

SJÖMANNEN

NUMMER 3, 2020

**Många uppsagda
i Tallink Silja**

► 6

**"Jämställdhet handlar
om förtroende"**

► 10

**Pandemin slog hårt
mot säsongspersonal**

► 12

FULL FART FÖR BALLERINA

► 14



Pandemin slog mot säsongare

Det har varit en ovanlig sommar. Seko sjöfolk uppskattar att mellan 400 och 500 säsonganställda inom skärgårdstrafiken blev utan jobb på grund av pandemin.



Grizzlys besättning hoppas på mer jobb

Hamnen i Gävle växer och moderniseras med nya kajer, bredare inlopp och ökad automation. Matros Robin Uusirantanen och kollegorna ombord på bogserbåten Grizzly af Gefle hoppas att det ska leda till fler bogseringar och kanske ytterligare en besättning.



Uppsägningar i Silja

Nästan 300 anställda på Seko sjöfolks avtalsområde sägs upp från Tallink Silja. – Det är djupt tragiskt att så många drabbas, säger ombudsman Oskar Lindskog.



Vill bredda rummet

Jämställd representation i demokratiska organisationer handlar ytterst om förtroende. Det menar Petra Sviberg, tidigare ombudsman och nu förtroendevald i Viking Line.



Volontärens vardag

Stenaanställda Maria Ekstrand är volontär på sjukhusfartyget Africa Mercy. För Sjömannen berättar hon om vardagen ombord – som hastigt förändrades när coronapandemin kom.



Vissa glömmor fort

Girighet gör att säkerheten inte längre sätts först, skriver Rikard Mattsson i sin krönika. Sjösäkerheten naggas i kanterna när redare väljer gammalt tonnage och låg bemanning.

ANSVARIG UTGIVARE: Jonas Forslind, jonas.forslind@seko.se

REDAKTÖR: Klara Johansson, klara@sjomannen.se, 031 42 95 21

ANNONSER: Jonas Forslind, jonas.forslind@seko.se, 031 42 95 34

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 200 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: Eric Gustafsson och Joakim Andersson, Rederi Ballerina. Foto Linda Sundgren

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



Nu behövs nystart

Nu är sig likt inom sjöfarten, och ja, nästan inte någon annanstans heller. En del saker kanske kommer att bli någotsånär normala igen, men vi vet inte vad, eller om det någonsin blir som innan. Det enda vi egentligen kan vara säkra på är att vi inte vet när det i så fall sker.

Coronautbrottet har påverkat och drabbat oss alla i någon form. Allt ifrån det allra värsta, att förlora nära och kära, till att förlora sitt arbete, som är ett helvete idag med den situation som uppstått på arbetsmarknaden.

Det kommer att behövas återstarter och omstarter efter sommaren. Förutom att de flesta färjerederierna har gjort stora förluster ekonomiskt under vår och sommar, så behöver de rida ut höst och vinter också. Sjöfolket har drabbats hårt med många varslade och uppsagda.

Och i stort sett alla säsongsanställningar, som vi vanligtvis brukar ha från april till en bit in i september, bara försvann. Arbetstillfällena gick från runt 1 000 till 0.

I detta läge pratar ett par partier otroligt nog om skattesänkningar och att satsa på ett utökat rutavdrag. Det är ju inte rutavdrag eller skattesänkningar vi behöver nu! Vad vi behöver är kraftfulla stöd till både arbetare och företag. Vi måste starta om med kraftfulla investeringar.

Det är livsviktigt att starta om Sverige med kraft. Gör vi inte det så hamnar vi i baksätet, och då blir det andra länder och andra företag som tar över näringar och är konkurrenskraftigare än de svenska företagen och de svenska arbetarna.

» Det är livsviktigt att starta om Sverige med kraft

När det gäller att starta om sjöfarten, både färje- och storsjöfarten, så fanns det redan innan covid-19 skarpa, billiga och realistiska förslag på åtgärder för att göra svensk sjöfart ännu bättre och konkurrenskraftigare. Vi har under många år, inom ramen för samarbetet Blå Tillväxt, försökt få regeringen att genomföra detta. Nu är det hög tid att verkställa det som arbetsmarknadens parter är överens om. Om regeringen genomför Blå Tillväxts förslag inom 6–12 månader, så skulle vi få en stark, framtidssäkrad och livsviktig sjöfart och möjlighet att utveckla svensk sjöfartsnäring och svenska arbetsplatser under svensk flagg!

