

SJÖMANNEN

1 2025

TEMA RELATIONER:

Kärlek ombord

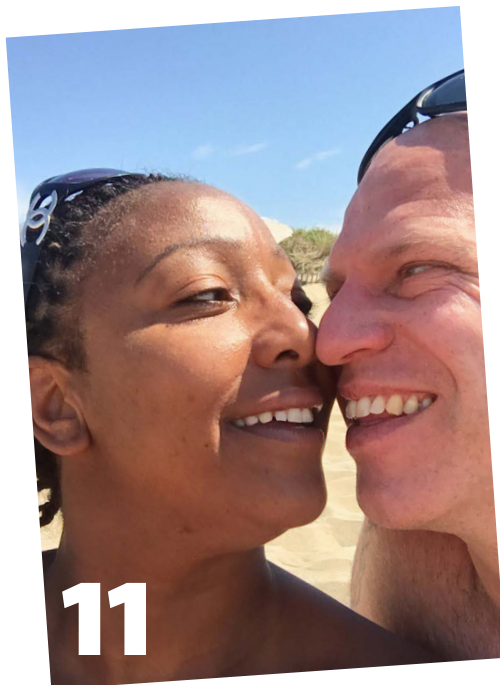
Jobbar du med din käresta? Eller
kanske en förälder? Vi reder ut hur
det funkar att jobba ihop till sjöss.

► SIDORNA 11-17

Efter branden - nytt
fartyg flaggas in ► 4

Svenska Amerika Linien och
friheten ombord ► 18-25

Skuggflotta, kablar
och politiken ► 8-10


11

Tema: Relationer ombord

Oavsett om det handlar om kärlek eller en släkting är personliga relationer inte en självklarhet på jobbet. Ibland rent otillåtet. Sjömannen förklarar vad som funkar.


18

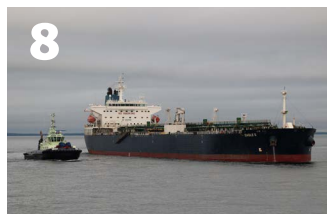
Passagerarfärjornas urmoder – Svenska Amerika Linien

Vi inleder tidningsåret med att uppmärksamma att det var 50 år sedan Svenska Amerika Linien lades ner. De vackra fartygen stod inte bara för fest och flärd, utan också för frihet: Fartygen blev en frizon för homosexuella och många besättningsmän sökte sig dit för att kunna leva öppet utan rädsla för att trakasseras.


4

Nytilskott flaggas in

Nytilskottet i svensk fraktsjöfart, bulkfartyget Hav Sand, flaggas hem till Sverige från Färöarna och ska heta Alice.


8

”Rysk olja ska märkas”

Den ryska skuggflottans oljefrakt är en sjösäkerhetsrisk. Seko sjöfolk förespråkar ursprungsmärkning av oljan.


5

Isbrytaren Idun ännu kvar på varv

Idun köptes in i fjol för att vara ett tillskott den här säsongen. Men hon är ännu kvar på varv.


26

Att vara förtroendevald

Vad gör man egentligen som förtroendevald ombudsman? Vi bad några av dem att berätta om sin arbetsvardag.

REDAKTÖR & ANSVARIG UTGIVARE:

Ylva Bowes, ylva@sjomannen.se, 031 42 95 21

TF REDAKTÖR: Malin Vive, malin.vive@seko.se, 010-482 17 57

ANNONSER: redaktion@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 275 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: Linda Karlsson och Penke Östman.

Foto Privat

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



Vi har fått nog av nödraketer

Det brinner och krigas fortfarande, framför allt i Ukraina. Dess folk har fått utstå så mycket bedrövelse och terror. Trots det har de hjältemodigt, mot alla odds, lyckats hålla djävulen själv – Putin – på ett hyfsat avstånd. Tyvärr med mycket svår vanda, många döda och skadade, och jag säger bara Slava Ukraine!! Det brinner och krigas i Mellanöstern också och det är bara att beklaga att en del av mänskligheten måste ta till våld och kränkningar mot andra, värst av allt mot kvinnor och barn. I skrivande stund råder dock en skakig vapenvila i Gaza.

Vi i Sverige är än så länge skonade från detta mänskliga lidande. Men den fred vi har haft i över tvåhundra år kan vi inte längre ta för givet. Det är inte heller givet att vi kan försvara eller försörja oss själva, och det är en bedrövelse utan dess like. Svaret på försvaret kanske finns i Nato, men det betyder även en ytterst stor motprestation; att vi ska hjälpa till att försvara våra allierade. Det är vi – och ska vara – bundna av.

Vi är även bundna av en annan prekär sak, och det är att vi under flera årtionden haft en sjöfartspolitik som kan liknas vid att sända ut nödraketer i stället för att arbeta långsiktigt och förebygga

problem. Många gånger genom åren har vi inom branschen, ropat på uppmärksamhet och hjälp för att vi ska kunna ha en stor, konkurrenskraftig svenskflaggad handelsflotta. Men de styrande har skickat en livbåt som numera är så skadeskuten att vi nu har en handelsflotta som sjunkit till en nivå som skadar Sverige och en beredskap som är i princip obefintlig.

» Sverige har ett enda litet svenskflaggat fartyg som kan reparera kablar. Det är ju pinsamt.

Nyligen har några andra nödraketer lyst upp himlen för de styrande. Jag pratar om kabelbrotten i Östersjön som antagligen bara är början på något större och ökande. Och det är ändå ”småsaker” innan det förmodligen smäller högre och värre mot den typen av infrastruktur. I det sammanhanget är det värt att nämna att Sverige endast har ett enda litet svenskflaggat fartyg som kan reparera och lägga nya kablar. Detta är ju pinsamt.

Desto roligare är det att vi dagarna får en ny svensk inflaggning, en ersättare till det bulkfartyg som fick skrotas efter en explosionsolycka utanför Bornholm förra året. Det nya fartyget blir då vårt enda svenskflaggade bulkfartyg i närfart. Att vi har svenskflaggade fartyg som kan förse oss med större mängder av spannmål och andra bulkvaror är helt nödvändigt i händelse av krig eller krigsliknande situationer.

Vi har än så länge en liten möjlighet att klara av en viss beredskap och försörjning vad gäller att transportera oljeprodukter. Tack vare Donsöredarnas kloka investeringar har vi faktiskt så pass gott om moderna tankfartyg att vi antagligen kan försörja landet i den delen. Men det hjälper ju föga i ett skyddsrum eller i våra mataffärer. Det är svårt att äta/dricka sig mätt på oljeprodukter.

Vi måste komma bort från politikens akutinsatser och i stället satsa på en långsiktig plan för att få till en modern och större handelsflotta med svensk flagg!

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

FÖLJ OSS PÅ [FACEBOOK.COM/SEKOSJOFOLK](https://www.facebook.com/SEKOSJOFOLK)



Skrubberutsläpp förbjuds från 1 juli

Regeringens förslag från i fjol om att förbjuda utsläpp från fartygsskrubbar är nu beslutat. Förbudet ska börja gälla från den 1 juli 2025.

Skrubbar är en reningsutrustning som installeras på fartyg för att rena fartygets rökgaser, så att det som släpps ut till luften innehåller lägre svavelnivåer. Skrubbar med öppna system tömmer sedan tvättvattnet med alla föroreningar som tvättats ur rökgasen ut i havet. Även skrubbar med stängda system producerar avtappningsvatten med farliga ämnen som i dag kan släppas ut i vattnet. Det vanligaste är skrubbar med öppna system.

Utsläpp från öppna fartygsskrubbar till vatten förbjuds i svenskt sjöterritorium från och med den 1 juli 2025. Utsläpp från alla skrubbar till vatten förbjuds i svenskt sjöterritorium från och med den 1 januari 2029.

Pia Berglund ny direktör för SRO

Pia Berglund har utsetts till förbundsledare för arbetsgivarorganisationen Sveriges Rederiorganisation (SRO).



SRO företrädare de åtta rederierna Donsötank, Furetank, Northern Offshore Services, OljOla, Sirius Shipping, Terntank, Veritas Tankers, samt Älvtank som sommaren 2023 lämnade arbetsgivarorganisationen Sarf och startade en egen organisation. Hon tillträdde tjänsten den första februari.

Godkänd säkerhet för Rederi AB Eckerö

Rederi AB Eckerö har genomfört en rad förändringar i säkerhetsarbetet efter olyckan på bildäck hösten 2023, för att säkerställa att det inte ska ske igen. Statens haverikommission bedömer nu att de åtgärder som vidtagits är tillfredsställande.

Det var i oktober 2023 som olyckan skedde. En sektion av bildäckshyllan släppte och föll ned på en personbil, och två personer skadades.



Foto: Fiducia

Nyttillskottet ska döpas till Alice, men hette före omflaggningen Hav Sand.

Efter branden - nytt fartyg flaggas in

Varslad besättning får jobb tillbaka

Besättningen som sades upp på det svenska lastfartyget Sofia efter branden utanför Bornholm i vintras får nu tillbaka jobbet. Rederiet Fiducia har köpt in bulkfartyget Hav Sand, som flaggas hem till Sverige från Färöarna i februari.

Nyttillskottet som ska döpas till Alice är nästan 70 meter långt och beskrivs som fint och fräscht.

– Det känns jättebra att det finns drivna redare som vill köra svenskt, säger Seko sjöfolks vice ordförande Peter Skoglund, som har alla registreringspapper klara för att ta emot när fartyget anländer Göteborg.

Alice kommer vara redo för trafik så snart alla papper är klara och den lilla besättningen som varslades får därmed tillbaka jobbet bara några månader efter olyckan.

Det var i slutet av november som något exploderade ombord på det svenska lastfartyget Sofia när man var utanför Bornholm, och en våldsam brand utbröt. Befälhavaren beslöt evakuera och en räddningshelikopter från Kristianstad vinschade upp alla fem besättningsmän, som klarade sig oskadda. Efter kontroll stod det klart att det inte fanns någon möjlighet att reparera fartyget.

– Det var så omfattande skador att det



Foto: Andrey Seh

En våldsam brand utbröt på fartyget Sofia i november. Skadorna var så omfattande att fartyget fick skrotas.

blev skroten, sade vd:n på rederiet Fiducia, Ralf Holgersson, till Sjömannen.

Men nu har rederiet alltså hittat en ersättare för Sofia i bulkfartyget Hav Sand, som därmed flaggas hem från Färöarna till Sverige.

– Sofias fyra matrosar får nu gå över och jobba på Alice istället, tillsammans med två nya matrosar eftersom vi utökar besättningen. Det känns väldigt bra, säger Ralf Holgersson, som själv är med och seglar hem sitt nyttillskott till Göteborg i februari.

Malin Vive

Idun skulle bli nytt tillskott

Men isbrytaren är ännu kvar på varv

I mars förra året köpte Sjöfartsverket en begagnad isbrytare som fick namnet Idun. Isbrytningssäsongen har startat, men fartyget har ännu inte tagits i drift.

– Det har blivit förseningar med upphandlingar och annat arbete, säger Fredrik Backman, rederidirektör på Sjöfartsverket.

I december 2023 påbörjade Sjöfartsverket upphandlingen av en begagnad isbrytare, och efter provkörning i Bottenhavet i mars 2024 gick köpet igenom. Fartyget skulle upprustas och sättas i drift till nästa isbrytarsäsong, men nu visar det sig att det snarare blir mitt i säsongen. Idun, byggd 2006 och namngiven efter ungdomens gudinna i nordisk mytologi, ligger fortfarande på varv i Landskrona.

