man träffar, så påverkar detta hur den personen bemöter nästa person och hur den i sin tur bemöter nästa person och vi faller en efter en som dominobrickor.

Man kan fortfarande vara en privat individ, inte gå in på varför man mår dåligt eller har en dålig dag, men ändå berätta ATT man har en dålig dag.

Här behöver vi alla börja se varandra ombord. Det faktum att vi som oftast bor ombord under arbetsspasset gör det extra viktigt att se varandra och rå om varandra. Att våga fråga "hur mår du". Kanske behöver man fråga mer än en gång, kanske vill inte personen gå in i detalj på vad som felar, men man blir sedd och det kan vara tillräckligt. Man är inte ensam.

Sen har vi tabuämnet psykisk ohälsa, varför är det fortfarande tabu 2023?! Det är nog den absolut vanligaste orsaken till sjukskrivningar idag, oavsett om man jobbar till sjöss eller iland. Det är så många olika måenden som faller under denna kategori och ingen vågar prata om det, ingen vågar fråga om det och ingen vågar ta tag i det – VARFÖR?!

När jag var på botten så var det jättejobbigt när alla frågade hur jag mådde, hur det gick och så vidare för jag började som oftast gråta när frågan kom. Men det finns inte ord för att beskriva hur mycket det betydde att folk brydde sig och ställde frågan, gav en tyst kram eller bara fanns där.

Vi måste börja se varandra, prata med varandra och ta hand om varandra.

Vi är varandras arbetsmiljö.

Tillsammans kan vi göra skillnad.

Så är du en medmänniska eller bara en medarbetare?

JEANETTE GANESJÖ
Ombudsmannatrainee, Seko sjöfolk

Annons

Lång kamp för RÄTT FLAGG

I år är det 75 år sedan FoC-kampanjen drog igång. ITF:s kampanj mot bekvämlighetsflaggade fartyg börjar ge resultat. Den fackliga kampen och det unika internationella samarbetet har förbättrat villkoren för uppemot 300 000 sjömän runt om i världen. Men arbetet är långt ifrån i hamn.

TEXT Hanna Welin

Foto: Istock

Marshallöarna är ett av de 42 länder som det internationella transportarbetarfacket ITF har på sin FoC-lista. När ett lands fartygsregister klassas som bekvämlighetsflagg blir det lättare för ITF att kontrollera fartyg som registrerats där, eftersom inspektörerna då får möjlighet att göra rutinkontroller ombord.

Flaggorna vajar över världens alla hav, bekvämlighetsflaggen eller flags of convenience, förkortat FoC. De tillhör rederier som har valt att registrera sina fartyg i ett annat land för att komma undan hemlandets restriktioner, skatter och avgifter och kunna erbjuda sämre löner och arbetsvillkor. Ibland ojusta, ibland undermåliga. I vissa fall fullständigt förfärliga. Förorenat vatten, brist på mat och skitiga madrasser på golven. Uttjänta fartyg utan fungerande säkerhetsutrustning. Oskäligt långa kontrakt och löner som aldrig betalas ut.

– Det allra värsta är de fall då sjömännen hålls kvar mot sin vilja utan att få betalt. Det finns ett ord för det och det är slaveri. Men det var länge sedan jag själv hade ett sådant fall, säger Håkan André.

Han är en av fyra ITF-inspektörer i Sverige och bevakar den mellersta, östra kuststräckan. I hela världen arbetar 130 inspektörer inom ramen för FoC-kampanjen.

– Här i Norden ser vi bara en promille av världshandelsflottan, vi ser bara toppen av isberget, säger han.

I dagsläget är 42 länder uppsatta på den internationella federationen för transportarbetares, ITF:s, lista över FoC-länder. Många är välkända sedan länge, såsom Panama, Liberia, Cypern och Malta. Andra nya, exempelvis Tanzania, Kamerun, San Marino och Palau. Vissa av länderna anses upprätthålla bättre standard än andra. Generellt sett är förhållandena som allra värst i de afrikanska kuststaterna och i Mellanöstern.

Utflaggningen av fartyg tog fart efter andra världskriget. Men själva idén – att segla under ett annat lands flagg – kläcktes redan under spritförbudets USA i början av 20-talet. Profitsugna affärsmän insåg att de kunde flagga om sina fartyg till Panamas och lägga sig på internationellt vatten utanför USA:s kust. Där ute kunde förmögna amerikaner dricka och spela bäst de ville.

1948, när ITF höll kongress i Oslo, krävde sjöfolk- och hamnarbetarsektionen en gemensam bojkott av de utflaggade fartygen. Beslutet att inleda FoC-kampanjen klubbades.

» De nordiska förbunden var tidigt drivande

TOMAS ABRAHAMSSON

– Det strategiska målet var att få rederierna att flagga hem genom att få till en överenskommelse inom FN:s ramar. Det målet blev ett monumentalt misslyckande. Men den taktiska delen, att förbättra villkoren, har däremot varit en exempellös framgång.

Det säger Tomas Abrahamsson, senior advisor på ITF och före detta ordförande för Seko sjöfolk. Han har arbetat med internationella fackliga frågor i 35 år och bland annat suttit i Fair practices commitee, den kommitté av sjöfolk och hamnarbetare som styr FoC-kampanjen.

– De nordiska förbunden var tidigt drivande. I slutet av 60-talet gick kampanjen på sparlåga och de ställde då ett ultimatum: Antingen lägger vi ner kampanjen eller så speedar vi upp den, berättar Tomas Abrahamsson.

Foto: Istock

Ett exempel på vad man kan möta som ITF-inspektör: Panamaflaggade Whiskey Trio orsakade skandal då man vid en inspektion i Varberg upptäckte att besättningen saknade sovplatser, matförrådet bestod av utgångna matvaror och det var brist på färskvatten. Foto: ITF/Sven Save

Under 70-talet konstruerade ITF ett internationellt avtal och med hjälp av de stridsåtgärder som var möjliga i respektive land skulle fler redare förmås att skriva på. Då som nu var hamnarbetarna nyckeln. Det var de som kunde vägra eller försena lossning och lastning av avtalslösa fartyg eller på annat sätt göra det krångligt och tidskrävande, och därmed dyrt, för redarna.

– Deras solidaritet har hela tiden varit fullständigt avgörande, säger Tomas Abrahamsson.

Idag kan rederier antingen teckna TCC-avtal (total crew cost) eller framförhandlade IBF-avtal med ITF, vilket numera är betydligt vanligare. Av de runt 40 000 fartyg som seglar med bekvämlighetsflagg har cirka var tredje ett undertecknat ITF-avtal. Det motsvarar omkring 13 500 avtal och påverkar därmed runt 300 000 sjömän.

Majoriteten av dem som arbetar på FoC-fartyg kommer från Filippinerna. Det är också många från Indien, Kina och andra östasiatiska länder. På svenska farvatten är det inte ovanligt att träffa ryssar och belarusier.

– Det fackliga arbetet handlar om internationell solidaritet, men inte bara. Det handlar också om att skydda seriösa rederier som erbjuder goda arbetsvillkor från illojal konkurrens från rufflare i branschen, säger Tomas Abrahamsson.

» Den här branschen är genomrutten

HÅKAN ANDRÉ

Redare som seglar med bekvämlighetsflaggade fartyg utan avtal kommer sällan till Sverige och Norden, väl medvetna om problemen de skulle få. Men även FoC-fartyg med avtal behöver kontrolleras. I början av året klev ITF-inspektören och koordinatorn Annica Barning exempelvis ombord på Ellie M i Malmö hamn. Ett indiskägt fartyg med Marshallflagg. Det var ingen rolig syn som mötte henne. Rutten mat, inget varmvatten, toaletter som inte fungerade och säkerhetsutrustning som var kaputt.

– De fick ligga kvar i tio dagar. Vi krävde att de slängde maten och fixade toaletterna och Transportstyrelsen såg till att de åtgärdade säkerheten, säger Annica Barning.

Under senare år har det blivit vanligare att problemen döljs under en putsad fasad, konstaterar kollegan Håkan André. Bekvämlighetsflaggade fartyg med ITF-avtal och papper som ser ut att vara i ordning.

– Allt ser tipptopp ut, men det är bara en dimridå. Insidan är genomrutten. Men det kan krävas ett tränat öga för att se det.

Den här typen av dubbel bokföring är väldigt spridd idag, menar Håkan André. Dessutom extremt svår att komma åt. Sjömännen själva vågar i princip aldrig vittna. De vet att de förlorar jobbet och svartlistas, en del kan riskera fängelse i hemlandet eller kan ha tvingats skriva på kontrakt som ger rederiet rätt att debitera dem för bolagets kostnader vid en försening.

Arkivfoto: Linda Sundgren

Arkivfoto: Linda Sundgren

Ovan tv: Tomas Abrahamsson, senior adviser på ITF, säger att utvecklingen går i rätt riktning. Nedan tv: Håkan André är en av Sveriges fyra ITF-inspektörer och bevakar den mellersta, östra kuststräckan. Th: Annica Barning, en av ITF:s inspektörer, ute på jobb.

– Vill de ha hjälp så hjälper vi dem, men vi gör det aldrig mot deras vilja. Det är för farligt för dem.

Ibland har han varit med när ledningen tvingats betala ut de rättmätiga löner som sjömännen nekats. Bevittnat hur 2 000 dollar delats ut till var och en i besättningen, väl medveten om att de troligtvis kommer bli tvingade att lämna tillbaka sedlarna igen när de lämnat kaj.

– Den här branschen är genomrutten och absolut icke-transparent, med redare som gömmer sig bakom en massa olika skalbolag. Ibland kan det ta flera år att ens fastställa vem de verkliga ägarna är.

Men allt är inte mörkt. Bara under senare år har det skett en drastisk minskning av FoC-anlöp i svenska hamnar, säger Håkan André. Den nya strategin att involvera och informera fler aktörer, såsom lastägare och agenter, är en av framgångsfaktorerna, menar han. ITF har också lanserat en app som gjort det enkelt att snabbt ta reda på vilka fartyg som saknar avtal, och den har många börjat använda.

– Seriösa företagare här i Sverige vill ju inte understödja skurkföretag. Det ser inte bra ut.

Även Tomas Abrahamsson lyfter betydelsen av befraktarna och lastägarna och, i förlängningen, konsumenternas krav. Han hoppas också att en utveckling mot mer miljövänliga fartyg, med fler krav och kontroller, kommer innebära att en del skurkar sållas ut.

– Jag tror att utvecklingen i sig går i rätt riktning. Vi har också fler ITF-nätverk och inspektörer runt om i världen än någonsin, säger han. ●

I framkant med eldriften

De senaste fem åren har Aurora gått på batteri mellan Helsingborg och Helsingör. **Nu har besättningen hunnit bli varm i kläderna, eldrift är en självklarhet.** Men omställningen har varit stor.