Sveriges beredskap för kris var inte bra. Jag hoppas att vi efter utredning av vad som inte fungerat bra under krisen kan åtgärda och bygga bort dessa brister med väl satsade skattemedel. Vi behöver inte försämrings i LAS och otrygga anställningar. Det är inte det vi bygger upp Sverige igen med – tvärtom.

Facket är starkt och förhållandet på arbetsmarknaden med arbetsgivarna är jämlikt. Det behövs inga förändringar i arbetsrätten. Och för att vara helt ärlig: Krisen visade med all tydlighet att både rederier (de allra flesta) och Seko gjorde snabba och bra uppgörelser för båda parter. Det låg i allas intresse att rädda både företag och anställda, med alla tillgängliga medel och inom arbetsrättens regelverk, som hjälpte i de flesta fall men tyvärr inte överallt.

Regering: gör en nystart tillsammans med oss. Arbetsmarknadens parter genom Blå Tillväxt har både viljan och idéerna. Dessutom till en högst blygsam kostnad.

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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





Fabian Westerlund är sektionsordförande i Rederi Eckerö Sverige AB, där M/S Birka Stockholms och M/S Eckerös personal är anställd.

Foto Nelly Westerlund

Slutkryssat för Birka

Efter 49 år på Östersjön upphör Birka Cruises kryssningsverksamhet med M/S Birka Stockholm som en följd av den pågående coronapandemin.

Birka Cruises, som bedriver kryssningsverksamhet med M/S Birka Stockholm mellan Stockholm och Mariefhamn, tog i mitten av mars en paus på grund av den pågående covid-19-pandemin. Planen var att återuppta verksamheten så snart det var möjligt. Men i början av juli meddelade bolaget att man har för avsikt att upphöra med verksamheten.

– De ekonomiska konsekvenserna i covid-19-pandemins spår har slagit hårt mot hela rederinäringen och dragit undan benen för att driva vår renodlade kryssningsverksamhet vidare med rimlig lönsamhet, säger Birka Cruises vd Tomas Karlsson i ett pressmeddelande.

Oskar Lindskog, ombudsman i Seko sjöfolk, beklagar beskedet om att kryssningsverksamheten upphör.

– Det är väldigt tråkigt. Vi hoppades in i det längsta att det skulle gå vägen och att M/S Birka Stockholm skulle återuppta trafiken, säger han.

Fabian Westerlund är lokal sektionsordförande i rederiet sedan åtta år.

– Idag är en mycket tung dag, säger han samma dag som beskedet kommer.

– Vi har ju suttit i förhandlingar och diskussioner med arbetsgivaren under hela processen från det att fartyget skulle läggas upp i mars. Jag skulle ljuga om jag sa att detta beslut kom som ett helt otänkbart scenario, men vi hoppades in i det längsta att företagsledningen skulle se en framtid i Birka Cruises verksamhet och därmed i våra arbetsplatser. Uppenbarligen gjorde man inte det.

Han fortsätter:

– Jag har en personlig relation till väldigt många medlemmar och kollegor i rederiet som helhet. Och även till fartyget, som jag var med och hämtade i Fin-

land 2004 när hon var ny. Så att... nej, idag är helt enkelt en j-ligt jobbig dag.

Personalen ombord är anställd av Rederi Eckerö Sverige AB. I samma bolag är även M/S Eckerös besättningar anställda. De flesta är sedan april i år uppsagda på grund av arbetsbrist.

Veckan efter beskedet om Birka hölls förhandlingar med Seko sjöfolk.

– Förhandlingarna rörde bland annat vad detta innebär för bemanningen på M/S Eckerö. Eftersom alla är anställda i samma bolag är detta ett dystert besked även för dem, säger Oskar Lindskog.