– Vi gjorde bedömningen, och det var med i planen från början, att hon behövde byggas om för att vi ska få ut den operation som vi behöver. Framför allt att bygga en ny klyka så att vi kan bogsera på det sättet som vi gör. Och det är just det som många gör nu. Sedan tar det lite tid i statlig verksamhet att upphandla och göra ritningsarbete och underlag och allting. Men nu är vi på rulle och nu ligger hon på varv. Det går enligt plan, skulle jag säga, säger Fredrik Backman, rederidirektör på Sjöfartsverket.

Han erkänner dock att tanken var att Idun skulle vara klar till issäsongens start.

– Ja, det var målsättningen när vi började. Vi hade kunnat driftsätta henne i ”as is”-kondition men vi gjorde bedömningen att det är bättre att så fort som möjligt få henne fullt ombyggd för vår operation. Och att hon därigenom skulle kunna göra mer nytta i det längre perspektivet.

Issäsongen pågår ända in i maj, och Idun beräknas vara i gång i februari, mars.

– Vi hoppas på att hon under slutsäsongen kan vara delaktig i spridningen.

Statliga Sjöfartsverket, som alltid ägt själva fartygen, tog 1 juli 2024 över även

Ett skäl till att Sjöfartsverket tog över driften av isbrytarna var säkerhetsläget i Östersjön

den operativa driften av isbrytningen. Ett av skälen var det förändrade säkerhetsläget i Östersjön. Både isbrytarna och alla tjänster ombord är säkerhetsklassade.

Idun byggdes 2006 av Aker Langste för det norska rederiet GC Rieber Shipping som Polar Pevek. Efter ett par månader fick hon rysk flagg och en hemmahamn vid oljeexportterminalen De-Kastri. Terminalen tillhör Sakhalin-I, ett konsortium som utvinner olja och gas vid ön Sachalin i Ochotska havet utanför Sibiriens östkust. Arbetsuppgifterna var ishantering samt att eskortera och hjälpa de stora tankfartygen som lastade offshoreolja.

Det ursprungliga kontraktet på 15 år förlängdes 2020 till att sträcka sig till september 2023, men efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina gjorde de norska fartygsdelägarna upp om att omedelbart avsluta samarbetet. Polar Pevek lämnade Ryssland sommaren 2022, döptes om till Polar Circle och flaggades om till Cypern. Via Panamakanalen och den nordamerikanska Atlantkusten gick färden till Norge för uppläggning.

– Vi har ju full koll på fartygets historik. Den har aldrig varit ryskägad även om den gått under rysk flagg. Däremot har den varit ”bareboatad” (uthyrd till annan operatör i annat land, reds anm) till ett ryskt bolag, vilket

har gjort att när vi har gått igenom den digitala dokumentationen som finns i fartyget så har vi gjort en noggrannare genomgång av fartygets IT-system, både hårdvara och mjukvara, för att säkerställa att det inte finns någon risk kopplad till informationssäkerhet.

Så alla papper och certifikat har varit problemfria?

– Det har inte varit några problem alls. Fartyget var norskägt och under management av V.Ship. Det finns inga konstigheter i detta överhuvudtaget. Men eftersom hon var i en rysk operation tidigare så har Sjöfartsverket valt att säkerställa att det inte finns någon risk i informationssäkerheten och IT-systemen ombord i fartyget. Det har vi gått igenom extra noga.

Har det påverkat tiden?

– Det har gjorts parallellt med annat. Det har tagit mer tid än vad vi planerade från början, men inte så att det har försenat driftsättningen. Det finns ingen korrelation där.

Förra säsongen startade isvintern redan i början av december, och det gjordes över 1 450 assistanser. Den här säsongens första insats skedde i Kalix 4 januari.

– Som det ser ut nu är det inget problem, i och med att vi har en så pass mild vinter. Det här är helt och hållet väderberoende, och nu ser det ut som att den maximala isutbredningen kommer relativt sent i säsongen, konstaterar Fredrik Backman.

Bella Stenberg



Foto: Sjöfartsverket

Isbrytaren Idun, som innan köpet hette Polar Circle.

Wallenius avvaktar Röda havet

När vapenvilan i Gaza inleddes i mitten av januari lovade huthirebellerna att sluta attackera fartyg i Röda havet, men Wallenius Marine ser ingen anledning till att lägga tillbaka sin rutt än.

– Vi litar inte mycket på detta, kan jag säga. Den politiska situationen är känslig och det kan ändra sig fort. Vi har beslutat att inte trafikera Röda havet än, och så blir det tills vi vet att det är säkert för våra besättningar att gå igenom, säger Peter Jodin, som är säkerhetsansvarig på Wallenius Marine som ansvarar för fartygens personal.

Rederiet Wallenius Wilhelmsen beslutar i december 2023 att dirigera sin trafik via Godahoppsudden istället för genom Suezkanalen, efter att besättningen på Galaxy Leader kidnappats och flera fartyg attackerats av huthimilis.

Rutten tar ett tiotal dagar extra och har ökat kostnaderna, men för rederiet är säkerheten viktigast. Sedan beslutet togs har över 100 fartyg attackerats, två fartyg sänkts och fyra besättningsmedlemmar dödats.

– Våra besättningar måste vara trygga och lasten behöver komma fram säkert.



Foto: Malin Vive

Wallenius Carmen är ett av de fartyg som brukar trafikera Röda havet.

Vi har tagit de ökade kostnaderna i samråd med våra kunder, säger Peter Jodin.

För personalen ombord har den längre rutten inte gjort så stor skillnad. Även om man får lite längre tid ombord är törnarna lika långa, och alla har sin vanliga månadslön.

– Godahoppsudden är kända farvatten för oss, vi har många andra fartyg

som har sin ordinarie rutt där, så allt har fungerat bra.

Peter Jodin vill inte säga när man är redo att lägga tillbaka rutten till Suezkanalen ännu.

– Det blir när vi tycker att det känns säkert. Vi måste kunna lita på att det blir lugn och ro i området.

Malin Vive

Så mycket har stoppet i Suez kostat

Hotsituationen på Röda havet har orsakat stora merkostnader för fraktrafiken till sjöss. En ny räknemodell kan användas för att ta fram en prislapp på vad omdirigeringarna kostat den globala sjöfartshandeln.

Fartygspassagera i Suezkanalen har minskat med 56 procent det senaste året, enligt data från investmentbanken Jefferies, och det är i första hand containerfartyg som valt att omdirigera sin rutt på grund av hotsituationen som byggts upp på Röda havet.

En fartygstrafikstudie som genomförts i samarbete med Handelshögskolan vid Göteborgs universitet har tagit fram en modell för att räkna ut hur mycket stoppet kostade i Suezkanalen 2021, då containerfartyget Ever Given gick på grund och blockerade all framfart i sex dagar.

Studiens resultat är baserat på data

från Maersks flotta, som hade en tredjedel av alla handelsfartyg som drabbades. 69 av företagets fartyg påverkades, antingen genom omdirigering via Godahoppsudden eller förseningar vid kanalen.

Räknemodellen visar att Maersk förlorade cirka 89 miljoner dollar, där kostnaden för lagerhållning av containrar var den största utgiften. Samtidigt ökade flottans koldioxidutsläpp med 44 574 ton.

Den minskade trafiken i kanalen ledde dessutom till en förlust för Suezkanalmyndigheten på 5,9 miljoner dollar. Enligt forskarna kan samma räknemodell användas i fallet med Röda havet efter huthirebellernas attacker mot lastfartyg.

Fartygspassagera i Suezkanalen har minskat med 56 procent senaste året

Jämfört med sex dagars stopp i Suezkanalen 2021 väntas konflikten i Röda havet få en annan prislapp. Det är väsentligt fler fartyg och rederier som i mer än ett års tid har blockerats från sin rutt genom Suezkanalen och omdirigeras via Godahoppsudden.

– Forskningsresultaten visar inte bara de stora ekonomiska riskerna som finns i internationell logistik, utan också vilken stor inverkan störningar får på den dagliga verksamheten, säger Kevin

Cullinane, professor i internationell logistik och transportekonomi på Handelshögskolan i Göteborg, och medförfattare till studien.

Malin Vive

Furetank chartrar ut till brittiska försvaret

En ovanlig utflaggning har nyligen skett. Furetanks produkttanker Fure Vanguard har chartrats av det brittiska försvarsdepartementet på fem år och byter därmed flagg från svensk till Isle of Man.

Nyligen blev det klart att produkttankerfartyget Fure Vanguard chartras på fem år av den brittiska försvarsmakten med start i januari 2025. Det innebär att Furetanks fartyg byter flagg från svensk till Isle of Man. Besättningen kommer att utgöras av medborgare från EU, Nato eller det brittiska samväldet.

Fartyget ska leverera rena petroleumprodukter (CPP) i enlighet med brittiska försvarsministeriets upphandling, skriver Furetank i ett pressmeddelande. CPP kan till exempel vara flygbränsle, diesel och bensin.

Peter Skoglund, vice ordförande i Seko sjöfolk, har hand om de flesta utflaggningar som sker i Sverige.

– Generellt brukar vi vara negativa till utflaggningar, men i det här fallet är jag faktiskt positiv eftersom det inte innebär några uppsägningar på grund av arbetsbrist, säger Peter Skoglund. Besättningen på Vanguard kommer att omplaceras till andra fartyg. En sådan här utchartring genererar dessutom inkomster till Furetank, och går det bra för företaget är det bra för våra medlemmar.

”Vi är glada att kunna etablera denna nya affärsrelation med det brittiska försvarsdepartementet och känner oss hedrade att kunna bistå Storbritannien, som länge varit en nära allierad till Sverige, under de kommande åren”, skriver Furetank i pressmeddelandet.

Ylva Bowes

Färre fartygsanlöp i svenska hamnar

Färre fartyg trafikerade svenska hamnar i fjol jämfört med tidigare år. Det visar årsstatistik från Sjöfartsverket.

Under 2024 skedde 67 100 anlöp i svenska hamnar. Det är en minskning med fyra procent jämfört med 2023. Bortser man från pandemiåret 2020 är det den lägsta siffran på fem år, enligt Sjöfartsverkets statistik. Året dessförinnan, 2019, gjordes 79 700 anlöp.

Men trots att anlöpen är färre har godsmängderna legat stabilt de senaste fem åren. Jämfört med 2023 ökade godsmängderna något, och uppgick till 159 miljoner ton.

– De fartyg som trafikerar Sverige idag är generellt mer välfyllda än tidigare, säger Niclas Härenstam på Sjöfartsverket.

Vad gäller passagerartrafiken går det fortsatt trögt. Drygt 20 miljoner resenärer reste med båt 2024 jämfört med före pandemin då antalet var 27 miljoner 2019.

Besättning fri efter ett år i fångenskap i Jemen

Besättningen på fartyget Galaxy Leader har frigetts efter över ett år i fångenskap hos de jemenitiska huthirebellerna.

Galaxy Leader bordades av huthirebeller den 19 november 2023, strax efter krigsutbrottet i Gaza. Besättningen, bestående av 25 personer från Bulgarien, Ukraina, Filippinerna, Mexiko och Rumänien, fördes till hamnstaden Hodeida i de norra, huthikontrollerade delarna av Jemen. Att besättningen nu har släppts beror enligt huthiledningen på att vapenvila inletts i Gaza.

FN:s speciella sändebud för Jemen, Hans Grundberg, sa i ett uttalande att ”frisläppandet av Galaxy Leaders besättning är hjärtevärmade nyheter som sätter stopp för det godtyckliga frihetsberövandet och separationen de och deras familjer tvingats utstå i över ett år”.