– Det är som natt och dag. Lite som när man gick över från segelfartyg till ångbåt, säger Stefan Hallberg, förste motorman på Öresundslinjens passagerarfärja Aurora.

TEXT Ylva Bowes **FOTO** Per Wahlberg

I oktober 2018 gick den första avgången helt på batteridrift. Då var Aurora först i världen med att omvandla en passagerarfärja av den storleken till eldrift.

– Vi har haft massor av studiebesök genom åren från hela världen, säger Stefan Hallberg. Det är roligt, och det är också en grej som har triggat oss. Det gör ju att man anstränger sig lite extra för att hålla allting rent och snyggt, att man steppar upp ett steg till.

Omläggningen från diesel till eldrift har tagit tid och krävt noggrann planering. Drivande genom hela processen har Christian Andersson, förste teknisk chef på Aurora, varit.

– Man kan planera hur bra som helst, men har man inte personalen med sig kommer en så här stor förändring inte att fungera, säger han.

Redan 2014 inleddes studier och inom företaget, som då hette Scandlines, började man diskutera möjligheten att övergå till eldrift på Aurora och systerfartyget Tycho Brahe. Tidigare hade en hybridinstallation gjorts på färjan som trafikerade Rödby-Puttgarden.

– Frågan drevs lokalt här i Helsingborg, säger Christian Andersson. Det var vi ombord och den tekniska delen av personalen på Scandline som drev det hela.

De tog hjälp av OSK Design i Köpenhamn, ett företag som sysslar med fartygsdesign, för att göra en analys och se om det överhuvudtaget var genomförbart.

– Vi var lite djärva, säger Christian Andersson. Det var en utmaning att gå i bräschen så som vi gjorde och det har varit en rejäl resa. Men vi fick i alla fall grönt ljus, styrelsen tyckte att det var rätt väg att gå.

Även Stefan Hallberg har varit med hela vägen under omställningen.

– Det är en häftig grej att vara med om, säger han. Vi motormän har fått lära oss det nya systemet från grunden, alla tillsammans.

Stefan visar runt, börjar längst upp på översta däck där fyra battericontainrar och två däckshus är placerade. En container motsvarar en dieselmaskin.

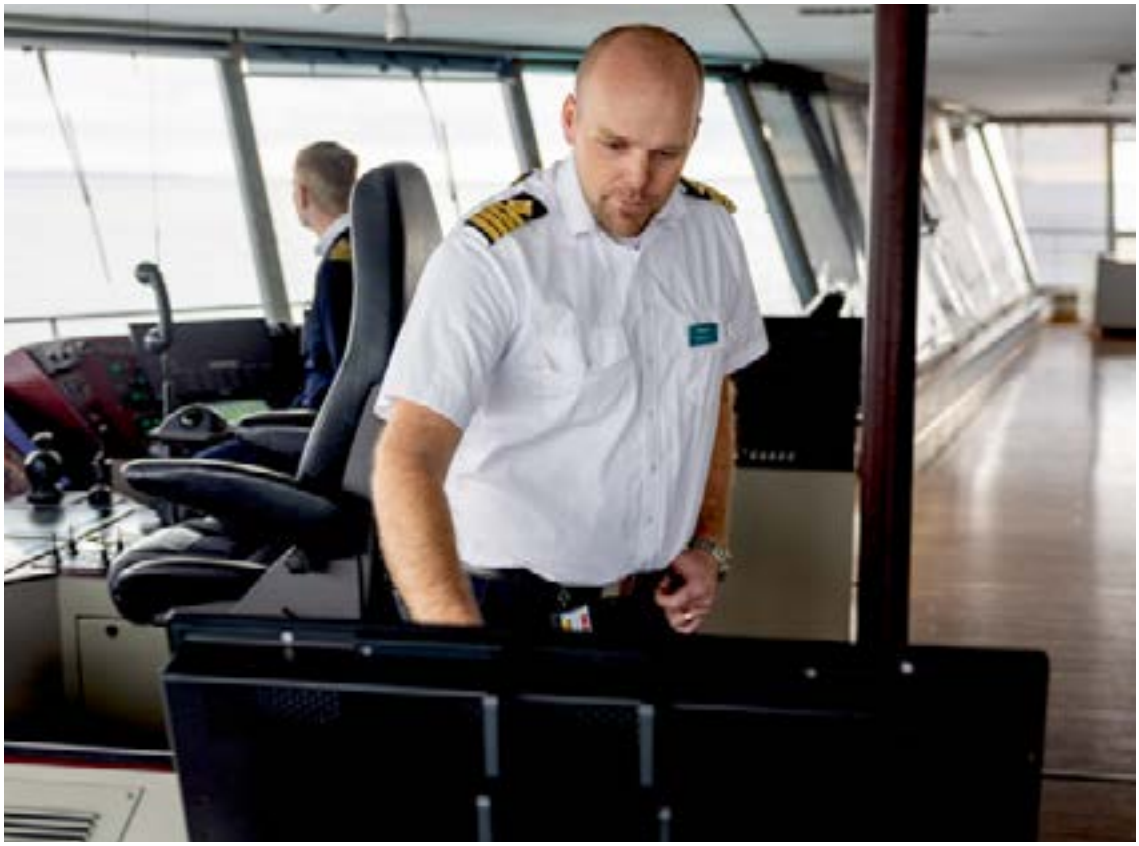
Vi går in i en battericontainer. En smal gång kantas av batterisektioner på båda sidor. I en sektion (en halv container) finns det tio slingor med åtta batterier i varje slinga, alltså åttio sammanlagt. Ett batteri har 24 celler, och varje cell på 3,6 volt håller en temperatur på cirka 20 grader.

– Om ett fel skulle upptäckas kan man slå ut ett

Stefan Hallberg kontrollerar cellspänning och temperatur i ett av batterierna i en av fartygets fyra battericontainrar.

Lasse Hjälmmark och Johan Dahlström, båda förste motorman, har lika mycket att göra efter omställningen till el som innan.

Maskinpersonalen är stolta över sin eldrift och skyltar gärna med den.



Befälhavare Mattias Björnsson håller koll på batterierna via en skärm på bryggan. Här finns också en panel med tre knappar där man med ett knapptryck kan skifta mellan batteri-, hybrid- och dieseldrift. På översta däck står fyra battericontainrar med sammanlagt 640 batterier.

batteri från de andra och sätta in ett reservbatteri utan att driften påverkas, förklarar Stefan Hallberg.

I däckshusen finns kylaggregat som kyler ner kylvattnet till batterierna, transformatorer och värmeväxlare. När fartyget laddar går landströmmen till däckshusen där strömmen omvandlas för att gå till olika delar av fartyget.

Stefan Hallberg visar runt med påtaglig stolthet.

– Det är jättekul att vara med om det här projektet, säger han. Man har en utvecklingskurva som går ständigt uppåt. Vi lär av varandra, elektrikern lär oss, man upptäcker själv en finurlig lösning på ett problem som man kan dela med sig av.

En omläggning från diesel till el kräver en hel del nya kunskaper. Befintlig personal har kontinuerlig utbildats i allt det nya. Samtidigt står det klart att det krävs andra kunskaper utöver de som traditionellt förknippats med yrket som motorman.

» Man har en utvecklingskurva som går ständigt uppåt

STEFAN HALLBERG

– Jag tror att i takt med utvecklingen kommer nya yrkestitlar att komma, säger Stefan Hallberg. Idag handlar många arbetsuppgifter om att man har kunskaper inom el, it och data.

Enligt Christian Andersson kommer förste och andre maskinist kompletteras med ETO (Electro Technical Officer), till exempel.

Uppe på bryggan finns en skärm som övervakar själva laddningen och visar hur mycket el batterierna har. Nere i kontrollrummet har man betydligt fler skärmar och övervakningssystem över fartygets utrustning. Här är bemannat dygnet runt.

För att spara batterierna ligger man på mellan 39 och 66 procents laddning. Batterierna är vätskekylda.

– Vi kan gå in i varje enskild cell och se temperatur, spänning med mera i varje batteri. Vi har en jättefin övervakning på detta, säger Stefan Hallberg.

På bryggan finns tre knappar för att snabbt slå om mellan batteri-, hybrid- och dieseldrift. Men det är sällan man går över till hybriddrift, man ligger på batteridrift till 92-96 procent av tiden. Mattias Björnsson som är befälhavare tycker inte att hans arbete påverkats så mycket av omläggningen.

– En skillnad är förstås att när man kör på batteri har man all kraft tillgänglig när man manövrerar, man har kraften mer direkt, säger han. Sen har det varit mycket nya grejer att lära sig. Vi var ju först och hade ingen att fråga. Vi har fått skapa våra egna knep för att få allt att fungera och lärt oss genom erfarenhet. Nu har vi rutiner som funkar, vi har förstått oss på systemet. Det märks också på den höga driftstabiliteten.

Aurora närmar sig hamnen i Helsingör. Så fort fartyget lagt till fälls robotarmen ut från laddtornet på kajen

Martina Karlsson jobbar som servitris i restaurangen. ”Det märktes en tydlig skillnad när vi gick över till eldrift. Arbetsmiljön blev mycket lugnare och tystare och vi slapp vibrationerna”, säger hon.

och ansluter till fartyget. Sedan går den ut i viloläge medan laddningen sker, vilket tar i genomsnitt 7,5 minuter. Allt sker per automatik.

– I och med att fartyget rör sig kan robotarmen lätt gå sönder om den sitter fast under hela laddtiden, förklarar Stefan Hallberg.

Kommunikationen mellan fartyg och hamnanläggning sker genom telemetri, alltså radiovågor. Rorgängaren gör en visuell koll att roboten går ut och hämtar sladd och plugg vid avgång och rapporterar detta till bryggan. Den som ska ”köra” båten (lägga ut) gör en visuell check från bryggvingen att fartygssidan är fri innan avgång. Det finns även en kamera där både brygga och kontrollrum kan se tillkopplingsförloppet.

Skulle något krångla vid laddning är det snabba ryck som gäller. En person på land och en ombord samarbetar för att få allt att funka igen. Helst ska det hinnas med under den korta tid som fartyget enligt tidtabellen ligger i hamn.

– Jag brukar jämföra med ett depåstopp i Formel 1-tävlingar, säger Stefan Hallberg med ett skratt. Det är sekunder det handlar om, vi måste vara ett väl inövat team som jobbar bra ihop och vet exakt vad vi ska göra.

Laddning av batterierna sker varje gång fartyget lägger till i Helsingborg respektive Helsingör.

Man har provat sig fram genom olika lösningar. Från början använde man en trådlös koppling mellan laddtornet på kajen och fartyget, men om wifi bröts stannade robotarmen. Nu används i stället en radiolänk, vilket visat sig vara mycket stabilare.