Förhandlingarna resulterade i att 96 personer på Seko sjöfolks avtalsområde erbjuds återanställning på M/S Eckerö i slutet av oktober. De som har kortare uppsägningstid än sex månader får den förlängd för att undvika glapp.

– Det här är en Pyrrhusseger. Det är en trygghet för de 96 som erbjuds återanställning. Men samtidigt har sammanlagt flera hundra anställda gått och hoppat på återanställning och nu vet de att det inte blir så, säger Oskar Lindskog.

Text Klara Johansson

» Vi hoppades in i det längsta att det skulle gå vägen

OSKAR LINDSKOG, OMBUDSMAN

Tuff sommar i sundet

Foto ForSea



Mindre personal, uppskjutna semestrar och försäljningsrekord i shopen.

Sommaren på ForSeas M/S Aurora har varit tuff för personalen, enligt sektionsordförande Tiziana Cavalli de Lonti.

– Arbetsbelastningen har varit tung och folk går på knäna, säger hon.

Rederiet ForSea trafikerar rutten Helsingborg–Helsingør med bland annat svenskflaggade M/S Aurora. I våras korttidspermitterades delar av personalen på grund av coronapandemin.

– I mitten av juli släppte man på permitteringarna, men fram till dess var det kort om folk ombord. Om jag förstår rätt har rederiet tänkt att permittera igen när högsäsongen är över, säger Tiziana Cavalli de Lonti.



» Arbetsbelastningen ombord har varit tung

TIZIANA CAVALLI DE LONTI

Enligt henne har passagerarnivåerna varit förhållandevis höga under sommaren. Restaurangen ombord har ofta haft så många gäster som covid-19-

begränsningen tillåter och försäljningen i shopen har gått över förväntan.

– Jag har fått höra att man sålt mer än förra året trots coronatider. Det är ju fantastiskt! Men då förstår du att det varit påfrestande för besättningen, säger hon.

I överenskommelse med facket kunde de anställda inte ta ut någon sommarsemester i år. Istället får de ta semester mellan oktober och mars.

– Allt detta sammantaget gör att många är trötta nu, säger Tiziana Cavalli de Lonti.

Mikael Lindmark, ombudsman i Seko sjöfolk, delar bilden.

– Under en stor del av sommaren har man kört med lägre numerär än vanligt ombord och det har inneburit högt tempo för personalen, säger han.

I skrivande stund vet den fackliga organisationen inte vad företaget har för planer framöver. Rederiet har kallat till förhandling i slutet av augusti men ännu inte meddelat vad det gäller. Skulle det visa sig handla om neddragningar så är Mikael Lindmark skeptisk.

– Vi ser inte hur rederiet skulle kunna dra ner utan att skada personalen, säger han.

Text Klara Johansson

Ropax rullar på

Varken Finnlines eller TT-Line har märkt någon större nedgång under pandemin.

Ulf Nilsson, sektionsordförande för Seko i TT-Line, nyper sig fortfarande i armen. Det har han gjort sedan pandemin bröt ut.

– Det är fantastiskt att vi klarat oss så bra, säger han. Vi har varken drabbats av nedskärningar eller permitteringar som många andra rederier gjort.

TT-Lines fraktvolymer har gått ner något, men inte mycket, jämfört med samma tid i fjol. Antalet passagerare har i sommar varit betydligt lägre än förra året, men ändå över förväntan med tanke på pandemin.

I Finnlines ser det ut på samma sätt. Fraktvolymerna har gått ner något men inte mycket, och antalet passagerare har varit över förväntan under sommarmånaderna.

– Det tuffar på och fungerar bra ombord enligt de besättningsmedlemmar jag haft kontakt med, säger Mikael Lindmark, ombudsman i Seko sjöfolk.

Wallenius nya är på ingång

I Wallenius fortsätter problemen med av- och påmönstringar på grund av coronapandemin.

– Det är jättebesvärligt. Svårast är att skifta våra asiatiska besättningsmedlemmar, säger sektionsordförande Björn Jonasson.

Han har en del kontakt med rederiets filippinska sjömän som nu är hemma. Många är oroliga.