Huthirebellerna har utfört mer än 100 attacker mot fartyg som trafikerar Röda havet sedan november 2023,

attacker som enligt dem har utförts i solidaritet med Palestina och mot Israels krigsföring i Gaza. Två fartyg har sänkts, ett har beslagtagits och fyra sjömän har dödats, enligt nyhetsbyrån Reuters.

Attackerna har orsakat stora störningar i den globala fraktsjöfarten, och tvingat rederier att omdirigera fartyg till längre och dyrare rutter runt södra Afrika i över ett år.

Generalsekreteraren för International Maritime Organization (IMO), Arsenio Dominguez, välkomnar frisläppandet av besättningen.

”Det här är ett ögonblick av djup lättnad för oss alla – inte bara för besättningen och deras familjer utan även den bredare maritima gemenskapen”, säger han i ett uttalande.

”IMO kommer att hålla fast vid sitt åtagande att upprätthålla säkerheten för sjömän över hela världen, som även fortsatt utsätts för stora risker i sitt dagliga arbete”.

Ylva Bowes

Annonss

Hitta ditt sommaräventyr hos oss!

Soluppgång och morgonkaffe. Turister och pendlare. Tilläggning igen. Snabbdopp på lunchen. Gå ombord. Och hitta hem.

Jobba som däckspersonal eller befälhavare i våra familjära team på öst- och västkusten i sommar. Ansök senast den 21 mars på www.transdev.se/jobb-sommar

 **styrsöbolaget**

 **blådisbolaget**



Ta din egen väg – tillsammans med oss

"Ursprungsmärkning en väg

EU föreslår utökade sanktioner

Den ryska skuggflottans frakt av olja förlänger kriget mot Ukraina, är en sjösäkerhetsrisk och hotar den marina miljön i Östersjön. Europaparlamentet vill ha fler sanktioner. Seko sjöfolk förespråkar ursprungsmärkt olja, då kan konsumenterna själva välja om de vill köpa rysk olja eller inte.

Under 2024 har den ryska skuggflottans aktivitet ökat i Östersjön. Mellan januari och augusti har fartygen som korsar det danska sundet ökat med 277 procent, i jämförelse med året 2022, enligt organisationen CREA.

– Uppemot 50 procent av den olja som Ryssland säljer fraktas på Östersjön, säger Jonas Sjöstedt, Europaparlamentariker för Vänsterpartiet, som uppskattar att det handlar om ett fartyg om dagen.

Det är svårt att uppskatta den ryska skuggflottans storlek eftersom internationella aktörer definierar skuggflotta på olika sätt. Alla verkar dock kunna enas om att antalet svårdefinierbara fartyg har ökat.



Mikael Lindmark,
Seko sjöfolk.



Jonas Sjöstedt (V),
EU-parlamentariker.

Oljan är Rysslands viktigaste inkomstkälla för att finansiera kriget mot Ukraina. EU har infört ett flertal sanktionspaket mot Ryssland, bland annat finns ett förbud mot inköp, import och sjötransport av råolja och vissa petroleumprodukter från Ryssland till EU. För att runda sanktionerna och kunna fortsätta sin handel har Ryssland skapat den så kallade skuggflottan: Den består huvudsakligen av gamla oförsäkrade tankfartyg, ofta med oklar ägarbild, och de uppfyller inte alltid säkerhetskraven. Mellan 160 och 200 tankfartyg används varje månad för att transportera den ryska oljan.

– Det är faktiskt bara en tidsfråga innan det händer en allvarlig olycka på Östersjön. Att sätta stopp för frakten är ett sätt att få slut på kriget, men det handlar också om vår sjösäkerhet och att

skydda den marina miljön i Östersjön, säger Jonas Sjöstedt.

Den 14 november antog EU-parlamentet en resolution på initiativ av det svenska Vänsterpartiet, där medlemsländerna och EU-kommissionen uppmanas göra mer för att hindra den ryska frakten av olja. I kommande sanktionspaket föreslår parlamentet bland annat att det ska bli förbjudet att använda västerländska fartyg för att transportera rysk olja. Dessutom vill parlamentet att EU tar en diskussion med de flaggstater där fartygen är registrerade om vilka konsekvenser frakten har.

Alla inom EU är dock inte överens om sanktioner.

– Det finns starka ekonomiska intressen inom EU som tjänar på den här transporten. Det finns också EU-länder som inte vill ha några sanktioner alls mot Ryssland, de vill kunna fortsätta att handla gas, säger Jonas Sjöstedt.

Den 16 december antog Europeiska rådet sitt 15:e sanktionspaket mot Ryssland, där det angavs specifikt att försvaga skuggflottan. Rådet lade även till ytterligare fartyg på listan över de som ska nekas tillträde till europeiska hamnar.

Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk, tror att det är svårt att stoppa den ryska skuggflottan med hjälp av sanktioner.

– De rör sig på internationellt vatten och dit når inte sanktionerna. Dessutom kan sanktioner vara kontraproduktiva.

Kenny Reinhold: "Ska mycket till att inte

Kan ett fartygsankare lossa på öppet vatten och dra av en undervattenskabel av en olyckshändelse, utan att några ombord märker något?

– När ett flera ton tungt ankare med kätting rasslar iväg är det omöjligt att inte märka det ombord, säger Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold.

Två incidenter med fartyg som misstänks segla för den ryska skuggflottan i Östersjön har uppmärksammat särskilt på sistone. Båda handlar om kabelbrott.

Fartyget Eagle S beslagtogs under julhelgen av finska myndigheter efter misstanke om sabotage mot undervattenskablar mellan Finland och Estland.

Ankaret hade släpat nästan 100 kilometer. Fartyget är fortfarande i beslag, nio personer i besättningen är misstänkta för grovt sabotage och har reseförbud under förundersökningen, som beräknas ta flera månader.

Några veckor senare, i januari, misstänktes fartyget Vezhen för inblandning i ett kabelbrott på ledningar mellan Gotland och Lettland. De eskorterades till svenskt vatten utanför Karlskrona och bordades av Kustbevakning och Säpo. Vezhen och dess besättning släpptes dock i början av februari och brottsmisstankarna om sabotage avskrevs. Enligt svensk åklagare står det klart att fartyget orsakat

kabelbrottet, men man har inte kunnat leda i bevis att det fanns uppsåt. Fartygets ankare släpade längs botten i över 20 timmar. Orsaken var en kombination av dåligt väder, allvarliga brister i utrustning och dåligt sjömanskap sade Mats Ljungqvist, åklagare på riksenheten för säkerhetsmål, i en intervju med SVT.

Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold ställer sig frågande till att ingen på ett lastfartyg skulle märka om ankaret löper ut eller släpas på havsbotten. Han har jobbat som matros och med sjöfolk i över 40 år och vet hur det brukar se ut och låta.

– När man släpper på kättingen löper

att stoppa rysk olja"



Foto: Hans Rosenkranz/Marine Traffic

Ett typiskt så kallat "dark ship" på väg över Östersjön.

Genom att hindra fartyg från att lägga till i hamnar minskar kontrollen över säkerheten, vilket ökar olycksriskerna, säger han.

I stället argumenterar Seko sjöfolk för att börja ursprungsmärka oljan inom EU. Den ryska oljan säljs över hela världen, bland annat till länder som Egypten och Indien. När oljan kommer dit blandas den ut med annan olja som fraktas tillbaka till vår marknad som olja från ett annat ursprungsland. Om medlemsländerna bestämde sig för att ursprungsmärka oljan skulle det ge konsumenterna möjlighet att göra egna val.

– Jag tror starkt på konsumentmakt. När konsumenterna ser att oljan kommer

från Ryssland kan de själva avgöra om de vill vara med och stödja det ryska kriget eller inte, säger Mikael Lindmark.

Seko sjöfolk vill också ha en snabbare omställning när det gäller elektrifiering, vilket skulle minska beroendet av rysk olja och i förlängningen få bort de ryska skuggflottorna.

Skuggflottan innebär olika typer av risker. För att undgå övervakning och inspektioner stänger fartygen ofta av sina transpondrar för det satellitbaserade identifieringssystemet AIS. Det innebär en ökad risk för krock. De tankar ofta över olja mellan fartyg utan att gå in i hamn, vilket innebär risker för miljöskador.

Personalen på skuggflottorna kommer

troligen från hela världen, de kan sakna adekvat utbildning och riskerar få stå till svars vid olyckor när ägaren inte går att hitta. Då många av fartygen saknar försäkring är det svårt att utkräva skadestånd för sanering vid utsläpp. Istället riskerar det att bli medlemsländerna som får stå för notan.

– EU har valt att fortsätta sin oljehandel med Ryssland för att inte förstöra marknadspriset på oljan, men det valet kan få stora miljömässiga och ekonomiska konsekvenser på sikt för alla. Därför kanske det är dags att hitta andra verktyg för att få bort skuggflottorna, säger Mikael Lindmark.

Helene Götberg

märka om ett ankare ligger och släpar"



Kenny Reinhold,
Seko sjöfolk.

den ut med sådan fart att det slår gnistor, det sprakar och dånar och är omöjligt att inte märka.

Hur brukar ett ankare släppas ner?

– På ett lastfartyg börjar man med att ta bort säkerhetsvajer

som gör att ankaret hänger kvar i fören om något skulle ske. Därefter lyfter man upp ankarbjörnen, som är en tjock

metallspärr som ligger över kättingen. Så kopplas ankarspelet in, bromsen släpps och man låter ankaret gå ner i låg fart till vattenytan. Där kopplar man ur ankarspelet och släpper bromsen helt, så att ankaret kan löpa ut.

Vilka säkerhetsfunktioner finns?

– Det ska finnas minst två säkerhetsfunktioner, en vajer eller kätting och en ankarbjörn. Ofta finns det fler.

Kan ett ankare råka släppa och trilla i av sig själv?

– Inte med de säkerhetsanordningar som nämnts.

Hörs det när ett ankare läggs ut?

– Det låter så in i helvete. Det beror på var på båten du befinner dig. Har man hytt förut finns det inte någon som kan sova vid en ankring. Har du hytt akterut, det kan vara hundra meter bort, kan du ändå både höra oväsendet och känna vibrationerna från ankarkättingen.

Hur troligt är det att en besättning inte skulle märka om ett ankare råkar släppa och gå i?

– Jag ser det som ytterst otroligt att samtliga i besättningen skulle ha råkat missa det. Min uppfattning är att det inte är olycksfall, säger Kenny Reinhold.

Ylva Bowes

Skuggflottan ständigt närvarande

Stickprov visar konstant flöde av skuggfartyg i Östersjön

I detta nu trafikerar runt 25 fartyg från den ryska skuggflottan Östersjön, räknat från Skagen till Finska viken. Så ser det ut i genomsnitt, varje dag.

Skuggflottan var ett hett diskussionsämne under Folk och Försvars rikskonferens i Sälen i januari, likaså under Östersjöländernas Natotoppmöte i Helsingfors.

Nato har beslutat att utöka sin närvaro i Östersjön, och att ta ett robust tag i problemet med den ryska skuggflottan. Detta för att skydda den kritiska infrastrukturen i Östersjön, som är viktig för såväl energiförsörjning som ekonomi.

Under tiden fortsätter skuggflottan att operera i Östersjön. Dag ut och dag in. Det rör sig inte om några enstaka fartyg, utan är ett ständigt flöde av trafik som beblandas med den övriga sjöfarten. Men hur många fartyg det faktiskt rör sig om diskuteras sällan.

Vi bestämde oss för att göra ett stickprov, en vanlig vardag i januari. Det är nämligen enkelt att se trafiken över världshaven. På sajten marinetraffic.com syns fartygen i realtid. Där finns också information om fartygen, vart de är på väg, vilken flagg och vilken last de har.