Tidigare satt en tredimensionell scanner på laddtornet som skannade fartygets rörelser, men den visade sig vara för långsam. Den är nu utbytt mot en tredimensionell laser i stället som provats ut och skräddarsytts för Aurora tillsammans med ABB.

En dominoeffekt är att personalen blivit medveten om elförbrukningen på fartyget

En positiv dominoeffekt av omläggningen är att personalen blivit medveten om elförbrukningen på fartyget som helhet. Energispargrupper har skapats ombord som tittat på olika lösningar. Bland annat har man nu frekvensstyrda sjövattenpumpar som tidigare gick på antingen hel- eller halvfart. Det har man sparat mycket energi på. Luftkonditioneringen använder ett system som tar tillvara överbliven värme. Man har även bytt ut alla glödlampor och lysrör i hela fartyget till led-belysning.

Nere i maskinrummet har man tagit bort hydrauliken för styrningen på en av de fyra thrustrarna och ersatt med elektriska styrmotorer. Samma ska göras med de andra tre. Oljan nere i thrustern är dessutom ersatt med en mer miljövänlig olja, EAL-konvertering.

– Får vi ett oljeläckage gör vi därmed mindre skada för miljön, säger Stefan Hallberg.

Normalt har man separatorer som rengör smörjoljan och bränslet i maskin. Det har tagits bort och ersatts med ett CJC-filter som inte behöver rengöras lika ofta och inte drar lika mycket ström.

– Bättre för oss som arbetar här också, det var ett lite kladdigt och halvtungt arbete, säger Stefan.

Trots att fartyget går i princip helt på el så ser maskinrummet ut i princip som innan.

– Om batteriet av någon anledning skulle slås ut så trycker man på knappen och på cirka 45 sekunder är dieseldriften igång igen, förklarar Stefan Hallberg. Det är ett komplext system, och vi måste hålla det i trim så att det snabbt är tillgängligt om något skulle hända. Vi behöver vara experter på båda systemen.

I verkstaden bredvid maskinrummet dånar musiken ur högtalarna. Helloween överröstar allt eventuellt buller – som det för övrigt blivit betydligt mindre av. Det och vibrationer.

– Det har blivit mycket bättre sedan omläggningen, mindre bullrigt, säger Johan Dahlström som är förste motorman. Maskinerna gör man inte något med utöver underhåll och lite servicegrejer. Nu handlar det i stället mycket om reparationsarbete, vi har ju byggt om en hel del också.

Att arbetet blivit annorlunda betyder dock inte att det blivit mindre.

– Vi har lika mycket att göra nu som innan, om inte mer, säger Johan Dahlström. Men vi är ett jäkla bra gäng och har världens bästa chef.

För intendenturpersonalen har den stora förändringen varit att vibrationerna försvunnit.

– Det första du märkte av eldriften var att det blev lugnare, säger Martina Karlsson, servitris i restaurangen. Det märktes tydligt när vibrationerna från dieselmotorerna försvann.

De har också fått många frågor av passagerare.

– Många är nyfikna och undrar hur det fungerar, säger hon. Vi var ju först ut. Det har tagit sin tid med omställningen, allt funkar inte på en gång. Men i det stora hela ser jag det som bara positivt – för miljön, för att det blivit tystare och för att vi slipper vibrationerna.

Även om mycket ny kunskap har krävts har man inte främst nyanställt, utan i stället utbildat folk som redan jobbat i företaget.

– Vi har i stor utsträckning sett till att utbilda oss själva i stället för att ta in folk utifrån, säger Christian Andersson. Mitt mål är att personalen ska ha den största kunskapen; jag vill att mina kollegor ska kunna och veta så mycket som möjligt, så att vi inte blir beroende av att ta in experter utifrån så fort något händer.

» Alla kan bidra med sina tankar utifrån sitt perspektiv

CHRISTIAN ANDERSSON

Christian Andersson pekar på vikten av att lyssna på medarbetarnas synpunkter.

– Input är oerhört viktigt, säger han. Alla är delaktiga, alla kan bidra med sina tankar utifrån sitt perspektiv.

Omläggningen har inte gjort att bemanningen i maskin har minskats. Tvärtom har en ny befattning tillkommit, en andre maskinist med ansvar för batteri, laddning, el, data och it.

En stor utmaning i projektet var att lösa energitillförseln i hamnarna. Frågan var om Helsingborg och Helsingör kunde leverera enligt det som krävdes för att köra Aurora på el. Båda städerna ställde dessutom höga miljökrav.

Eftersom tillgången på el i land är en kärnfråga menar Christian Andersson att en god kommunikation med kommunen är nödvändig – något som fungerat bra på såväl svenska som danska sidan sundet.

Nu jobbar Christian Andersson som representant för Svensk Sjöfart tillsammans med svenska Transportstyrelsen med ett projekt inom EMSA, där medlemsländerna hjälpts åt att ta fram riktlinjer för konvertering och nybyggnation av batteridrivna fartyg. Dokumentet har publicerats i dagarna efter drygt 1,5 års arbete.

– Den stora pucken är infrastrukturen i hamnarna, säger han. Det är där det haltar.

I början fanns en del oro bland personalen för säkerheten.

– Vi har lagt mycket tid på säkerhetssystemen, särskilt vad gäller brandrisken, säger Christian Andersson.

Fartyget laddas med högspänning, det vill säga 10 000 volt. Säkerheten är därför livsviktig.

– Under tiden vi laddar får vi aldrig vara i laddtornet eller vid laddstationen, förklarar Stefan Hallberg. Man får inte tillträde till området utan att trycka på nödstopp.

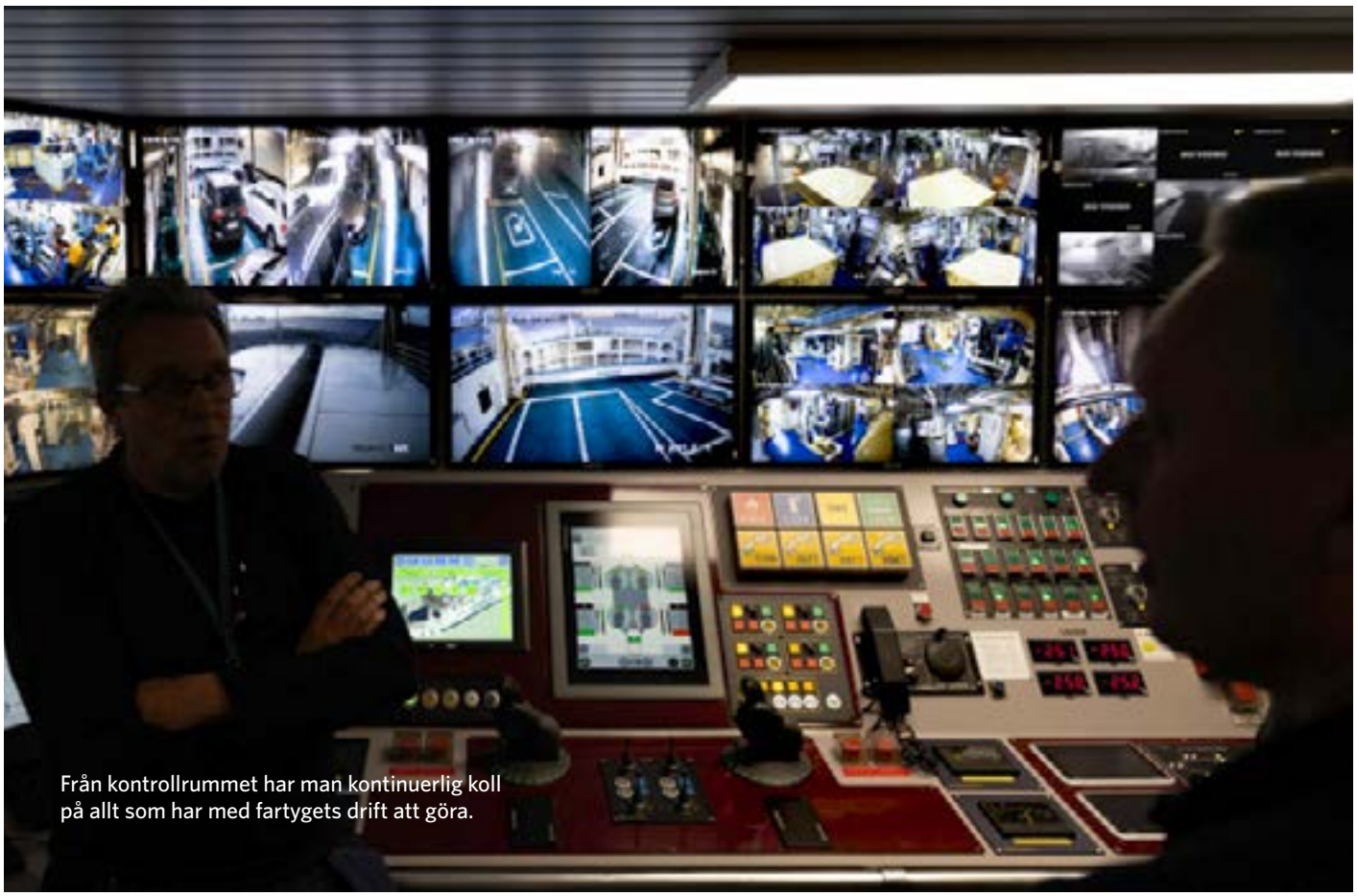
Man använder sig av vattenkylda batterier som kontinuerligt kyls. Vid en brand i en container finns ett kaliumbaserat aerosolsystem som tar bort värmen

AURORAS ELDRIFT:

- Fartyget har 640 batterier som väger 91 kg styck. Det innebär 57,6 ton batterier ombord.
- Total kapacitet på batterierna är 4,1 megawattimmar vilket motsvarar 75 fulladdade elbilar.
- Fartyget förbrukar 1 megawattimme per resa (t/r), vilket motsvarar 25 fulladdade elbilar.
- Själva laddningen vid kaj tar i genomsnitt 7,5 minut.
- Cirka 58 000 laddningar har gjorts i Sverige och Danmark under de här fem åren. Under de laddningarna har man totalt laddat 62,5 gigawattimmar.
- Omställningen har kostat ungefär 300 miljoner kronor. 80 av dem lades på själva anslutningen av el på båda sidor sundet. Projektet har fått EU-stöd på 13,1 miljoner euro.

MINSKADE UTSLÄPP SEDAN STARTEN:

- CO2-utsläppen har reducerats med 38 000 ton
- Svavelutsläppen har reducerats med 6 ton
- Kväveutsläppen har reducerats med 3,8 ton



Från kontrollrummet har man kontinuerlig koll på allt som har med fartygets drift att göra.

På kajen står robotarmen redo i laddtornet. Så fort Aurora lagt till skickas armen ut och kopplar upp sig mot fartyget.