– De vet inte när de får komma ut och jobba igen. Eftersom de är kontraktsanställda har de ingen lön så länge de är hemma.

I höst väntas Wallenius tredje nybygge i Hero-klassen levereras. Fartyget som byggs på varv i Kina ska enligt tidigare uppgifter få svensk flagg. Tannhauser, som fartyget heter, har blivit försenad i flera omgångar men nu verkar det enligt Björn Jonasson som att leverans kan ske i september eller oktober.

– På grund av pandemin får Tannhauser troligtvis helsvensk besättning från varvet i Kina. Rederiet kan för tillfället inte skicka kontraktsanställda dit för att mönstra på. Vi hoppas såklart att hon ska ha svensk besättning även framöver men det vet vi inte, säger Björn Jonasson.



Många uppsagda i Tallink Silja

Nästan 300 ombordanställda sägs upp från Tallink Silja.

– Det är djupt tragiskt att så många drabbas, säger Oskar Lindskog, ombudsman i Seko sjöfolk.

I maj lade rederiet ett varsel om arbetsbrist som berörde totalt 450 personer, varav 350 på Seko sjöfolks avtalsområde. I början av juli avslutades förhandlingarna och det sades då att 299 personer i manskapsbefattning skulle sägas upp. Det rör sig om ombordanställda på fartygen Silja Symphony och Galaxy.

– Även om vi i förhandlingarna lyckats rädda mer än 50 anställningar, vilket var långt över förväntan, så är det djupt tragiskt att så många berörs, säger Oskar Lindskog, ombudsman i Seko sjöfolk.

Facket fick i förhandlingarna igenom förlängd förtursrätt till återanställning för Seko sjöfolks medlemmar. Den förlängda återanställningsrätten gäller minst till och med augusti 2021.

– Både vi och rederiet hoppas ju att verksamheten ska komma igång igen och att rederiet ska återanställa personal, säger Oskar Lindskog.

Erika Janson, kommunikationschef i Tallink Silja, säger att rederiet gör allt

de kan för att få ner antalet uppsägningar.

– Blir läget bättre så finns det absolut möjlighet till återanställning, säger hon.

I april hade Tallink Silja 96 procent färre passagerare än april året före.

– Under sommaren har vi ställt om verksamheten och hittat nya turer. Nu ser det lite bättre ut men vi är fortfarande nere på halva antalet passagerare.

I sommar har Silja Symphony gjort kryssningar till Visby. Fyra testavgångar blev sexton, i stort sett fullbokade.

– Vi har vänt på varenda sten för att kunna hålla fartygen igång och slippa säga upp ännu fler. Finlands restriktioner för svenska turister sätter käppar i hjulet för oss och vi väntar hela tiden på att de ska öppna upp. Vi trodde att de skulle ske i augusti men så verkar det inte bli, säger Erika Janson.

Istället kommer Silja Symphony i höst att kryssa till Härnösand.

– Vi har märkt att det finns ett stort sug efter inhemsk turism och Höga Kusten har varit populärt i sommar. Birka har framgångsrikt gått dit i flera år, och när de nu lägger ner sin verksamhet såg vi en chans att plocka upp den stafettpinnen, säger Erika Janson.

Text Klara Johansson

Foto Tallink Silja/Marko Stampehl



Besättni

Trots beskedet om uppsägningar är stämningen god på Silja Symphony.

– Personalens arbetsmoral och kämpaglöd är på topp! säger Jeanette Ganesjö, servitris och fackligt förtroendevald.

Hon har precis klivit av efter ett tvåveckorspass. Glatt överraskad över hur roligt det varit trots rådande omständigheter.

– Vi har alltid fantastiskt kul ombord men den här gången har det varit exceptionellt, säger hon. Och arbetsmoralen! Jag hade förväntat mig att folk skulle dra i handbromsen efter rederiets besked om uppsägningar – men det är precis tvärtom. Det är imponerande. Vi är verkligen starka tillsammans.

Visst finns det gnäll och klagomål, medger Jeanette som också är huvudskyddsombud, men överlag är förståelsen för situationen stor hos personalen.