Just denna dag, vid en specifik tidpunkt (kl 11.00), hittade vi 25 fartyg som med stor sannolikhet tillhör den ryska skuggflottan.

Hur upptäcker man då vilka fartyg det rör sig om?

Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk, vet vad man bör titta efter.



Foto: Gränsbevakningsväsendet Finland

Fartyget Eagle S beslagtogs och kvarhölls på finskt vatten av finska myndigheter.

– Man börjar med att titta på vilken flagg de har, säger han. Ett antal afrikanska stater utmärker sig med en flagg skuggfartygen ofta går under, men därtill finns ett antal mer vanligt förekommande flaggor, till exempel Panama och Liberia, som också används en del.

Därefter tittar man på fartygstypen. Skuggfartygen är i princip alltid rena oljetankers.

Är fartyget äldre än femton år är även det en indikation. Även vilka hamnar de kommer från och vart de är på väg.

– De två tydligaste är Port Said i Egypten och Sikka i Indien, säger Mikael Lindmark. De hamnarna är utpekade som hamnar där rysk olja omlastas, men det finns också ett antal andra hamnar som ger tydliga varningssignaler. Och de går till eller från någon rysk hamn, framför allt handlar det om Primorsk och Ust-Luga.

I vilket skick är de här fartygen?

– Vetskapen om det är ganska bristfälligt, säger Mikael Lindmark. De kontrol-

ler som gjorts är ofta gamla, de angör inga hamnar där seriösa kontroller kan genomföras. Det vi vet är att de nästan uteslutande saknar ITF-avtal, sammanställningen av besättningen är gjord på ett sätt så att ingen vågar säga någonting om det skulle uppstå problem.

Att avgöra vilka fartyg som ingår i den ryska skuggflottan är inte helt lätt, eftersom definitionen inte är helt klar. Enligt forskningsinstitutet CREA:s (Centre for Research on Energy and Clean Airs) definition räknas fartyg som inte är försäkrade i västerländska försäkringsbolag in i skuggflottan. Mikael Lindmark tycker inte att det räcker.

– Att bara ha definitionen var fartyget är försäkrat är lite väl smalt och blir inte särskilt träffsäkert, säger han. Jag tror man behöver omkring tre till fem kriterier. Flagg, ägare, försäkring, ålder på fartyget och trafikmönster. Då skulle det bli mer träffsäkert och enklare att övervaka de som verkligen tillhör skuggflottan.

Ylva Bowes

TT-Line betalar miljoner för oljeutsläppet – och fler krav är på gång

TT-Line betalar 1,6 miljoner kronor i ersättning till Länsstyrelsen i Blekinge för kostnader i samband med oljeutsläppet från Marco Polo. Och fler ersättningskrav tillkommer.

Marco Polo gick på grund i Pukaviksbukten söder om Karlshamn hösten 2023, med stora oljeutsläpp som följd. Ersätt-

ningen som nu betalas ut omfattar bland annat kostnader för löner, samordning mellan aktörer i länet, utmärkning av vistelseförbud och miljöundersökning.

Även Kustbevakningen har ersättningskrav på TT-Line. Dels har myndigheten beslutat om en vattenföroreningsavgift på 1,4 miljoner kronor. Den avgiften har TT-Line överklagat, och fallet ligger nu

hos Stockholms tingsrätt.

Dels arbetar Kustbevakningen med att sammanställa myndighetens miljöräddningskostnader. Fartygsägaren krävs på ersättning för statens kostnader som uppstått i samband med miljöräddningsoperationen. Det kommer att landa på betydligt högre belopp än vad som betalats till Länsstyrelsen i Blekinge. ●



De fann varandra på jobbet

För Linda och Penke växte vänskapen till kärlek

Linda och Penke började som kollegor på Silja Symphony, hon som placör och han som kock. Idag har de varit ett par i åtta år.

En dag när Linda Karlsson, 55, ställde sig i kön nere i mässen kände hon sig extra nere efter ett kaptensförhör. Då kom kollegan Penke Östman, 51, och lugnade.

– Det var då jag fick redan på vem han var. Penke är annars ganska tystlåten och pratar inte om han inte behöver. Men så fick jag världens kram av honom och han sa att allting skulle lösa sig, berättar Linda.

– Hon såg bara så ledsen ut, fyller Penke i.

Snart växte en vänskap fram dem emellan där de kunde stötta varandra i tuffa saker som de båda gick igenom privat.

– Ett tag gick vi helt motpass och då var det så tomt. Då väntade jag på att han skulle komma ombord innan jag klev av, bara för att hinna prata lite och ventilerar saker, säger Linda.

Efter flera år började de umgås även utanför jobbet. Men det var först efter en utlandsresa tillsammans som de blev ett par på riktigt.

– Allting kändes så tryggt och lugnt med varandra, det bara blev, säger Penke.

– Först hade vi olika scheman ganska mycket. Till slut tittade hovmästaren menande på mig och frågade om det inte var dags att be om att få byta schema, säger Linda med ett skratt.

När de berättade om sitt förhållande fick de bara positivt gensvar från kollegorna. Det var heller inget som sågs som ovanligt. Linda räknar ut att det fanns ungefär sjutton andra par som hon kände till på Symphony just då.

– Det är nog svårare för de som har barn ihop. Vi har många kollegor som möts i terminalen med barnet när den ena går på jobb och den andra går av jobb. Där har vi det lyxigt att vi inte har några



Foto: Privat

Penke Östman och Linda Karlsson har varit ett par i åtta år.

gemensamma barn och kan gå på och gå av samtidigt, säger Linda.

– Vi tillhör de få som tycker om att vara med varandra dygnet runt. Det enda jag önskar att vi gjort annorlunda är att vi hade träffats för trettio år sedan istället, avslutar Penke.

Jennifer Berglund

Namn: Linda Karlsson 55 år, Penke Östman 51 år

Bor: Sundsvall

Familj: Barnen Emelie 34 år och Oskar 15 år

Gör: jobbar på rederiet DFDS i Danmark, Penke som kock och Linda som kaféansvarig



Far och son delar däck

Hur är det att jobba tätt ihop med en familjemedlem på ett fartyg? En möjlighet att kunna komma varandra närmre eller tvärtom en potentiell grogrund för konflikter? Far och son, Rainer och Viktor, berättar hur de får det att funka.

TEXT OCH FOTO Jennifer Berglund

Rainer Eriksson har jobbat inom sjöfarten i över fyrtio år. När det var dags för sonen Viktor Eriksson, som varit med pappa på jobbet flera gånger som barn, att bestämma sig för en yrkesbana var valet enkelt. Snart var han utbildad maskinvaktmästare.

– Men jag tror nog ändå att jag skulle ha valt det här jobbet, oavsett vad pappa hade jobbat med. Det har alltid varit sjön som dragit mest, säger Viktor.

Idag jobbar far och son tillsammans på Eckerö Linjen: Rainer som inredningsreparatör och Viktor som maskinreparatör. Att jobba så tätt tillsammans ombord ser ingen av dem som ett problem.

– Jag har själv jobbat med min far en

gång i tiden och då kommer jag ihåg att det kändes lite sådär, men att jobba med Viktor känns inte konstigt alls. Det är annorlunda att vara på jobbet, det är inte privat då, utan vi är som vanliga kollegor, säger Rainer.

– Jag har inte tänkt så mycket på det, varken att det skulle vara positivt eller negativt att jobba ihop. Det är ingen skillnad att arbeta med pappa jämfört med de andra båtarna som jag jobbat på, säger Viktor.

Att jobba så tätt tillsammans ser ingen av dem som ett problem

Att de båda hör till maskinavdelningen gör att de både utför vissa arbetsuppgifter tillsammans och att de träffas i samband med måltiderna. Och det är just på jargongen i fikarummet som det ibland kan märkas att de är släkt.



Rainer och Viktor Eriksson trivs med att arbeta ihop,

– De som är med vid kafferasten kanske måste tänka lite extra på vad de säger, om jag gjort ett jobb där jag missat något exempelvis, då vågar de inte säga: ”ja, den där Rainer som gjort så ...” om jag är borta men Viktor är där. Så jag tror att det är värre för dem än för oss, säger Rainer.

De tror båda två att en del av framgången i att det inte blir några konflikter är att båda gör sitt jobb och gör det bra.

– Jag behöver aldrig skämmas över hur Viktor sköter sitt arbete, eftersom han gör sitt jobb så bra. Så jag är lugn i det, men annars skulle det möjligtvis kunna leda till problem om man skulle behöva försvara hela tiden, säger Rainer.

Viktor känner aldrig att pappa tar



Finns fördelar och nackdelar

Matilda Larsson Forsbom, legitimerad psykolog, angående att arbeta ihop med en närstående:

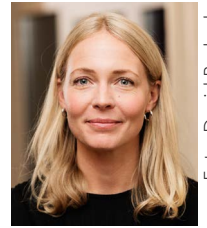


Foto: David Brohede

Matilda Larsson Forsbom.

Kan det finnas fördelar med att dela arbetsplats?

– Absolut. Det kan innebära en ökad upplevelse av trygghet och gemenskap. Att man känner varandra väl kan vara en stor fördel, exempelvis genom att många processer effektiviseras och flyter på smidigare. Det kan vara positivt att se sin familjemedlem i ett professionellt sammanhang och det kan innebära möjligheter att få se den andra växa, att kunna stötta varandra. Det gemensamma arbetet blir ett kit som stärker relationen.

Finns det nackdelar?

– Det kan innebära att man lättare blir irriterad på varandra och att gränserna mellan det professionella och privata suddas ut. Det ställer högre krav på att kunna skilja mellan sak och person, mellan fritid och arbete. Att dela arbetsplats kan innebära att man tycker och upplever arbetsrelaterade situationer olika. Ibland behöver tuffa beslut fattas som kan påverka ens familjemedlem negativt, det kan i sådana fall vara svårt att skilja mellan den privata och professionella relationen och det finns risk för att besvikelser uppstår.

Jennifer Berglund



Rainer som inredningsreparatör och Viktor som maskinreparatör på Eckerö Linjen.

Namn: Rainer Eriksson

Ålder: 62 år

Bor: Ön Kökar i Ålands södra skärgård

Familj: Fru och barn

Gör: Inredningsreparatör på Eckerö Linjen

en ledarroll på jobbet och ingen av dem har märkt av någonting negativt, varken från kollegorna eller från ledningen.

– Det är nog mindre risk att någon ska reagera över att vi är släkt eftersom vi har samma ställning, inte att någon har en högre chefsposition eller så. Och sjöfarten är en liten bransch. Alla känner någon ombord, även om man inte är just släkt, säger Viktor.

Namn: Viktor Eriksson

Ålder: 21 år

Bor: Ön Kökar i Ålands södra skärgård

Familj: Sambo

Gör: Maskinreparatör på Eckerö Linjen

Då både far och son bor på den mindre ön Kökar i Ålands södra skärgård umgås de även privat.

– Viktor skruvar mycket på traktorer och grävmaskiner och de står i min verkstad. Om det blir oreda där blir det annat än på jobbet, då säger jag till att han måste städa. Så det blir en lite annorlunda relation, avslutar Rainer med ett leende. ●

PSYKOLOGENS 5 BÄSTA TIPS:

1. Fokusera på din egen arbetssituation.
2. Ha en icke-dömande och öppen attityd till din anhöriga på arbetstid. Att retas och skämta på sin anhörigas bekostnad kanske framförallt hör hemma på fritiden.
3. Ägna er åt annat tillsammans än jobb när ni är lediga.
4. Respektera era olika roller/positioner. Allt på jobbet kanske inte kan delas er emellan.
5. Inkludera era kollegor på jobbet. Så att ni inte bidrar till grupperingar och utanförskap på arbetsplatsen.