Stefan Hallberg vid en av fartygets fyra thrustrar. Just nu går fartyget på tre thrustrar – den fjärde är upptagen för ombyggnad och modernisering.

i branden på kemisk väg, men det kan inte hantera en termisk rusning. Skulle det hända fortsätter man ha cirkulation på ordinarie kylvattensystem. Skulle det inte räcka är det vattensprinkler i batterirummet som gäller. Man har ett utvändigt skalskydd så att batteri-containrarna kan sprinklas och därmed kylas ner på utsidan. Man har även jobbat tätt ihop med den lokala räddningstjänsten.

Nu är batteridriften inget nytt längre för dem som jobbar på Aurora. Rutiner har satt sig, frågetecken rätats ut. Samtidigt är det en ständigt pågående process.

– Vi utvecklar systemet hela tiden, säger Christian Andersson. Vi ser var det slits och var det blir problem. Det är en konstant inlärningsprocess. Men alla är teknikkunniga i teamet och det underlättar.

Lite här och var på fartyget syns den gröna batterisymbolen. Eldriften är något man gärna och stolt visar upp. Det finns också en påtaglig stolthet hos personalen över att just Aurora var först med omställningen. Allt kanske inte har gått helt smärtfritt, men problemen har lösts under resans gång.

– Vi är ett bevis på att det går att göra en grön omställning, säger Christian Andersson. Jag är priviligierad – jag omger mig med ett team som är det bästa i världen. Det är en faktor som är en stor del i vår framgång. Vi var noviser i början allihop, men vi har lärt oss tillsammans under resans gång.

Annons

A-kassan

Meddela alltid förändringar

Om du är arbetslös och söker ersättning från a-kassan är det viktigt att du alltid hör av dig om något i din situation förändras.

Ibland kan läget förändras snabbt under pågående arbetslöshet. Du kanske får ett jobb, blir föräldraledig eller sjuk.

– Vissa förändringar kan göra att din rätt till ersättning från oss på a-kassan påverkas eller att nivån på din den behöver justeras, säger Alexander Angst som är försäkringschef på Seko:s a-kassa.

– Därför är det viktigt att du direkt hör av dig om något sker som kan påverka ersättningen. Ta det säkra före det osäkra och gör det hellre en gång för mycket än en gång för lite. Enligt Alexander Angst är det inte ovanligt att medlemmar missar att meddela förändringar och därför får felaktig ersättning utbetald.

– Tyvärr kan det leda till att du blir återbetalningsskyldig och du kan även riskera att förlora medlemskapet, säger han.

– Det vill vi väldigt gärna hjälpa alla våra medlemmar att undvika.

I den här spalten svarar Seko sjöfolks ombudsmän Oskar Lindskog, Pelle Andersson, Peter Skoglund och Mikael Lindmark samt ombudsmanna-trainee Sanna Kallenberg på fackliga frågor.

FRÅGA OMBUDSMÄNNEN

Diskriminering eller kränkande särbehandling?

Dessvärre finns det personer som råkar ut för diskriminering eller kränkande behandling på sin arbetsplats, men ibland kan det vara svårt att veta om det handlar om diskriminering eller om en kränkande särbehandling. Det finns skillnader mellan begreppen som är bra att känna till.

Vad är diskriminering?

En diskriminering innebär att man av en given anledning blir sämre behandlad än andra. I diskrimineringslagen finns sju grunder till vad som räknas som diskriminering. Det är om behandlingen beror på kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnicitet, trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

Det kan till exempel vara om äldre arbetstagare inte får samma möjligheter som de yngre att kompetensutvecklas på arbetsplatsen. Eller en kvinna som är provanställd och inte får fortsatt anställning efter att hon berättat att hon är gravid.

Vad är då en kränkande särbehandling?

Kränkande särbehandling är ett vidare begrepp som innebär att en eller flera arbetstagare utsätts för en negativ eller missgynnande behandling av någon annan anledning. Det kan vara att bli utfryst eller förlöjligad inför andra eller att någon till exempel inte får tillräckligt med information för att utföra sitt arbete. En kränkande särbehandling gör ofta att den som drabbas hamnar utanför den sociala gemenskapen, vilket kan leda till psykisk ohälsa. Det är bara den som blivit utsatt som avgör om det handlar om en kränkning eller inte.

Vem ska man vända sig till om man känner sig kränkt eller diskriminerad?

Alla arbetsgivare ska enligt lag bedriva ett förebyggande arbete för att motverka diskriminering och kränkande särbehandling. Det ska finnas rutiner hur man förebygger och hanterar att sådana situationer uppstår på arbetsplatsen och det ska tydligt framgå vem man ska vända sig till om man känner sig kränkt eller diskriminerad. Det ska också framgå vem man ska vända sig till om man diskrimineras eller särbehandlas av den personen man i första hand ska prata med. Det är arbetsgivarens ansvar att se till att alla har tagit del av dessa rutiner.

Man är alltid välkommen att prata med sitt skyddsombud eller en facklig representant för att få stöd och hjälp om man råkar ut för diskriminering eller kränkande särbehandling på arbetsplatsen.

Diskrimineringsombudsmannen är den myndighet som ser till att diskrimineringslagen följs. På do.se hittar du mer information om diskrimineringslagen.

Sanna Kallenberg

Annons

Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell
med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb
Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk. Vill du veta mer, ring eller besök oss!

Telefon 08 640 94 96 | E-post katarina.sjofartsklubb@telia.com | www.katarinasjofartsklubb.com
Besöksadress Glasbruksgatan 2, porten ovanför Sjöfartshotellets entré | Hotellbokning 08 517 349 80

Den 28 september 1994 förliser Estonia. Olyckan och hur den hanterades är alltjämt många. **Nu har Estoniakatastrofen för första gången blivit tv-serie.** Sjömannen har med några av dem som hamnade i centrum.

Erinrar om hur stort traumat var

"ESTONIA"
TV-serie i åtta avsnitt

Av: Miikko Oikkonen
Regi: Måns Månsson
Med: Peter Andersson, Cecilia Milocco, Anders Mossling, Katia Winter, Jussi Nikkilä, Kaspar Velberg, med flera
Finns på: TV4 och TV4 Play
Titta också på: "Vetenskapens värld – Estonia och myterna", SVT Play

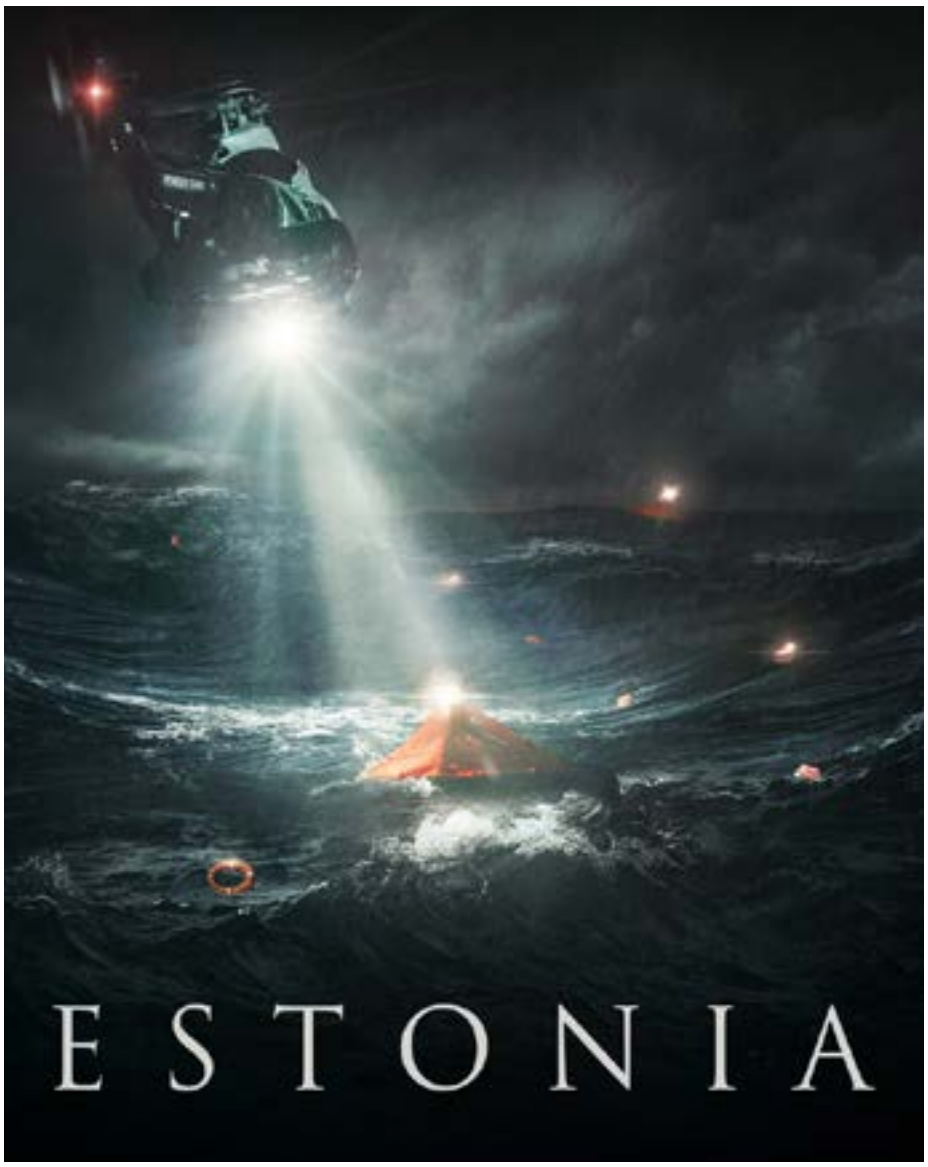
Estoniaolyckan blev ett nationellt trauma för Sverige. Och ett myller av individuella tragedier.

Av 989 personer ombord dog 852. De flesta var svenskar, men sett till procent av befolkningen drabbades Estland hårdare. Regissören Måns Månsson har sagt att han vuxit upp med händelsen som enbart en svensk katastrof, att det estniska perspektivet och att det var en finsk händelse hade gått honom förbi. Med manus av finske Miikko Oikkonen åtgärdas det. Det finns en fin scen mellan en estnisk pappa och hans son, och även symboliken i det vita skeppet, med samma namn som nationen och friheten efter Sovjetockupationen nämns.

Serien fokuserar på den internationella haverikommissionens arbete. Det är deprimerande och irriterande. Snarare än en lösning vill de inblandade hitta någon annan att skylla på. Det gäller också det tyska varvet. Svenskarna framställs som självgoda, översittande. Mest reko är finländarna, särskilt den naive Henri Peltonen som kämpar på med utredningen.