Silja Symphonys besättning korttidspermitterades den 16 mars och den 19 mars lades fartyget upp. Sedan 10 juli är Silja Symphony åter i trafik och har i sommar kryssat till Visby. På grund av corona-restriktioner tar fartyget hälften

Foto Tallink Silja/Marko Stampehl



Silja Symphony.

Silja Symphony
passerar Oxdjupet i
juni för två år sedan.

ngen kämpar på

så många passagerare som vanligt. Inledningsvis var man också halv personalstyrka ombord. Men enligt Jeanette insåg rederiet snabbt att det inte funkade och tog ombord ett trettiotal till.

Ibland blir det stressigt ändå. Men passagerarna på sommars Visby-kryssningar har varit både glada och förstående.

– Jag har inte mött några sura minner, inte ens de gånger maten dröjt. En morgon bad jag några passagerare vid frukosten om ursäkt för att jag inte hunnit röja deras bord och fick till svar ”ingen fara, vi ser hur du springer”. Den förståelsen underlättar och gör det roligt att jobba, säger hon.

Många gäster är också tacksamma för att besättningen påminner om att hålla avstånd.

– Ibland känner man sig tjugig. Men jag har förstått att det tvärtom får passagerarna att känna sig

trygga. De märker att vi tar situationen på allvar, säger Jeanette.

I början av juli meddelade Tallink Silja att nästan 300 personer på Seko sjöfolks avtalsområde skulle sägas upp. Eftersom personalen är rederianställd medför uppsägningarna rockader mellan de två fartygen Silja Symphony och Galaxy.

Några av dem som sagts upp har redan återanställts.

– Det är jättepositivt och bådär gott. Mitt drömscenario är att vi ska kunna återgå till normal verksamhet och att rederiet ska återanställa alla. Men just nu kämpar vi för överlevnad, säger Jeanette.

I dagsläget har personalen fått besked om att Silja Symphony ska göra fem, sex kryssningar till Höga kusten i höst. Vad som händer sedan vet de inte.

– Det här är unika omständigheter och

väldigt räddigt för alla. Det är inte konstigt att det saknas besked eller att



» Vi är verkligen starka tillsammans

JEANETTE GANESJÖ

de kommer sent. Jag hade gärna velat ha fler informationsmejl från företagets sida; samtidigt förstår jag att de gör vad de kan och skickar ut information så fort den finns. Vår vd har skickat personligt formulerade mejl till all personal och de är otroligt uppskattade, säger hon.

Jeanette Ganesjö har i flera år administrerat en Facebookgrupp för besättningarna på Silja Symphony och Silja Galaxy. Det är ingen officiell informationskanal; dels för att den inte kommer från företaget och dels för att alla inte har Facebook. – Men alla i gruppen hjälps åt att sprida information som läggs upp även till medarbetare som inte har Facebook, säger Jeanette.

När coronakrisen kom i mars fick gruppen ett helt nytt syfte och hon fick ta hjälp av fler. Nu är de fyra personer – två från varje fartyg – som skriver inlägg, svarar på frågor och modererar bland kommentarerna.

– Det är jättebra med en plats där frågor kan ventileras öppet, säger Jeanette. Tönen i gruppen är överlag fantastiskt god. Folk är lugna och sakliga och väldigt tacksamma för informationsflödet.

När a-kassan ändrade sina regler skapades en särskild tråd i gruppen om det. Sedan ringde Jeanette Ganesjö till Sekos a-kassa och ställde allas frågor samtidigt, och postade svaren i gruppen.

Likadant har de gjort med frågor till rederiets personalavdelning.

– Det här underlättar för alla. Istället för att 500 anställda ska ringa och ställa sin fråga så blir det ett samtal. Sedan kan folk själva söka i tråden; förmodligen har någon annan redan undrat samma sak.

Arbetet med Facebookgruppen tar mycket tid. Mars och april var hysteriska, säger Jeanette. Telefonen plingade dygnet runt med frågor och kommentarer från oroliga anställda. Men Jeanette tycker att det är värt det.