Hur ser rederiernas policy ut?

Har ni en personalpolicy vad gäller anställning av familjemedlemmar? Hur ser den i så fall ut? Hur hanterar ni en jobbsökan om det redan finns en familjemedlem ombord? Vilka problem kan uppstå när familjemedlemmar jobbar nära ihop? Vi lät representanter från några rederier resonera kring de här frågorna.

Destination Gotland

– Vi har en personalpolicy gällande detta som vi försöker följa. I grunden ska vi i möjligaste mån undvika att anställda är i chefsposition över maka/make eller son / dotter, alltså den allra närmaste familjen. Då kan man hamna i konstiga situationer som inte är bra. Men att helt komma bort ifrån att människor som är släkt jobbar på samma fartyg skulle bli svårt.

Katarina Yng menar att det är svårt att säga nej till folk som söker sig till rederiet tack vare att de har en släkting som jobbar där.

– Vi vill ju inte säga nej till ungdomar som söker sommarjobb hos oss bara för att deras mamma eller pappa har en befattning ombord, säger hon.

När situationer uppstår, för det händer, pratar hon med berörda om hur man



tillsammans kan se till att det inte blir något problem.

– Om till exempel en anställd kommer och berättar att hens barn ska jobba på samma fartyg under sommaren, då försöker vi

fördela ledarskapet för barnet till andra, förklarar Katarina Yng. Det ska vara tydligt att det inte får ges några förmåner till någon på grund av släktskap.

Hur hanterar man en jobbsökan om det redan finns en familjemedlem ombord?

– Jag brukar aldrig ställa frågan ”är du

släkt med någon ombord” vid anställning, det har med människors integritet att göra. Det brukar framkomma ganska fort ändå efter ett tag. Men jag uppskattar såklart när folk är ärliga och berättar självmant.

Att kärlek uppstår ombord är inte heller ovanligt.

– Om det är nödvändigt kan vi erbjuda jobb på ett annat fartyg, eller hitta en annan arbetsplats ombord. Vi vill helst inte ha par där en är befäl och chefar över sin partner.

Speciellt när det gäller ungdomar som anställs tycker Katarina Yng att det är viktigt att de inte ska ha mamma eller pappa som chef.

– De ska ha en chef som kan introducera dem till arbetslivet och ställa krav.

Katarina Yng, personalchef, Destination Gotland

Öresundslinjen

”Vi har en policy för relationer på arbetsplatsen och den gäller i hela Molnslinjen, inklusive Öresundslinjen. Det övergripande syftet är att säkerställa en god arbetsmiljö, och att skapa tydliga riktlinjer kring relationer på arbetsplatsen. Nära relationer kan bli problematiska om det finns en sannolikhet att relationen påverkar säkerheten, de berördas objektivitet, kommunikationen eller allmänt fokus på verksamheten till nytta för den ömsesidiga relationen. Därför gäller följande:

- Relation mellan överordnad chef/underordnad anställd kan aldrig accepteras

- Anställda med familj/nära relationer kan inte anställas på samma avdelning/kostnadsställe/fartyg om den ena är överordnad chef för den andra, så att det finns en över-/underordnad relation mellan dem. Detta måste särskilt beaktas

med hänsyn till säkerheten ombord.

- Beroende på avdelningens storlek och de specifika medarbetarnas uppgifter och ansvar kan det i vissa fall vara problematiskt att två anställda med familje- eller nära relationer är kollegor på samma avdelning/kostnadsställe/fartyg. Det görs en specifik chefsbedömning om detta är lämpligt.”

Hur hanterar man en jobbsökan om det redan finns en familjemedlem ombord, spelar det roll för anställningen och i så fall varför?

”Det är ett grundläggande krav vid tillsättning av tjänster inom Molnslinjen att tjänsten ska tillsättas med den sökande som efter en samlad bedömning bedöms som bäst kvalificerad.

Molnslinjen är ett företag som bygger på starka relationer mellan rederiet och anställda och det är därför naturligt att vänner eller flera medlemmar i samma



familj är anställda. Vi har även ett intresse av att rekommendera och förmedla kontakt mellan företaget och familj, vänner och bekanta.

Du får dock inte själv vara aktivt delaktig i rekryteringsprocessen, precis som du bör avstå från att direkt eller indirekt påverka ett beslut. Vi är ett stort rederi med flera olika fartyg och speciellt på de linjer där det finns en hemmahamn på en ö kan det vara problematiskt eftersom rekryteringsunderlaget är begränsat, men vi försöker alltid omplacera så att man inte seglar på samma fartyg eller arbetar samma skift.”

Mija Lønvig Frandsen, HR-chef Molnslinjen (som äger Öresundslinjen)



Viking Line

”Vi har inte en skriftlig policy gällande anställda med familje-/släktband. Det förekommer att medarbetare från samma familj anställs, men vi undviker att ha dem på samma avdelning eller som närmast överordnad/underordnad. Med 6 fartyg och flera kontor i olika länder är dock möjligheterna goda att sprida ut sig.”

**Eleonora Hansi, informationschef,
Viking Line Skandinavien**

Stena Line

”Vi på Stena Line har ingen personalpolicy som reglerar frågor som behandlar anställning av familjemedlemmar. Det vi säkerställer är att anställda inte rapporterar till en familjemedlem eller partner då det inte är lämpligt.

Vi har både familjer och par som arbetar tillsammans hos oss både ombord och i land vilket vi inte ser som något negativt. Vi är ett familjeägt företag med tydliga värderingar som skapar en tydlig och enhetlig företagskultur som vi är stolta över. Gällande jobbansökningar så hanterar vi alla ansökningar på samma sätt, alla genomgår samma steg i rekryteringsprocessen.”



**Therese Vikström,
HR-chef, Stena Line**



Rederi AB Eckerö

Rederiaktiebolaget Eckerö har ingen skriven policy gällande närstående, men jobbar enligt en praxis att alltid säkerställa att rekryteringsprocesserna är en neutral process där det är kompetensen som räknas, inte kontakter.

Någon i rakt nedåtgående led bör ej vara närstående: så som chef och underlydande position, då det lätt blir problem vid exempelvis lönesättning. Om någon sådan situation skulle uppstå görs omplaceringar om möjligt.

Att arbeta tillsammans ombord med en närstående ses varken som positivt eller negativt utan ses individuellt beroende på olika skeden i livet när det kan vara lättare och svårare att arbeta tillsammans utan att problem uppstår.

Rederi AB Eckerö

Annon

VARMT VÄLKOMNA PÅ ÖPPET MÖTE
VÅGRÄTT



NORMERS MAK

**03.04.2025, 12:00 - 17:00
Chalmers, Göteborg**

**VI BJUDER
PÅ LUNCH**



**Anmäl
dig här**

♀ **Vågrätt**



I den här spalten svarar
Seko sjöfolks ombudsmän
Oskar Lindskog, Pelle
Andersson, Peter Skoglund,
Mikael Lindmark och
Camilla Widman på fackliga
frågor.

Mejla din fråga till
redaktion@sjomannen.se

FRÅGA OMBUDSMÄNNEN

Vad gäller om jag har ett förhållande på jobbet?

Att sjöfolk inleder förhållanden ombord är inget konstigt, speciellt mot bakgrund av hur mycket tid man spenderar tillsammans. Det finns generellt sett inga förbehåll kring att ha förhållanden ombord men givetvis kan vissa dilemman uppstå.

Arbetsgivaren har ibland olika stöddokument för att vägleda i frågan, oftast en policy eller liknande. I övrigt är det mest oskrivna regler inom arbetsledningsrätten samt lojalitetsplikt som brukar åberopas om problem uppstår. Chefer brukar ha ett större ansvar att rapportera till arbetsgivaren om de har inlett ett förhållande som kan påverka dessa frågor. En av de mer känsliga situationerna kan vara

när en chef inlett ett förhållande med en underställd inom samma arbetslag. Då uppstår lätt misstankar och snack från övrig personal om favorisering som exempelvis fördelaktiga scheman eller fördelning av roliga/lätta arbetsuppgifter för den som är ihop med chefen. I sjöfarten finns inte personlig lönesättning då vi har tarifflönesystem, vilket till viss del kan underlätta misstankar om grundlösa lönehöjningar.

I många fall väljer arbetsgivaren att ta kontakt med Seko sjöfolk för att försöka reda ut olika frågor. Det kan handla om förslag till omplaceringar, eller för att få hjälp att reda ut konflikter som uppstått på grund av att förhållanden tagit slut.

Det är ofta snåriga konflikter som är svåra att utreda ur ett arbetsmiljöperspektiv. Många gånger väntar man dessutom för länge med att ta tag i frågan vilket gör att konflikterna eskalerar. De bästa lösningarna brukar de anställda slutligen själva komma fram till efter att man fått hjälp att få lite struktur i frågan.

Förhållanden ombord främjar oftast den sociala hälsan hos sjöfolk, men är förenat med en viss risk då det kan påverka ens arbete ombord. Det är således upp till var och en att göra en bedömning om vilka problem man kan ställas inför, helst innan de inträffar.

Pelle Andersson

Annon



Sjömanskyrkan Stockholm



Telefon: 08-556 943 30
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com

Nynäshamn

Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Kaknäs Sjömanscenter

Besöksadress: Kaknäsvägen 30

Våra verksamheter är:

- Fartygsbesök i närliggande hamnar
- Lärum
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs- och föreningsverksamhet



Krönika:

Kärlek är härligt – men var professionell

Att vara sprudlande nykär är nog en av dom bästa känslorna som finns, men passar det på jobbet? Eller är det passande att chefen tar in sitt barn eller barnbarn att jobba på sin avdelning ombord?

Det här är situationer som kan bli knepiga och jobbiga för alla i närheten om det inte sköts. Man måste kunna skilja på jobb och privatliv, oavsett relation, och vara professionell på arbetsplatsen i alla lägen, oavsett hur obehagligt det blir.

Det är många som finner kärleken ombord, vi förstår ju varandra på ett sätt som "landkrabborna" inte förstår. Man har samma livsstil och arbetstider och allt som hör sjölivet till.

Det är också många som inspirerats av sina föräldrar: "Mina föräldrar har alltid jobbat till sjöss, jag vill också ut!" En familjemedlem eller partner behöver inte innebära att man inte kan jobba på samma fartyg men det hänger mycket på dig/er som individer hur det kommer att gå. Diskriminering, särbehandling, favorisering osv



är ju aldrig acceptabelt.

När kärlek uppstår ombord är det vanligaste nog att man jobbar på två olika avdelningar. Det börjar lite i smyg, man vet inte vart det bär av, det är nytt och spännande, man försöker kanske hålla det hemligt och är extra professionell när andra människor är i närheten. Och det är bra, för om man kan vara professionell kan det funka att jobba på samma fartyg och kanske även på samma avdelning, även om det inte är ultimat.

Att öppet på arbetsplatsen visa sin kärlek för varandra bland kollegor och gäster är inte professionellt, oavsett hur underbart det känns.

Ponera att du träffar en ny partner ombord. Det visar sig att den här personen är väldigt klängig, kan inte låta dig vara ens när ni jobbar, kanske lite svartsjuk också. Kommer det att påverka ditt jobb? Riskerar det påverka dina kollegor? Ja, troligen – och om ni jobbar på samma avdelning riskerar det bli än värre. Det är ett worst case scenario, men också kanske en ögonöppnare. Tänk dig för, så att du också ser riskerna.

En förälder som har sitt barn arbetandes på samma avdelning kan kanske lockas att ge fördelar eller att särbehandla sitt barn, och det är aldrig ok.

När vi går ombord är vi kollegor, familjerelationen får man lämna hemma.