Mer drabbande blir det ombord. Scener där vattnet väller in, där passagerarna försöker ta sig ut, där de kämpar i vågorna eller stirrar tomt i livflottarna. I land finns den desperata anhörige som inte fått hem sin fru, den vilsna överlevaren som frågar sig hur hon kan förtränga det som hänt. Överlag är serien lågmäld, inte spekulativ.

Det är stiligt när samma sekvens visas från en annan vinkel ett par avsnitt senare. Lika ofta är det förvirrande med tidshoppen. Och även välgjort och välspelat kan bli segt.



Tv-serien Estonia har åtta avsnitt och finns på TV4 och TV4 Play. Bild: TV4

”Varför säger de inte bara vad som hände? Hur svårt kan det va’?” frågar en överlevare. Orsaker är inte samma som förklaringar.

Serien blir en erinran om både hur stort och hur långt traumat varit. Avsaknaden av information och omhändertagande natten olyckan sker, hur illa allt hanterades efteråt, bristen på svar och de ständiga påminnelserna när Estonia dyker upp i en ny utredning, konspirationsteori, dokumentär eller dramatisering. Om jag vore drabbad hade jag inte velat se den.

Bella Stenberg

ett öppet sår för
sett den samt pratat

Inte intresserade av att återuppleva

Den ene var kapten för fartyget som var först på plats, den andre ordförande för Sjöfolksförbundet. Varken Jan-Tore Thörnroos eller Anders Lindström är intresserade av att återuppleva olyckan som blev ett av Sveriges största trauman.

– Usch, usch, usch … mumlar Anders Lindström, nästan för sig själv. Den som varit med om något behöver inte se det igen. Det intresserar mig inte längre. Alla dessa konspirationsteorier står mig upp i halsen, och jag har inte följt dramaserien.

Jan-Tore Thörnroos var kapten på passagerarfärjan Mariella som kom till olycksplatsen en knapp timme efter det första nödanropet och var det enda fartyget som lyckades plocka upp människor direkt ur vattnet.

– Jag minns hur mycket som helst … men starkast är väl alla dessa människor som låg i vattnet, alla dessa ljus i vattnet och sedan hur de slocknande, hela båten.

Han har sett första avsnittet av tv-serien ”Estonia”, men är tveksam till att se fler.

– Jag tyckte att det var jättetråkigt. Jag tror att det är bättre om man ser det utan att veta verkligheten, det där är ju en serie som ska dramatiseras. I mitt huvud finns ju allt som en dokumentär, det är lite svårt att få det som fiktion då.

» I mitt huvud finns allt som en dokumentär, det är svårt att se det som fiktion då

JAN-TORE THÖRNROOS

Att prata om händelsen har han däremot aldrig haft några bekymmer med.

– Det är hemska saker och framför allt tragiskt för dem som förolyckades och för deras anhöriga, men jag vet att vi gjorde precis allt som bara kunde göras, och om jag skulle göra om det idag skulle jag inte kunna göra det bättre.

Anders Lindström, ordförande för Sjöfolksförbundet mellan 1982 och 1995, är alltjämt kritisk mot att företag med vinstintresse får göra säkerhetskontrollerna på fartyg, och beskriver säkerhetsarbetet till sjöss som i huvudsak reaktivt.

– Det är brist på tänkande på helhetsfrågorna omkring säkerhet till sjöss. Det finns fortfarande ingen organisation för att evakuera och rädda ett par tusen personer till sjöss i en stor olycka, säger han.

Han var i Stockholm för ett möte med Walleniusrederierna på morgonen 28 september.

– Jag kommer inte ihåg vem som först ringde, men det var tidigt. Jag gick till mötet, men vi ställde in och konstaterade att det inte går att prata om andra saker idag. För min del blev det mest att sitta i telefon hela dagen och prata med journalister.

Frågorna handlade om hur det kunde hända och vad han trodde att det berodde på.

– Jag svarade att jag inte visste, vi visste ju egentligen ingenting de första dagarna, säger han med en suck.

Även Jan-Tore Thörnroos, som 1994 gjorde sitt fjärde år som kapten, fick prata med internationella journalister när Mariella kom till Stockholm.

– Jag vet ju inte hur det var på landbacken, men vi körde ju business as usual, fast försenade. Jag hade aldrig i mitt liv varit med på en presskonferens, och så förutsattes jag hålla den. Jag förstod inte att det var jag som skulle sitta och hålla låda där mitt i natten. Det var väl det mest konstiga. Jag hade ingen hjälp från företaget, utan fick sköta allt själv.

Någon vecka efteråt blev personalen på Mariella samlade i ett stort konferensrum för debriefing.

» forts. Estonia

ESTONIAS EFTERSPEL

1980 sjösätts ro-ro passagerarfärjan M/S Viking Sally, byggd i Tyskland. Längd på 157 meter, bredd 24 meter, tio däck och plats för 2000 passagerare.

1993 säljs hon till svenska Nordström Thulin, registreras för estniska Estline och döps om till Estonia.

1994 den 28 september förliser Estonia. 852 personer från 17 länder avlider. Endast 137 personer överlever. 501 av de döda är svenskar. Dagen efter tillsätter Estland, Finland och Sverige utredningskommissionen JAIC. Bogvisiret är det enda som bärgas.

1995 beslutar riksdagen att täcka över fartyget med betong, men efter motstånd från överlevande och anhöriga stoppas övertäckningen. Platsen blir en skyddad gravplats och dykningar förbjuds.

1997 publiceras JAIC:s slutrapport: fartyget höll för hög fart i den höga sjön och bogvisirets konstruktion och låsmekanism höll inte för vågorna. Utredningen har fått mycket kritik, och ger inga svar på varför färjan sjönk så snabbt. Det tyska varvets utredning anger att färjan inte var sjövärdig.

2004 avslöjas att hemliga militära transporter skett med Estonia. Enligt Försvarsmaktens uttalande 2022 dock inte under olycksnatten.

2019 dyker ett journalistteam vid vraket och upptäcker okända hål på styrbords sida.

2020 visas dokumentären ”Estonia – fyndet som ändrar allt”, som får både stora journalistpriset och pris som ”årets förvillare”. Filmarna fälls 2023 av hovrätten för brott mot gravfriden.

2021 genomför Estlands olycksutredningsmyndighet en ny undersökning inklusive dykningar (efter en lagändring), med bistånd av Sverige och Finland.

2022 dokumenteras vraket med cirka 45 000 fotografier.

2023 bärgas bogrampen. Bilder och filmer från de nya dykningarna publiceras, inklusive en 3D-modell. Undersökningen visar att skadorna på skrovet matchar havsbottnen och att slutsatserna från 1997 stämmer. Botten undersöks, för femte gången.

Inget straffrättsligt ansvar har utkrävts för olyckan. Rederiet betalade offrens anhöriga cirka 130 miljoner euro i skadestånd.

» forts. Estonia

Jan-Tore Thörnroos, 1994 kapten på Mariella, nu kapten på Cinderella, även känd från Kanal 5:s dokumentärserie "Färjan" 2008.

Anders Lindström, ordförande för Sjöfolksförbundet 1982 till 1995, generaldirektör på Sjöfartsverket 1995 till 2000.

– Det räckte för mig, men vi hade andra, till exempel en styrman, som aldrig kunde gå till sjöss mer efter det, säger Jan-Tore Thörnroos.

Anders Lindström beskriver tiden efteråt som ”total förstämning”, men har inget minne av att det genomfördes några särskilda stödåtgärder. När fackmedlemmarna började höra av sig var den vanligaste frågan ”vad vet du?”.

– Det här fartyget skulle överhuvudtaget inte fått gå i den här trafiken. Det är en tillsynsfråga, en myndighet som brustit.

Han blev hösten 1995 generaldirektör på Sjöfartsverket och ingick i det etiska rådet som rekommenderade att Estonia inte skulle bärgas, något han fortfarande anser, av både praktiska och känslomässiga hänsynstaganden.

För Jan-Tore Thörnroos var det självklart att fortsätta till sjöss.

– Jag brukar säga att det aldrig har varit så säkert som efter det där. Det där var som Tage Danielsson sa om Harrisburg, osannolikt. Alla lärde sig massor, och alla vet vad det berodde på. Det var inga konstigheter i det. De körde i för hög fart med för svag båt.

Text: Bella Stenberg

FÖRÄNDRINGAR EFTER ESTONIA

- Säkerhetsutbildning för personalen har blivit obligatorisk.
- Fartyg med liknande konstruktion behövde montera ytterligare en vattentät port innanför den ursprungliga porten.
- Stabilitetskraven skärptes. Befintliga fartyg fick dela in bildäck i flera sektioner med flyttbara skott.
- Bildäck fick krav om nivålarm och kameraövervakning för att upptäcka vatten.
- Öppna livbåtar tilläts inte på nya fartyg, livflottar skulle vara självrätande och lättare att klättra upp i från vattnet.
- Alla passagerarfartyg skulle utrustas med Fast Rescue Boats samt en uppblåsbar livflotte som kunde firas ned till vattenytan, plocka upp nödställda och sedan hissas ombord igen.
- Bokningssystemen har ändrats, och passagerare måste ange namn, ålder, kön och nationalitet.

Källa: Statens haverikommission, www.estonia.shk.se

Bäst för

Ergonomi var temat för årets SAN-konferens. Allt från gerillaergonomi till handintensivt arbete till vikten av rätt belysning på arbetsplatsen.

Ergonomi är ofta det första som poppar upp i huvudet när man tänker på arbetsmiljöfrågor. Hur man lyfter rätt, står rätt, har stolen rätt inställd, rätt höjd på skrivbordet och så vidare. Ergonomi var också temat för årets SAN-konferens, som hölls i Stockholm i mitten på oktober och hade flera intressanta föreläsare.

Legitimerade naprapat Tommy Willén inledde med att prata om vad han kallade ”gerillaergonomi”. Han hade nämligen upptäckt en viktig sak i sitt jobb med arbetsskaderehab.

– Jag kunde få in personer som till exempel fått en ryggskada i sitt jobb på ett lager. Jag fixade ryggen, ordnade träningsprogram, skickade tillbaka dem till jobbet – och så kom de tillbaks! Efter en tid insåg jag att jag löser inga problem för de här människorna – jag är bara en jävligt dyr Alvedon!

Tommy Willén menar att vi behöver lyfta blicken och ändra premisserna på arbetsplatsen. Inte laga en skadad kropp för att sedan skicka tillbaka personen till en arbetsplats där förutsättningarna är desamma och personen därför riskerar att snabbt bli sjuk/skadad igen.

Tommy Willén hänvisade till att vi som människoart fortfarande är kalibrerade efter ett liv på savannen. Ett rörligt liv, med andra ord.

– Våra kroppar vill ha variation, sa han. Gör vi samma sak för länge blir vi sjuka.

Det rimmar ju ganska dåligt med mångas arbetssituation idag. Det vi behöver sträva efter, enligt Tommy Willén, är att försöka få till balans under en arbetsdag.