Jeanette Ganesjö

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** klubben@katarinasjofartsklubb.com | www.katarinasjofartsklubb.com
Besöksadress Glasbruksgatan 2, porten bredvid Sjöfartshotellens entré | **Hotellbokning** 08-517 349 80

*Fest, flärd
och frihet*

på Svenska Amerika Linien



För passagerarna var de vita fartygen fest, flärd och ett flott sätt att färdas. För personalen var det en möjlighet att se världen i en tid då resor till andra kontinenter var få förunnat. **För somliga även ett sätt att leva det liv man ville utan att bli trakasserad.** I år är det 50 sedan Svenska Amerika Linien lade ner sin verksamhet.

TEXT Conny Pettersson





”

Det är något speciellt med miljön. Men det som främst lockar mig är känslan av att **det här fartyget kommer att ta mig ut till alla världsdelar**. Vad jag skulle jobba med på fartyget kändes inte så viktigt.

Sagan om Svenska Amerika Linien (SAL) börjar på sätt och vis i motvind. När rederiet drar igång trafiken 1915 är inriktningen att frakta svenskar över Atlanten. Både dem som vill prova lyckan i det nya landet och dem som längtar hem. Tillsammans med posttrafiken ska det vara lönsamt att köra de stora fartygen med tre kronor på skorstenen över Atlanten. Men när intresset för att emigrera till Amerika avtar i början på 20-talet tvingas rederiet att söka en ny inriktning.

I stället för frakt av post och svenskar med begränsad ekonomi bestämmer man sig för att satsa på lyx och flärd. SAL startar kryssningar till världens alla hörn. De vita båtarna förknippas med exklusivitet för resenärer med tilltagen plånbok, inte minst Greta Garbo, som ofta väljer Svenska Amerika Linien när hon reser hem till Sverige. Generellt är dock passagerarna övervägande amerikaner. De är förmögna, uppskattar livets goda och förstklassig service.



Tommy Stark.

För att erbjuda den service som passagerarna förväntar sig är personaltäteten på SAL-fartygen hög. Antalet som jobbar ombord är ofta fler än antalet passagerare. Det finns till exempel "uppassare" och "hisspojkar" ombord. Hierarkin är tydlig. Även om många har scheman som innebär jobb sju dagar i veckan, är det de ljusa minnena som ligger närmast hjärtat hos de sjömän vi pratar med. Omdömen som "det bästa jag gjort", och "en tid jag aldrig glömmet" återkommer.

Det på många sätt händelserika året 1968 är Tommy Stark 16 år och på julesemester på Kanarieöarna tillsammans med sina föräldrar och sin bror. Tack vare

att hans pappa är bekant med en passagerare får familjen kliva ombord på SAL-fartyget Kungsholm som är på jul- och nyårskryssning.

Medan föräldrarna och hans bror och deras bekanta tar en drink i baren passar den nyfikne Tommy på att gå runt på båten och känna in atmosfären. Det är något speciellt med miljön som lockar. Där och då bestämmer sig Tommy Stark: Här ska jag jobba efter att jag tagit studenten, om två och ett halvt år.

– Jag upplever Kungsholm som ett jättestort fartyg. Men det som främst lockar mig är känslan av att det här fartyget kommer ta mig ut till alla världsdelar. Jag kommer att möta kulturer och människor jag kanske inte annars skulle göra. Vad jag skulle jobba med på fartyget kändes inte så viktigt, mer än att det vore trevligt att få jobba med passagerarna.

Några år senare skickar Tommy in en ansökan. Svaret: "Tack för visat intresse men tyvärr". Behärskat upprörd hör han av sig till SAL:s huvudkontor i Göteborg och ber att få prata med personalchefen. Den då 18-åriga Tommy Stark berättar om hur han jobbat på Grand Hotel i tre somrar och träffat de amerikanska gästerna varje dag. Han avslutar med: "Den 28 juni 1971 ska jag med på Nya Kungsholm, jag tar vilket jobb som helst!". Personalchefen tog uppenbarligen intryck av den envetne ynglingens samtal. Inom en vecka kommer ett brev med ett nytt besked: Han är välkommen ombord att jobba som mässuppassare/diskplockare i personalmatsalen.

– Det är en fantastisk känsla att stiga ombord på fartyget som ligger vid Stigbergskajen och Amerika-skjulet. Fartyget är lyxigt inrett. Det doftar fräscht och rent och det finns AC på hela båten.

Den första resan går från Göteborg via Köpenhamn och över till New York. Där stiger kryssningspassagerarna ombord vid Pier 97 på 57:e gatan. Tommy Stark avancerar efter någon vecka till så kallad barnisse,





Café de Paris. Tommy Stark, tvåa från vänster, tillsammans med chefen och två arbetskamrater.

SVENSKA AMERIKA LINIEN

- Svenska Amerika Linien (förkortat SAL) trafikerade världshaven mellan 1915 och 1975. Den första tiden var inriktningen linjetrafik över Atlanten, men i takt med att emigrationen till Amerika minskade satsade rederiet alltmer på lyxiga kryssningar, vilket blev populärt bland välbärgade amerikaner, ofta änkor till förmögna män, som tog med sig hela staben ombord. Under andra världskriget stoppades den ordinarie trafiken, fartygen chartrades av USA:s regering och Röda Korset och tjänstgjorde som utväxlingsfartyg för krigsfångar, diplomater och andra civila internerade.
- Sommaren 1956 kolliderade M/S Stockholm med det italienska fartyget S/S Andrea Doria och 51 personer omkom.
- SAL var en del i Broströmskoncernen. Dan-Axel Broström var den siste ledaren av den framgångsrika redardynastin, han syntes oftare i skandalpressen än på affärssidorna och 1969 lämnade han alla sina uppdrag i koncernen. När SAL lades ner 1975 miste totalt 1200 ombordanställda sina arbeten. Dan-Axel Broström avled 1976. Broströms köptes upp av danska A.P. Møller-Mærsk. I augusti 2012 meddelar Maersk att anrika Broström läggs ner i Göteborg.

Källa: Wikipedia, Populär historia, brostroms150.se/historia



Foton: Privata

Tommy Stark med arbetskamrater som jobbade på Veranda deck. Den huvudsakliga sysslan är att servera drinkar.



som assisterar bartendrarna. Arbetsgifterna är bland annat att se till att öl- och spritförrådet i baren är fyllt och att pressa juice och servera tilltugg till passagerarnas cocktails.

Det är viktigt att få en god relation med passagerarna. Ge god service, var gärna personlig, men inte privat.

– Det handlar bland annat om att vara uppmärksam, komma ihåg namn och vad passagerarna dricker. Till exempel: Mr Brown dricker alltid en whiskey vid namn Johnnie Walker Black Label med *en* isbit i, inte två, och ett seltersglas med ramlösa i. Mrs Brown föredrar en champagnecocktail med en sockerbit och ett stänk av Angostura, samt ett twistat apelsinskal som dekoration, säger Tommy Stark.

duktiga på att känna in andra människor och deras förväntningar, säger Arne Nilsson.

Bland servicepersonalen på Svenska Amerika Linien jobbar de allra flesta sju dagar i veckan på olika skift under dygnet. När fartyget lägger till i en hamn ett dygn eller två är arbetstempot lägre. Ofta finns då möjlighet att gå i land. I Hongkong köper Tommy en stillbildskamera och film eftersom det är billigt där. Lönen betalas ut i dollar och är inte så hög. Drygt 1500 svenska kronor i månaden. Men mat och boende ingår ju. Utöver lönen kan också ett vederlag kvitteras ut vid avmönstringen.

Förutom den avtalsenliga lönen och vederlaget har personalen som träffar passagerarna god möjlighet

”

Hisspojken tjänar mer än förste styrman på att **borsta bort obefintliga dammkorn på passagerarnas kavajer**. Det gör styrmannen förbannad.

Bland dem som jobbar inom service på båten finns det många som gått till sjöss för att kunna leva sitt liv utan att riskera att bli trakasserade: Homosexuella män är överrepresenterade bland servicepersonalen. Fartygen är en slags frizon där gaymän slipper att bli uttittade eller förföljda.

Tommy är förberedd på detta. Han har jobbat på Grand Hotel i Stockholm, där flera arbetskamrater varit homosexuella. För andra kollegor känns det till en början lite ovant.

Ombord på Kungsholm finns ett femtontal amerikanska tillika homosexuella herrar med uppgift att agera sällskap åt ensamresande kvinnliga passagerare. Det är viktigt att det inte förekommer relationer mellan passagerare och personal.

– Det kan uppstå en del dråpliga situationer när kvinnliga passagerare visar intresse för sällskapsherrarna, berättar Tommy Stark.

Sociologen Arne Nilsson skildrar i boken ”Såna på amerikabåtarna” gaylivet på SAL-båtarna. Det finns enligt honom flera förklaringar till att så många homosexuella

män sökte sig till båtarna.

– Sverige var ett land med rotad homofobi. Ett industriland med bruket, fabriken, skogen och sågen som stora arbetsgivare. Där trivdes man inte som gay. Hotell- och restaurangbranschen lockade mer. En rörlig bransch med mindre social kontroll. Dessutom skulle jag vilja påstå att många homosexuella män är

att tjäna ytterligare. Är servicen förstklassig är de förmögna amerikanska gästerna inte främmande för att betala rejält med dricks! Den delas inte gemensamt utan behålls av den som fått den. Tommy lär sig att för att få dricks gäller det att vara lyhörd och lära känna passagerarna.

Några år tidigare, i mitten på 60-talet, mönstrar 22-åriga Hans Karlsson på M/S Gripsholm. Han är uppvuxen i Loftahammar i Västerviks kommun och har sett fartyg lägga till och kasta loss sedan barnsben. Något annat än att gå till sjöss finns inte. Hans har varit sjöman på fraktfartyg sen han var 14 år. Nu är han rorgångare, med uppgifter som att köra tenderbåt med passagerarna in till land i hamnar där Gripsholm är för stor för att kunna gå ända in, gå vakt på landgången och diverse småarbeten som att sy kapell. Hans Karlsson och hans arbetskompisar har inte alls samma möjlighet att få dricks.

– Hisspojken tjänar mer än förste styrmannen på att borsta obefintliga dammkorn från passagerarnas kavajer. Det gör styrmannen förbannad. Det händer någon gång att jag erbjuds dricks. Ofta tackar jag nej, jag tycker det är genant. Det är en annan kultur hos oss än hos serveringspersonalen.

På en kryssning delar Hans Karlsson hytt med en polack. Det är sällan osämja mellan arbetskamraterna. Alla är unga och flexibla, en arbetsvecka på 56 timmar är inget problem. När båten ligger i land bryts schemat och det kan ordnas sightseeing för ledig besättning. På en strand i Bombay ser Hans Karlsson en pojke som tycks ha en kniv genom halsen. Han blir alldeles



Arne Nilsson.



Tommy Stark vid den främre skorstenen, utanför Mexiko.



Hans Karlsson sätter flaggan när båten ligger i New York.

I land. Tommy Stark på besök vid en skola utanför Keelung, Taiwan.

skakig. Det visar sig tack och lov vara fejk. Ett sätt att försöka få en slant av turister i det fattiga Indien, men ett lidande för pojken.

Även om besättningen har möjlighet till äventyr i land ligger fokus självfallet på passagerarnas reseupplevelse. De som har störst plånböcker hoppar av vid en hamn för att turista medelst flyg, och hoppar sedan på vid en annan hamn, någon annanstans i världen.

Stämningen på Gripsholm är för det allra mesta god. Men mitt i all fest och flärd inträffar något tragiskt när fartyget ligger i hamn i Port St. Mary, på Isle of Man i England, berättar Hans Karlsson.

– Det är kraftig sjögång och en livbåt ska vinschas upp. Ju länge upp båten kommer, desto kraftigare blir pendelrörelsen. Till slut krokas fästena ur och båten faller ner. Ombord på livbåten är bland annat matrosen Larsson från Umeå som avlider.

Hans Karlsson och arbetskamraterna har just mist en nära kollega.

– Det var mycket tragiskt. Självklart blir det en viss stämning på hela båten när något sådant här händer, men allting måste gå vidare. Det märkliga med Larsson var att han bara var drygt 20 år gammal men

alltid pratade om döden i olika sammanhang. Det är kusligt att den drabbade honom så tidigt.

De flesta som jobbar på båtarna är unga, precis som den förolyckade Larsson. Lättmatrosen Peter Sandblom är bara 17 år när han börjar på Gripsholm och blir arbetskamrat med Hans Karlsson. Peter har tidigare jobbat på Lloydbåten Massilia, men att jobba på Gripsholm och följa med på Jorden runt-kryssning var något annat:

– En underbar tid. Jag firar min 18-årsdag i Aca-pulco. Jag försöker lära mig att surfa på Honolulu, men det går inget vidare. Man får se världen. Vi kommer alltid till fina hamnar och ligger på bästa plats. Jag får se mycket mer jämfört med att vara på ett fraktfartyg, säger han.



Hans Karlsson.





Foton: Privata

Peter Sandblom och Bengt Molin jobbar på bogen under tiden fartyget ligger i hamn i New York.

Peter Sandblom.



”

Jag kan ångra
än idag att jag
inte **tog några**
år till på sjön.

Efter ett år på Gripsholm mönstrar Peter Sandblom på fraktfartyget M/S Japan. Sedan går han i land för gott och utbildar sig så småningom till kylmontör.

– Jag kan ångra än i dag att jag inte tog några år till på sjön. Året på Gripsholm ligger mig varmt om hjärtat och jag tänker ofta på den tiden. Skulle SAL-båtarna finnas kvar i dag hade jag gärna åkt med!

För Hans Karlsson fortsatte livet till sjöss hela arbetslivet och även efter pensionsåldern. Han köpte en egen fraktskuta 1969 och har sedan dess ägt flera fraktfartyg.

Hans Karlsson och Peter Sandblom håller kontakten, mestadels via telefon, och var häromåret ner till Marinmuseet i Varberg för att se utställningen om Svenska Amerika Linien tillsammans.

Tommy Stark gick i land 1973 efter nästan två år på Svenska Amerika Linien när det var dags att rycka in i lumpen. Efter muck utbildade han sig och jobbade bland annat som personalchef, men han har många vänner kvar från SAL-tiden. Ett gäng på åtta personer brukar ses en helg per år och prata gamla minnen.

Två år efter att Tommy Stark gått i land, 1975, bestämmer sig Broströmskoncernen för att lägga ner Svenska Amerika Linien. Varför beror på vem man frågar, men de skäl som brukar nämnas är ökande konkurrens från flyget, oljekrisen och konflikt mellan arbetsgivaren och Sjöfolksförbundet om vilka arbetsvillkor som skulle gälla på båtarna. Interna stridigheter inom Broströmskoncernen är en annan anledning. Sannolikt beror nedläggningen på en blandning av alla dessa faktorer.

I år är det dubbeljubileum för Svenska Amerika Linien. Det är 50 år sedan den lades ner och 110 år sedan trafiken startade. På Youtube finns en super 8-film när M/S Kungsholm i juni 1975 lämnar Pier 97 i New York för en sista Nordkap-kryssning. Unga besättningsmän och lite äldre passagerare vinkar adjö och glider i väg på den sista resan.

Den fartygsintresserade kalenderbitaren minns att det i år också är tio år sedan som M/S Kungsholm styckades i bitar och skrotades – trots idoga försök att rädda fartyget och föra henne till Göteborg.

Att gemenskapen med arbetskamraterna finns kvar efter 50 år är inget unikt för Tommy, Hans och Peter. I en Facebook-grupp delas både gamla bilder och historier från förr, och bilder från luncher och återträffar.

Låt oss hoppas att jubileumsåret 2025 omfattar lite extra fest och flärd. ●

KLASSKILLNADER

● Svenska Amerikalinjen var kronan i den svenska kryssningstrafiken under 1900-talet. Fartygen kallades "de flytande palatsen".

● 1:a klass var en exklusiv toppklass, med matsal och umgägesutrymmen i ädelträ, svinlädertapeter, konstverk och förgyllningar som på det finaste hotell. Även 2:a klass var elegant.

● 3:e klass var i enklaste utförande för att möjliggöra en billig överfärd. Klassindelningen behölls under nästan hela mellankrigstiden, tills 2:a och 3:e klass slogs ihop och ersattes av turistklass.

● 1:a klass och turistklass består än idag på världens kryssningsfartyg.

Källa: Sjöhistoriska museet

SVENSKA AMERIKA LINIENS PASSAGERARFARTYG 1915-1975

Fartyg	Byggt	I tjänst för SAL	Noteringar
S/S Stockholm	1900	1915-1928	Sänkt 1942.
S/S Drottningholm	1905	1920-1946	Skrotad 1955.
S/S Kungsholm	1902	1923-1924	Skrotad 1928.
M/S Borgholm	1899	1924-1934	Skrotad 1953.
M/S Gripsholm	1925	1925-1954	Skrotad 1966.
M/S Kungsholm	1928	1928-1942	Skrotad 1965.
S/S Kastelholm	1929	1929-1952	Skrotad 1965.
S/S Marieholm	1934	1934-1940	
M/S Stockholm	1938	aldrig i trafik	Förstörd i brand före leverans 1938.
M/S Stockholm	1941	aldrig i trafik	Såld till italienska regeringen efter färdigställandet, sänkt 1944.
M/S Stockholm	1948	1948-1959	Kolliderade med Andrea Doria 1956. Sista turen 2020.
M/S Kungsholm	1953	1953-1965	Sänkt 1984.
M/S Gripsholm	1957	1957-1975	Sänkt 2001.
M/S Kungsholm	1966	1966-1975	Skrotad 2017.
M/S Lindblad Explorer	1969	1972-1980	Sänkt 2007.

Källa: Wikipedia



Greta Garbo spelar shuffleboard ombord på ett av Svenska Amerika Liniens fartyg.

Foton från Sjöhistoriska museet



Första klassens sällskapsrum på M/S KUNGSHOLM. Foto: Gösta Lidén



Män utför övningar i gymnastiksalen i första klass ombord på M/S GRIPSHOLM.



Förstaklasshytt på DROTTNINGHOLM.



Tredjeklasshytt på DROTTNINGHOLM.

Har du funderat på saker du skulle vilja förändra på din arbetsplats?
Är du nyfiken på **vad det innebär att arbeta fackligt**? Sjömannen bad några av Seko sjöfolks förtroendevalda att berätta om sin arbetsvardag.

Så ser vardagen ut om du är

Katrin Ansarfwe, sektions- ordförande, Destination Gotland

Katrina Ansarfwe är en av flera inom Seko sjöfolk som jobbar med fackliga frågor under sin arbetstid, i hennes fall på hundra procent. Hon är sedan 2018 sektionsordförande på Destination Gotland.

Rederiet bedriver trafiken mellan fastlandet och Gotland på uppdrag av svenska staten.

Katrinas fackliga vardag börjar på kontoret i Visby om inte uppdraget kräver att hon ska ut på resande fot. Under hennes tid som ordförande har bolaget fått hem två nybyggda fartyg och hon upplever att kunskapsnivån ökat både från fackets och rederiets sida. Katrina Ansarfwe har en bakgrund som kabinvärd och arbete inom intendenturen. Senast hon jobbade ombord var 2019. Eftersom förtroendeuppdragen är utspridda mellan olika fartyg har det varit svårt att kombinera de båda uppgifterna.

Vad är det bästa med ditt jobb?

– Det måste nog vara när man kan hjälpa en medlem så att han eller hon får den upprättelse som den är i behov av, säger Katrina Ansarfwe. Då upplever man en känsla av att ha gjort nytta.

Du använder begreppet upprättelse, hur kommer det sig?

– Det är tyvärr krasst så att majoriteten, ungefär 95 procent, av gångerna när en medlem hör av sig så är det något negativt. Det är ytterst sällan man hör av sig med något positivt. Jag vet att det fungerar så och kan hantera det. Men när någon kommer med uppmuntrande ord eller handlingar så väger det upp för alla tunga stunder. Ja, det lever man väldigt länge på.

Vad gjorde att du började arbeta fackligt?

– Det här är inget som man söker. Det är något man får, ett förtroendeuppdrag. Mina medarbetare ansåg att jag skulle göra det här bra och frågade mig om jag kunde tänka mig att vara ordförande. Tidigare hade jag varit skyddsombud.

När trivs du bäst med jobbet?

– När jag ser gemenskapen och styrkan bland de förtroendevalda. Det finns alltid hjälp och råd att få. Det finns så många kompetenser man kan vända sig till.

Kan du se tillbaka på någon facklig "seger" under din tid som ordförande?

– Att vi kommit så långt med en sam-syn hur vårt kollektivavtal är utformat. En seger är det arbetsmiljöprotokoll som



Katrina Ansarfwe.

skrevs när M/S Gotland kom hem och började gå i trafik. Det var ett fint samarbete mellan fack och arbetsgivare.

Jörgen Cardell

Annon

Viktig information om din försäkring

Har du tecknat en sjuk- och efterlevandeförsäkring hos Folksam och närmar dig 65 års ålder? Då bör du veta att försäkringen upphör vid den åldern.

Är du fortsatt yrkesverksam efter 65 kan du förlänga försäkringen till 69 års ålder. Kontakta Folksam om du vill ansöka om förlängning.



fackligt förtroendevald

Daniel Estius, sektionsordförande, Blidösundsbolaget

Daniel Estius har jobbat lång tid i skärgårdstrafiken i Stockholm. Nu är han sektionsordförande för Seko sjöfolk i Blidösundsbolaget. Det betalda fackliga arbetet handlar om ungefär 25 procent av en heltid. Läs här om hans tankar kring att vara sina arbetskamraters företrädare.

Blidösundsbolaget bemannar 21 av Waxholmsbolagets båtar. Dessutom har bolaget 17 egna båtar. Daniel är anställd som matros. Under vår och sommar jobbar han som eldare på ångbåtarna. Under vintern brukar han vara på en av de isgående båtarna, Dalarö, som går i mellanskärgården.

– Jag sitter ofta i fackligt arbete med min telefon eller dator, både under jobbet ombord och på min fritid. Vissa möten sker på schemalagd arbetstid men jag kan också jobba hemifrån, säger Daniel Estius.

– **Samtalen kan handla om** det mesta, men två frågor är återkommande teman sedan vi gick in i Blidösundsbolaget 2019. Det handlar om löner och scheman, två saker som det varit ganska mycket strul med. De puckarna är de viktigaste och

mest påtagliga för medlemmarna. Ofta handlar det om tråkigheter när man kopplas in och då kan man känna sig ganska ensam. Missnöje kan riktas både från medlemmar och företaget, i samma fråga. Lyckligtvis har vi en stor styrelse, och stöd kommer också från många fina medlemmar, vi som alla tillsammans utgör facket! I grunden älskar jag och de flesta kollegor våra jobb och då känns det meningsfullt att få vara med och påverka och föra andras talan.

Hans engagemang började med en politisk övertygelse, ganska röd säger han själv, och han anser att samarbete gynnar precis alla.

– Jag har alltid varit medlem i facket och står nära arbetarrörelsen i själen.