Han skickade också med konferensdeltagarna att det är helt avgörande att det finns tid för återhämtning.

– När någon kommer till kliniken med ont i någon kroppsdel, så är det ofta något mer som skaver, säger han. Om en person ligger i skilsmässa, har fått ett sjukdomsbesked, är stressad eller deprimerad blir det ju helt fel ända att börja i att säga ”ställ in stolen rätt” eller ”lyft rätt så ska du se att allt blir

kroppen med variation

Tommy Willén, naprapat.

Hillevi Hemphälä, expert på synergonomi.

bra”. Det är svårt att fixa något på utsidan om man har väldigt ont på insidan.

Han menar att varje arbetsplats måste bygga in tid för återhämtning i hur man arbetar.

– Det ska finnas en policy för återhämtning på din arbetsplats. Gör det inte det, så se till att berätta det för ansvarig chef.

Magnus Sköldbäck, ergonom och legitimerad arbetsterapeut, har under många år riktat in sig på arbete med händer.

– Arbetsgivaren ska göra en riskbedömning om arbetstagaren har arbetsuppgifter som belastar hand eller handled mer än fyra timmar per dag, berättade han.

Han arbetar med ett projekt på Stena Line som fokuserar på just handintensivt arbete där man skattar belastning och intervjuar arbetstagare för att ta reda på vad som är handintensivt arbete och var man kan hitta risker. Handintensivt arbete kan till exempel vara städning och bäddning, men även arbetsuppgifter där man använder verktyg som vibrerar mycket, till exempel vid underhållsarbete.

Jörgen Eklund, professor emeritus vid Kungliga tekniska högskolan i Stockholm, berättade om en studie han arbetar med där forskare med hjälp av så kallade smarta arbetskläder undersöker hur intendenturpersonalen på passagerarfärjor belastar sina kroppar i arbetet. Detta för att bättre kunna förebygga belastningsskador. Sjömannen hade ett längre reportage om detta i nummer 3 2023.

Hillevi Hemphälä, universitetslektor vid Lunds universitet, forskar om synergonomi och ljusets påverkan på människan.

Hon gav en konkret och upplysande föreläsning som tydligt visade vilken stor inverkan ljuset har på oss – något få är medvetna om.

– Vi har inga referensramar när det gäller ljus, vi vet inte hur det ska se ut när vi har en bra belysning på vår arbetsplats – vi kanske bara märker att vi får ont i huvudet utan att förstå varför.

När det gäller ljud har vi helt andra referensramar, där finns mätbara skalor som många är medvetna om och kan hänvisa till.

– Vi har aldrig lärt oss ifrågasätta ljus, sa Hillevi Hemphälä. Men det behöver göras riskbedömningar på arbetsplatser även vad gäller ljus.

Ylva Bowes

SAN-pris för målmedvetet arbete på Cinderella

Årets SAN-pris tilldelades Bent Björn-Nielsen och Anders Ekberg på Viking Cinderella för deras målmedvetna arbete med att förbättra arbetsmiljön ombord.

Bent Jörgensen är sektionsordförande för Seko sjöfolk samt receptionist på Viking Cinderella, och delar priset med Anders Ekberg som är huvudskyddsombud samt jobbar på lagret. Tillsammans har de under ett antal år jobbat för att förändra sättet att arbeta med arbetsmiljöfrågor ombord.

I motiveringen står:

”Årets SAN-pris går till en framgångsrik duo som genom ett långvarigt och målmedvetet arbete lyckats vända en tämligen besvärlig personalsituation på fartyget där de båda tjänstgör till något positivt och framåtblickande”.

Bent Jörgensen säger att de båda jobbar väldigt nära varandra.

– Vi har hörts fyra till fem gånger i veckan och har haft en väldig tät dialog, säger han.

Bent Björn-Nielsen fick årets SAN-pris tillsammans med kollegan Anders Ekberg.

Mellan de ordinarie skyddskommittemötena som hölls var tredje månad följde Anders upp specifika fall.

– Vi började titta på frågorna på ett annat sätt, förklarar Bent. Vi följer upp en person som mår dåligt eller har problem av något slag, vi låter inte tiden gå utan tar tag i det direkt med konkreta åtgärder. Det har gjort skillnad.

Situationen förändrades inte över en natt, utan det har krävt oförtrutet och målmedvetet arbete från de båda. En viktig sak som förändrats är samarbetet med arbetsgivaren.

– Samarbetet har blivit mycket bättre, det är en viktig förändring, säger Bent.

John Englund är befälhavare på Cinderella.

– Det är helt befogat att Bent och Anders får priset, säger han. De har gjort ett stort jobb och sett till att vi jobbar mer systematiskt med arbetsmiljöfrågor. Framför allt pratar vi med varandra på ett helt annat sätt.

Ylva Bowes

Den svenska självbilden präglad av sjömansvisor

Svenska sjömansvisor från första hälften av 1900-talet har haft stor inverkan på den svenska självbilden. Tack vare sjömansvisornas popularitet började svenskarna identifiera sig med havet. Det berättar historikern Henrik Arnstad om i en ny studie.

TEXT Ylva Bowes

Under första halvan av 1900-talet formligen exploderade intresset för svenska sjömansvisor i Sverige. Sjömansvisan som kategori blev så populär i de breda befolkningslagren att det förändrade svenskens bild av vad det var att vara ”typiskt svensk” – från en inlandsnationalism med rötter i Dalarna till en maritim nationalism som hämtade inspiration från Bohuslän och Roslagen.

Detta berättar historikern och författaren Henrik Arnstad i sin nya studie som handlar om svenska sjömansvisor, populärkultur och maritima nationella identiteter 1918-1960. Studien har antagits för publicering i världens främsta maritimhistoriska tidskrift, ”International Journal of Maritime History”.

– Jag är ju uppvuxen med de här visorna, säger han. De har alltid funnits där, de kom med bröstmjölken kan man säga om man växte upp på 70-talet. Alla kände till dem, alla kunde åtminstone någon. Och det är ju bra låtar!

Som historiker kom han in på maritimhistoria under 2000-talets första decennium.

– Jag har jobbat som informationschef på Vasamuseet och dessutom alltid gillat att segla, berättar han. Jag har dessutom länge haft ett akademiskt intresse för nationalism, så det föll sig naturligt att koppla samman mina intressen och fokusera på hur identitet formats inom det maritima fältet.

Den nationella identiteten har i många länder ofta kopplats samman med musik, men väldigt sällan med populärmusik. Men det är just vad som skett i Sverige, menar Henrik Arnstad.

Att det blev just sjömansvisor var en ren slump, och den slumpen stavas Evert Taube.

– Evert Taubes första hit, ”Karl-Alfred och Ellinor”, råkade komma samtidigt som den moderna skivindustrin uppstår och grammofonskivan gör att allt fler kan lyssna på musik, säger han. Det som sedan sker saknar motstycke i svensk populärkulturell historia.

Foto: Nina Zaregon Arnstad

Henrik Arnstad.

Evert Taube blir enormt populär. Han syns överallt, och många av hans sjömansvisor blir stora framgångar.

– Det märker ju skivindustrin, och de tänker – vi kör! Folk gillar sjömansvisor! Och ju mer industrin pumpar ut, desto mer förväntar sig publiken.

En ung Evert Taube, endast 18 år gammal, ombord på

Evert Taube var den förste och den störste, han fortsatte leverera sjömansvisor under hela livet och många av dem har med tiden blivit en central del i den svenska nationella identiteten.

Men Henrik Arnstad pekar även på Harry Brandelius, Lasse Dahlqvist, Carl Jularbo och inte minst den världsberömde tenoren Jussi Björling som plötsligt fick en hit med den banala sjömansvisan ”Till havs”. Samtliga var enormt framgångsrika under sin tid, och flera av deras sjömansvisor lever kvar än idag. Många följde i deras fotspår.

– Skivbolagen försåg sina artister med sjömansvisor, de fotograferades i någon slags sjömanskostym och sålde enorma mängder skivor, berättar Henrik Arnstad förtjust. Det kan vi ju följa ända in i modern tid, titta bara på Håkan Hellström!

Det var bara en liten hake; de flesta av de plötsligt så populära sjömansvisorna hade ingen förankring i det verkliga livet till sjöss.

Foto: Taubearkivet, Göteborgs universitetsbibliotek

ett fartyg i Australien 1908. Evert Taube levde 1890-1976.

– Evert Taube visste vad han snackade om, han hade ju själv varit till sjöss, men många av de populära sångerna ingick i dåtidens moderna massproduktion med professionella låtskrivare som plockade in lite sjömansjargong för att man visste att det sålde, säger Henrik Arnstad.

Det här fungerade eftersom de inte i första hand vände sig till sjömän; målgruppen var i stället den allmänna, snabbt växande musikkonsumerande befolkningen i stort.

De så populära sjömansvisorna var kontroversiella bland dåtidens riktiga sjömän. Kapten Sigurd Stenwall blev så chockad då han återvände hem 1926 efter resor i Fjärran Östern att han bestämde sig för att skriva en bok om eländet: ”Är dessa dumheter tänkta att representera svenska sjömansvisor och -poesi?” skrev han indignerat.

I sin studie ger Henrik Arnstad gott om exempel på hur texterna i sjömansvisorna tydligt förstärker den svenska identiteten genom att beskriva svensken som ”normal” och överlägsen, och de människor han stöter på runtom i världen som ”annorlunda” och därmed underlägsna.

– Evert Taubes sånger ger ju uttryck för rasism, som vi ser den idag, säger Henrik Arnstad. Men man ska komma ihåg att de skrevs i en samtid, 1930-talet, då Sverige har ett rasbiologiskt institut och skryter om det. Visorna togs inte illa upp i samtiden. Det var ett effektivt sätt att visa på ett ”vi” och ett ”dem”, vi vita och de icke-vita.

» Att skärgården var ett mysigt ställe hade väl ingen tyckt innan

HENRIK ARNSTAD

Medan det uppstått diskussioner kring andra kulturgiganters verk, till exempel Astrid Lindgrens Pippi Långstrump, har det varit märkvärdigt tyst kring Evert Taubes texter.

– Han har inte ifrågasatts, trots att alla vet att han till exempel använder n-ordet i sina visor, säger Arnstad. Ifall någon idag skulle våga föreslå att byta ut ord i Taubes texter skulle det bli ramaskri. Det är tok-kört att försöka peta i några Taubevisor! Samtidigt exkluderar ju det här många nya svenskar från svenskheten.

Henrik Arnstad menar att sättet som den svenska nationalistiska självbilden gått från att romantisera inlandet till att identifiera sig med kustbandet och det maritima är unik.