Han tycker att jobbet är kul och varierande och gillar att det finns många sköna individer.

– Det är unga och gamla, män och kvinnor, landkrabbor och salta sjömän. Vi har en stark sammanhållning och de allra flesta är fackligt anslutna. Samtidigt är vi ett prövat släkte. Efter Waxholmsbolagets privatisering 1994 har det varit upphandling på upphandling. Det har varit havererade upphandlingar, konkurser, verkstadsföretag som aldrig sett en båt som har tagit över och så vidare. Men många



Daniel Estius.

gillar sitt jobb så mycket så det har varit unikt låg personalomsättning bland de tillsvidareanställda.

För Daniel Estius är det väldigt viktigt med medlemsdemokrati.

– Vi är en förening där alla ska få komma till tals och vi hjälper varandra. Tillsammans får vi det bättre, ensam är du svag.

Jörgen Cardell

Annon

A-kassan

Kollektivavtalad a-kassa i ny utredning

Försäkringschefen på Sekos a-kassa, Alexander Augst, har varit en av experterna i en statlig utredning som tittat på förutsättningarna för en kollektivavtalad a-kassa.

Utredningen om en kollektivavtalad

arbetslöshetsförsäkring tillkom under 2021 efter en uppgörelse mellan ett urval av parter på den svenska arbetsmarknaden. Utredningen ska inte förväxlas med den nya arbetslöshetsförsäkring baserad på inkomster, som redan är beslutad.

– Den här utredningen visar att det finns förutsättningar för att kunna införa en kollektivavtalad försäkring, säger Alexander Augst.

– Den skulle gynna de som arbetar på arbetsplatser som har tecknat

kollektivavtal med facket, vilket är ungefär 85 procent av landets arbetstagar. Resten skulle omfattas av den statliga försäkringen.

I slutet av december lämnade utredningen sitt slutbetänkande till regeringen. Vad som händer med frågan efter detta vet inte Alexander Augst.

– Det finns flera varianter på vad regeringen kan välja att göra med slutbetänkandet. På a-kassan följer vi frågan. **CECILIA LUNDQVIST**



Foto: Åsa Cederbom/Barometern

Venus vid kaj i Mönsterås hamn, där Lasse Lind hivar över en säck lök till en av de trogna kunder som kommer ner till hamnen för att handla.

Är Venus Sveriges sista träfraktskuta?

I senaste numret av Sjömannen hade vi ett uppskattat reportage om skonaren Ingo, som antogs ha varit landets sista träfraktskuta. Redaktionen fick in ett tips från en uppmärksam läsare, om att

träskutan Venus ännu fraktar potatis – även om det är mer som en hobbyssysla under den varma årstiden. Lars Lind heter skepparen som trafikerar kusten mellan Mörbylånga och Oxelösund för

att sälja potatis och lök.

Lars Lind är född 1942 och har tillbringat större delen av sitt liv till sjöss. Venus byggdes 1920 och har hemmahamn i Valdemarsvik.



Illustration Lars R Melander

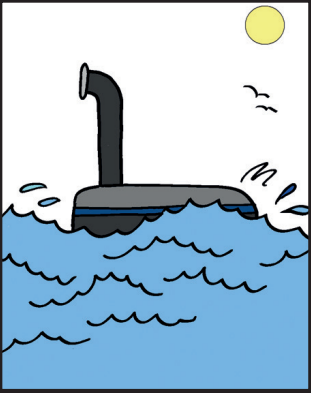
TURTURDUVOR I MASKIN.





Foto: jmg71

LÄGGA SIG SIDA VID SIDA	STACK-ARS!	BE-HÄLL-ARE	BÄSTA BETYG NU IGEN
BEN-DEL	KAN MAN LIGGA PÅ UTE PÅ HAVET	ABBOT	PLÖTS-LIG CHOCK
RÖD-KALL-EN	FAST-LAGD FÄRD-VÄG	RE TRUBB-SLAG	
		VIND-SVAG	



BÅR SKEPP-AREN?	FÖRTÖJNINGS-ANORDNING MED BOTTENFASTA PALAR	VOLVO OCEAN RACE	BAND NÅGOT LISTIGT	SOVJET-UNIONEN ROM-ERSKA RINGAR	FISK OCH ARBETE
1723-18					

ORSAK-AR 40 KNOP I SALT-STRÖM-MEN	DYRBAR SOM EN HJÄRTE-VÄN	MYNT-ET	KIMRÖKEN	GUEVARA I SYDAMERIKA	ÄLDRE TORK-HUS

JÄMT-LANDS-ORT	GER HART VIRKE	GRAND LUXE	KALLAS HAVET VID ANA-TOLIEN	GITTA	PÅ BIL I BERN

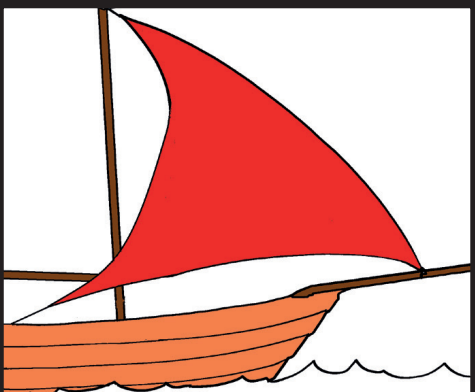
SKIDÅK-AREN R. PERS-SON	BETE FAST INTE TAND	FISK	ÖVER KUNG	DIA-METER	SKARA-BORGS LÅN

TRÅL-ARES RED-SKAP	LETTISK HAMN-STAD	DRAGG	FINSKT NAMN MAST-BOM	LAN-TERNA	BRÄNN-ANDE

STAG-SEGEL LÅNGST FÖRUT	SPORT-KLUBB RADIO-FÖRK.	TON NUMMER-TVA	BRUNKE-BERG	10X10 METER	STAT-LIG IS-BRYT-ARE

LATI-NETS HAV	TIDAN OCH LIDAN	BRAHE-HUS VID GRÄNNA	KAN LITSAS TILL FÖR-STAG

MYNNAR I CUX-HAVEN	THORS BÅT I MARK-PLAN	SLÅKT



ÅR PIGMENTLÖS	SLÅS TILL HALV-SLAG	TAKÅS FOSFOR	HJÄLP-ORGANI-SATION



Att prata om relationer är nyttigt

Då det här numret av Sjömannen har temat relationer ombord ville även jag beröra ämnet i denna vänsterkant. Vid första anblicken tycks ämnet kanske inte särskilt politiskt eller ens angeläget ur ett arbetsrättsligt perspektiv. Är inte det här mest smetigt? Skvaller? Underströmmar av missynsamhet och är det förresten inte privat och så pratar vi inte mer om det? Punkt. Eller? Jag slänger ut en blänkare i ett av mina sociala medier för att se om någon ens bryr sig och minsann. Det gör vi ju. Okomplicerat är det inte, kanske smetigt, men angeläget? I allra högsta grad.

Helt ovetenskapligt och mycket nyfiket skapar jag en omröstning i sociala medier för att se vad som är svårast med relationer på jobbet. Det som verkar vara svårast är att förhålla sig professionellt till en partner under arbetstid, att gränsen mellan vad som är jobb och vad som är privat blir suddig. Och inte helt oväntat, skvallret. Att vi talar med varandra om både egna relationer och de relationer som finns i vår närmiljö är naturligt, rentav nyttigt. Forskare vid Linköpings universitet definierar

skvaller som *ett informationsutbyte mellan individer om en person som inte är närvarande vid utbytet*. Det är inte givet att den informationen är negativ. Skvaller har en lägereldsfunktion för människor och när vi ägnar oss åt det skapar vi intimitet inom gruppen. Positivt skvaller kan rentav bygga förtroende i en grupp. Ibland blir det fel, men ofta är både vi som individer och gruppen som helhet okej så länge ingen agerar med den medvetna avsikten att skada. Individer som använder skvaller som manipulation eller för att skada visar tecken på antisocialt

beteende och det är något som en arbetsgivare behöver vara medveten om och helst också agera på.

Alla människor jorden runt, i alla åldrar och samhällsklasser ägnar sig åt skvaller dagligen, 52 minuter om dagen närmare bestämt. Och i huvudsak är det rätt oskyldigt, att få höra på lunchrasten vem som väntar barn, är sjukskriven eller på semester är helt enkelt en del av den mänskliga upplevelsen. Också den gången det handlar om oss själva. Som kollektiv behöver vi i någon mån kunna förutse varandra, då är kunskap om enskilda i gruppen bra att ha. En ganska liten del av det skvaller vi alla ägnar oss åt är negativt, ungefär 15 procent. Hit hör sådant som att prata om andras utseende på ett nedlåtande sätt, att tala illa om andras relationer och att säga andras arbetsprestationer. Det här är inget vi direkt mår bra av att ägna oss åt, än mindre att utsättas för, men också det här skvallret fyller en funktion för gruppen. Det kan hjälpa till med att förstå hur gränser och förhållningssätt fungerar på just din arbetsplats. Så länge det här

skvallret inte utgör någon större andel får det nog ses som normalt, om än inte alltid så trevligt.

Till sist finns den typen av prat som är ämnat att skada någons anseende och förtroende. Det här är inte skvaller, mer sannolikt rör det sig om någon form av förtal. Medan de två tidigare typerna av skvaller håller ihop och definierar en grupp så syftar förtälet till att driva ut en eller flera personer från gruppens gemenskap. Din arbetsgivare ska alltid utreda sådant och vidta åtgärder för att det inte ska fortgå. Du kan också själv överväga om du vill göra polissak av det. Så länge du inte startar en motkampanj av samma kaliber som förtalarens så gör du gruppen en viktig tjänst genom att synliggöra antisociala tendenser hos kollegor. Be om hjälp när det behövs.

Och känn dig fri att prata om Lenas semester fast Lena inte är i rummet, det är bra för dig och andra.

PETRA SVIBERG

Detta är en krönika. Eventuella åsikter som uttrycks är skribentens egna.

Annon



TT-Line

9 modern RoPax ferries
9 routes in 6 harbors
6 locations in 4 countries

Join the TT-Line team!

Bra att veta som medlem

Medlemsavgift

För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 490 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 medlemservice 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 medlemservice. 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 medlemservice 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

Blidöundsbolaget

Sektionsordförande Daniel Estius,
070 623 91 84,
daniel.estius@seko.se
Vice sektionsordförande Eric Ekblom

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 Hultström
blackwellpoint@hotmail.se
Kontaktombud Beatrice Vestin
bea.sekosjo@gmail.com

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
Vice sektionsordf Benny Johansson

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

Sektionsordförande Gustav Möller,
gustav.moller.seko@gmail.com
Vice sektionsordf. Rasmus Jonsson

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

Tugab Construction

Kontaktombud Robin Uusirantane,
070 625 73 08,
uzirobin@gmail.com

Viking Line

Sektionsordförande Bent Björn-Nielsen,
073 802 38 77
huvudfortroendeman.birkagotland@vikingline.com
1:e vice sektionsordförande
Josephine Paloranta
2:e vice sektionsordförande
Sunna Aikio

Wallenius Marine

Sektionsordförande Björn Jonasson,
08 772 06 99, 070 772 06 99,
bjorn.jonasson@walleniusmarine.com
Vice sektionsordförande Bo Enmark,
bosse@myntet.ac

Öresundslinjen

Sektionsordförande Erika Johansson,
070 518 62 14, erij@molslinjen.com
Vice sektionsordf. Mattias Andersson
mata@molslinjen.com



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

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 ÄRENDE

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

Ombudsman Camilla Widman

camilla.widman@seko.se
Tel: 010-482 17 51

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