– Andra länder har ingen motsvarande maritim nationalism. I Norge ska man upp på fjället och gå på tur om man ska vara riktigt ”norsk”. Inte heller i Storbritannien har det maritima någon relevans för självbilden.

– Det var nog ingen som hade tänkt att nationalismen skulle förändras genom sjömansvisorna, men det gjorde den, säger han. Skärgårdshuset och det kustnära blev sinnebilden av det ”ursvenska”; nuförtiden ska ju varenda människa fira midsommar ute på en kobbe i skärgården. Att skärgården var ett mysigt ställe där man ville fira midsommar eller tillbringa sin tid var det väl ingen som hade tyckt innan.

Sjömansvisornas popularitet började dala mot slutet av 1950-talet. En anledning var att charterresandet med flyg tog fart; det fanns andra sätt för gemene man att söka äventyret än att gå till sjöss.

Men svenskens kärlek till kustbandet, och särskilt skärgården, består. Kärleken till havet märks även fortsättningsvis i populärkulturen, bland annat i Ulf Lundells ”Öppna landskap” där han vill bo nära havet. Få länder har så många fritidsseglare per capita som Sverige. Och det är ett vedertaget faktum att den perfekta midsommarfesten idag förväntas äga rum på en ö i skärgården. Förmodligen sjungs även en eller annan Evert Taube-visa utan att festdeltagarna funderar på varför. ●

Kontakta Seko sjöfolk

MEDLEMSSERVICE

0770 45 79 50

Telefontider:
mån–tor 9–11 & 13–15
fre 9–11 & 13–14

E-post: sjofolk@seko.se
Hemsida: www.sjofolk.se

Postadress:
Seko sjöfolk
Fjärde Långgatan 48
413 27 Göteborg

Sekos a-kassa
Telefon: 020 678 000

ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDEN

Kontakta i första hand den **lokala fackliga företrädaren** i ditt rederi (kontaktuppgifter finns på föregående sida).

Ordförande Kenny Reinhold
kenny.reinhold@seko.se
Tel: 031 42 95 30

Vice ordförande Peter Skoglund
peter.skoglund@seko.se
Tel: 031 42 95 24

Kassör Mikael Lindmark
mikael.lindmark@seko.se
Tel: 031 42 95 44

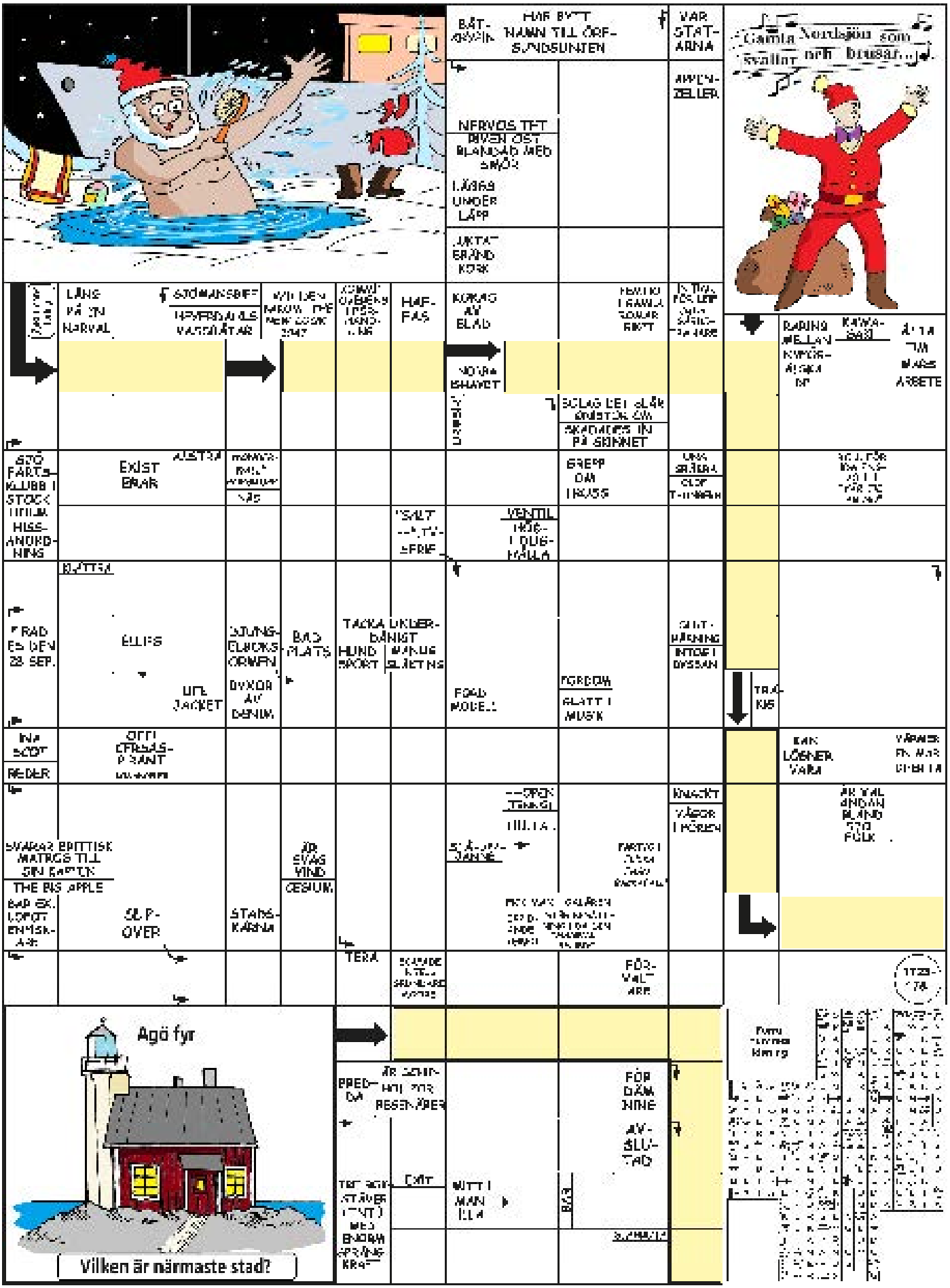
Ombudsman Oskar Lindskog
oskar.lindskog@seko.se
Tel: 031 42 95 38

Ombudsman Pelle Andersson
pelle.andersson@seko.se
Tel: 031 42 95 28

AKTIVT INTRÄDE I A-KASSAN

Du som är medlem i Seko sjöfolk och även vill bli medlem i Sekos a-kassa, måste aktivt ansöka om inträde. Det gör du enkelt på **www.sekosakassa.se**
Inträde i a-kassan sker den månad som ansökan görs, oavsett om du betalat in medlemsavgiften till a-kassan tidigare.

www.sjofolk.se


Gamla Nordsjön som svallar och brusar...
BÅT-GRAVIR
HAR BYTT NAMN TILL ÖRE-SUNDSUNTEN
VÅR STAT-ARNA
ÄPPEL-ZELLER
NERVÖS TFT
DRYEN OST BLANDAD MED SMÖR
LÄGRA UNDER LÄPP
JAKTAT BRÄND KORK
LÄNS PÅ EN NARVAL
STÖMANSBIFF
HAF-FAS
KORAG AV BLAD
NORRA SHAVET
SOLAR LEI SLÅR ONISTOR OM
SKADADES IN PÅ SKINNET
RARING MELLAN KYPOR-ÄLSKA IN
KAVA-SAS
ÄTA TILL MARS ARBETE
STO FARTS-KLUBB I STOCK
EXIST BRAR
GREPP OM HUSS
VENTIL
FRAD ES DEN 23 SEP.
ELLIS
UTE JACKET
SJUNG-ELUCKS ORMEN
DYKOR AV DENIM
BAD PLATS
TACKA UNDER-DÄNIGT
HUND SKORT
FORD MODELL
FORDOM
GLATT I MUSIK
INTOFT DYSSAN
TRA-KIS
INA SCOT
REDER
OFFI CFRAAS-P RANT
KAK LÖSNER VARM
SVARAR BRITTISK MATRGS TILL SIN KAPTEN
THE BIG APPLE
SLÄP-OVER
STANS-KÄRNA
ÄR SVAG VIND
CESIUM
KNACKT
VÄGOR I MÖREN
ÄR VAL ENDAN BLAND STO FOLK
TERA
FÖR-VAL-ARE
Agö fyr
Vilken är närmaste stad?
BRED-DA
ÄR SCHIN-HOL FÖR RESENÄRER
FÖR DÄM-NING
AV-SLUT-AD
BÄR
NUTT I MAN ILLA
SCHMALZ

I VÄNSTERKANT

Beklämmande krig på flera fronter

Kamrater! Med ännu ett år i backspegeln så kan jag med facit i hand säga att det synnerligen varit annorlunda, många olika sorters krig på alla fronter. Krig har funnits sen tidernas begynnelse, och kommer bestå så länge det finns meningsskiljaktigheter. Våldsvågen i landet är inget som kan mäta sig mot vad som sker i Ukraina eller Israel. Det är beklämmande att det är så mycket hemskheter runt om på vår jord.

Det finns såklart olika sorters krig, Musk för ett krig mot hela den svenska modellen. Dock ej ensam. Spotify har förmodligen inte heller för avsikt att teckna kollektivavtal. Klarna har däremot gått med på att teckna, även om det satt långt inne. Under hösten delade Klarna ut flygblad till anställda där företaget argumenterade mot det kollektivavtal som Unionen krävt för sina medlemmar. Bland annat ansåg Klarna att kollektivavtal försvårar medarbetarinflytande. Unionen stämde i fjol Klarna på 1,3 miljoner för brott mot MBL – en stämning som Klarna slapp undan i sista stund i och med att kollektivavtal tecknades. MBL är trots allt lagen om medbestämmande i arbetslivet.

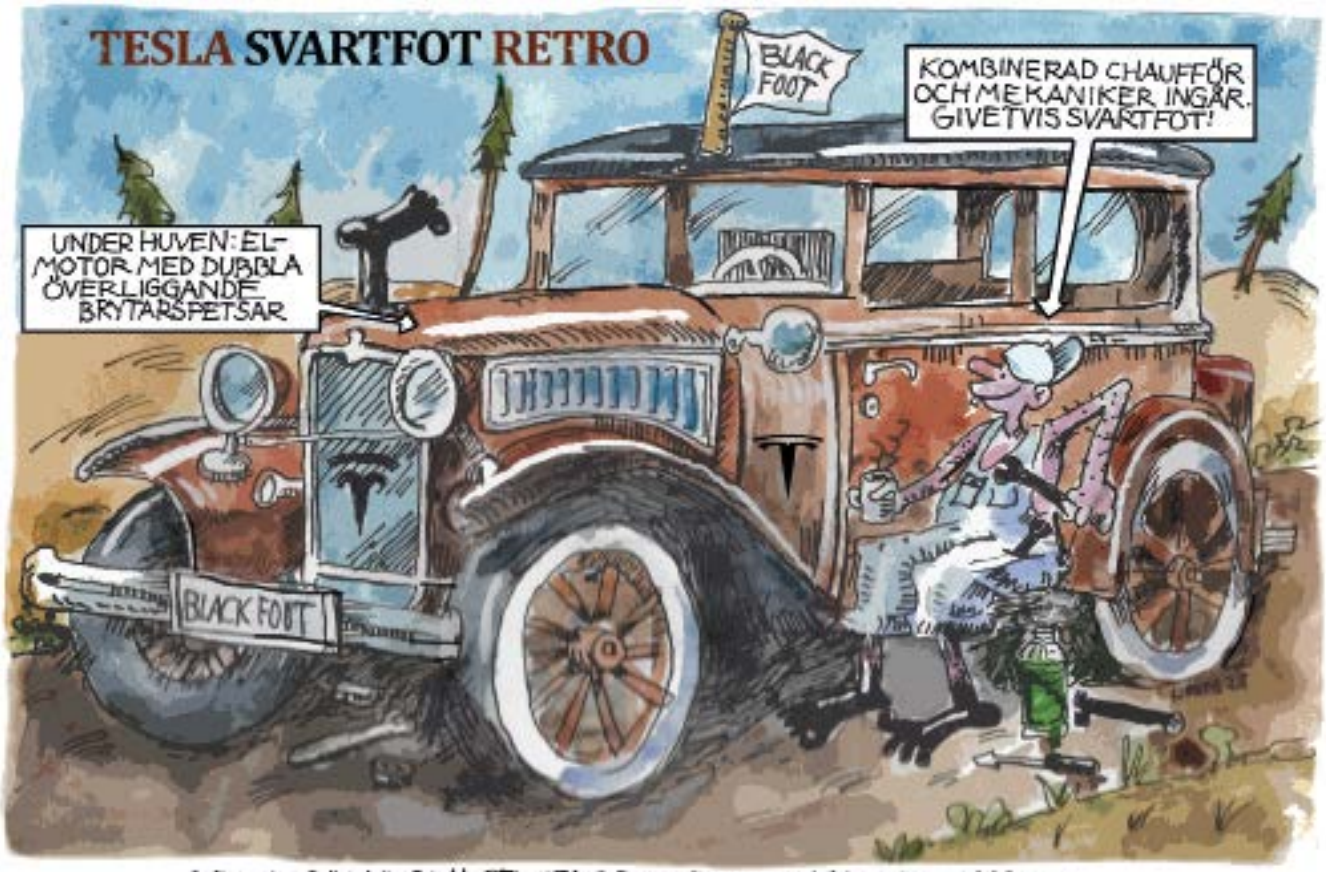
» Musk för ett krig mot hela den svenska modellen

Parallellt med dessa krig för regeringen ett mot vår demokrati. I år har man nämligen beslutat sig för att skära ner anslag från statsbidraget till studieförbunden och det kommer innebära en sänkning med 250 miljoner redan nästa år, ytterligare 100 miljoner år 2025 och slutligen 150 miljoner år 2026. Anslagen kommer att sänkas från 1,8 miljarder till 1,3 miljarder. Arbetarrörelsen bottnar ju i folkbildningen då vi lärde oss att både läsa och att skriva. Studiecirkel är något som jag själv pysslat med i många år som hobbymusiker, men studieförbunden finns även där för till exempel personer med funktionsnedsättning, människor som står långt ifrån arbetsmarknaden. Men även utrikes födda och äldre, och det är en fundamental del av vårt moderna samhälle.

Sist Sverige var i krig var år 1814, men nu när vi har gått vidare med en Natoansökan så vet ingen vad som väntar. Infrastruktur, vägnät och försvaret behöver upprustas till Natostandard (dyrt), men vad notan blir väntar vi med spänning på. Oavsett kamrater, så vill jag önska eder ett gott nytt år.

SEBASTIAN RYDELL

Sebastian Rydell är krönikör i Sjömannen. Han arbetar på Aurora och är sektionsordförande i Öresundslinjen.



TESLA HYLLAR SINA STREJKBRYTARE MED NY RETROMODELL.

Illustration Lars R Melander

Bra att veta som medlem

Medlemsavgift
För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 470 kr/mån. För pensionär är avgiften till förbundet 159 kr/mån.

Reducerad medlemsavgift
Reducerad avgift beviljas efter ansökan under följande förutsättningar: studier under terminstiden, föräldraledighet, arbetslöshet, sjukdom (sänd in läkarintyg, glöm ej eventuell AFA-försäkring), om sjukskrivning övergår i sjukersättning (sänd in kopia på beslutet från Försäkringskassan), avtalspension (sänd in beslut från pensionsutbetalaren).

Ungdomsmedlemskap
Vi erbjuder ungdomsmedlemskap för dig under 25 år. Det innebär en medlemsavgift på 129 kr/månad i tre månader. Kontakta medlemsservice för att bli medlem.

Betalning av medlemsavgift
Genom avtal med Sjöfartens Arbetsgivareförbund dras din medlemsavgift till Seko sjöfolk från lönen varje månad. Om medlemsavgiften inte blivit dragen av arbetsgivaren (till exempel vid frånvaro på grund av föräldraledighet eller studier) sänds inbetalningskort hem automatiskt.

Medlemsavgiften kan även betalas via autogiro eller e-faktura. För ansökan om autogiro, kontakta medlemsservice. För e-faktura, kontakta din bank. För dig som betalar med inbetalningskort sänds dessa ut i mitten av månaden.

Betalning från utlandet:
IBAN/BIC-kod, Nordea: SE09 9500 0099 6034 0000 0588/NDEASESS

Utlandsadress/tillfällig adressändring
Meddela medlemsservice om du flyttar utanför Sverige eller om du vill ha din post till annan än din folkbokföringsadress.

Tänk också på att meddela ny eller ändrad adress till Skatteverket.

Arbetslös
Anmäl dig som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen den första arbetslösa dagen, även om du har utlagt vederlag, för att inte mista din sjukpenninggrundande inkomst hos Försäkringskassan. Följ instruktionerna på www.arbetsformedlingen.se

Försäkringar
I ditt medlemskap ingår flera försäkringar hos Folksam. På www.folksam.se/forbund/seko-sjofolk/befintlig-medlem finns mer information. Du som jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal har även kollektivavtalade försäkringar, se www.afaforsakring.se för mer information.

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina
Kontaktombud Wilhelmina Holmberg
073 691 53 22
seko.rederiballerina@gmail.com

Blidösundsbolaget
Sektionsordförande Daniel Estius,
070 623 91 84,
daniel.estius@seko.se

Vice sektionsordförande Eric Ekblom,
070 843 85 42, eric.ekblom@seko.se

Destination Gotland
Sektionsordförande Katrina Ansarfwe,
070 564 06 04,
katrina.ansarfwe@seko.se

Vice sektionsordförande Conny Engström

Rederi Eckerö
Sektionsordförande Fabian Westerlund,
08 702 72 77, +358 403 54 58 68,
sektionsordforande@rederiabeckero.ax

Vice sektionsordförande Andreas Westmark, andreas.westmark@seko.se

Finnlines Ship Management
Kontaktombud Martin Hulterström
blackwellpoint@hotmail.se

ForSea
Sektionsordförande Sebastian Rydell,
0705 186214,
sebastian.rydell@forseaferries.com

Vice sektionsordf. Samantha Nilsson

Gävle Hamn
Kontaktombud Robin Uusirantanen,
070 625 73 08,
robin.uusirantanen@gavlehamn.se

Luleå Bogserbåt
Kontaktombud Tony Rönnbäck,
070 528 00 52,
tony.ronnback@portlulea.com

Ornö Sjötrafik
Kontaktombud Hannes Eghult,
073 804 64 77,
hanneseghult@gmail.com

Ressel Rederi
Kontaktombud Alexander Boog
076 225 49 47,
kontaktombud.resselrederi@gmail.com

Silja Line
Sektionsordförande Folke Matrosow,
08 666 34 11, 070 623 34 41,
seko@tallinksilja.com

Stena Line
Sektionsordförande Daniel Holmgren, 031 85 87 57,
daniel.holmgren@stenaline.com

1:e vice sektionsordförande Ulf Norström, 031 85 87 69,
ulf.norstrom.go@stenaline.com

2:e vice sektionsordförande Alexandra Strand Millqvist

Styrsöbolaget
Kontaktombud Gustav Möller,
gustav.moller.seko@gmail.com

Svitzer Faroe Islands
Vakant

Terntank
Kontaktombud Sonny Ryberg,
070 957 85 66, s.ryberg@telia.com

TT-Line
Sektionsordförande Ulf Nilsson,
0410 562 46, 070 548 24 08,
ulf.nilsson@seko.se

Vice sektionsordförande Håkan Ziethén

Viking Icebreaker
Sektionsordförande Jimmy Lundberg,
070 236 85 41, skaunski@icloud.com

Vice sektionsordförande Jan Isaksson
070 326 31 92, sk99isja@hotmail.com

Viking Line
Sektionsordförande Bent Björn-Nielsen,
+358 405 87 38 52, 073 873 71 89,
bent.bjorn-nielsen@seko.se

Vice sektionsordförande Petra Sviberg

Wallenius Marine
Sektionsordförande Björn Jonasson,
08 772 06 99, 070 772 06 99,
bjorn.jonasson@walleniusmarine.com

Vice sektionsordförande Bo Enmark,
bosse@myntet.ac

POSTTIDNING B

Returadress: Sjömannen, Seko sjöfolk,
Fjärde Långgatan 48, 413 27 Göteborg

Information från valberedningen

– Nominera till styrelsen

Senast 14 januari 2024

Nominera till Seko sjöfolks styrelse

Valberedningen tar tacksamt emot förslag till nomineringar till **följande poster** i Seko Sjöfolks styrelse (mandattid inom parentes)

4 ordinarie ledamöter (2 år)
1 styrelseersättare (1 år)
1 ordinarie revisor (2 år)
2 valberedare (2 år)
2 valberedningsersättare (1 år)
2 revisorsersättare (1 år)

Nomineringar ska vara valberedningen tillhanda senast 14 januari och innehålla namn och personnummer på både den nominerade och den som nominerar, samt (om möjligt) ett accepterande av den nominerade. Blankett finns att ladda ner på **sjofolk.se**

Nomineringar skickas till: Valberedningen, Seko sjöfolk, Fjärde Långgatan 48, 413 27 Göteborg eller valberedningsjofolk@seko.se

Seko sjöfolks målsättning är att verka för en mer jämställd representation. En mer jämställd fördelning mellan könen på beslutsfattande positioner återspeglar bättre Seko sjöfolks medlemskår.

Kontakta gärna valberedningen om du har frågor!
valberedningsjofolk@seko.se

seko SJÖFOLK