– Det tar tid och det är obetalt. Men jag vet att många är väldigt tacksamma att gruppen finns. När vi inte har svar direkt så tar vi reda på dem och återkommer. Jag är nog med att inte svara på måfå. Gör vi det förlorar vi hela poängen med gruppen, säger hon.

Med tiden har Siljas Facebookgrupp också blivit en plats för pepp.

– Nu postar folk bilder som ”Hela Silja bakar” och ”Hela Silja badar”. Vissa har protesterat och tyckt att det blivit för mycket lekstuga istället för ren informationskanal. Men då markerar jag och säger att detta är en social grupp och jag uppmuntrar till inlägg som dessa, säger Jeanette Ganesjö.

Text Klara Johansson



Fotoprojekt ska förändra bilden av kvinnliga sjömän

Den som bildgooglar "kvinnliga sjömän" får fram sjöjungfrur och pinuppor. Denna upptäckt blev starten på ett fotografiskt projekt som ska förändra den stereotypa bilden av vem som är en sjöman.

Stiftelsen Sveriges sjömanshus har beviljat 250 000 kr för projektet som ska utmyнна i både konstnärligt utställningsmaterial och en bildbank för press. Syftet är att beskriva kvinnliga sjömans arbetsliv som ett led i att förändra den stereotypa bilden av vad och vem som är en sjöman.

– Upprinnelsen till projektet var ett inlägg i facebookgruppen #lättaankar, sjöfartens metoo-upprop, där en av medlemmarna hade googlat konst på kvinnliga sjömän och då endast fått fram bilder på barn i sjömansklädd, sjöjungfrur och pinuppor. Det fick oss att vilja förändra bilden av vem som är en sjöman och vad det innebär, eftersom det också är så sammanlänkat med hur det påverkar yrkesrollen och våra arbeten, för oss som är kvinnor, säger Petra Sviberg en av initiativtagarna.



Petra Sviberg

Projektet är en förlängning av branschens partsgemensamma initiativ Vågrätt, vars uppgift är att belysa och bekämpa osunda maktstrukturer inom sjöfarten, särskilt med beaktande av könsmaktsperspektivet. En del av Vågrätts aktivitetsplan är att ta fram bildmaterial, både för utställning och kommersiellt bruk, som rättvist skildrar kvinnliga sjömans yrkesliv.

Projektgruppen består av Nina Varumo, fotograf, Petra Sviberg, sjöman och fackligt förtroendevald, samt Cecilia Österman, forskare och universitetslektor vid Sjöfartshögskolan, Linnéuniversitetet.

Projektet startar i höst då projektgruppen kommer att knyta kontakter med sjöfolk för att fotografera dem och deras arbetsplatser. Utställningsmaterialet beräknas vara färdigt sommaren 2021. ●

Isbrytaren Atle på besök i Göteborg under förra sommarens rekryteringskampanj, Sjöfartskonvojen.



Foto Klara Johansson

Anslag skulle ha MBL-förhandlats

Besättningsmedlemmar på Sjöfartsverkets isbrytare får ersättning i efterhand för att de varit standby under sommaren. Detta efter en förhandling mellan fack och arbetsgivare.

Det var i somras som Peter Skoglund, ombudsman i Seko sjöfolk, uppmärksammades på ett anslag som satt upp ombord i isbrytarna. Det handlade om förebyggande åtgärder för att undvika att få ombord covid-19-smitta. Bland punkterna fanns bland annat att utomstående inte fick sova över eller äta ombord, och att besättningen behövde tillstånd från högsta befäl ombord för att gå iland och göra ärenden.

– Min uppfattning är att besättningen hölls fångna på isbrytarna trots att issäsongen var över och fartygen låg väl

förtöjda till kaj. Tänk besättningsmedlemmar som bor i Luleå; de har familjen på andra sidan stängslet men får inte träffa dem på sin fritid, säger han.

Peter Skoglund skulle ha förståelse för åtgärderna under pågående issäsong. Men inte sommartid när besättningen jobbar dagtid med att underhålla fartyget.

» Sjömän har rätt att på sin fritid ombord gå iland som de vill

PETER SKOGLUND, OMBUDSMAN

– Sjömän har enligt kollektivavtalet rätt att under sin fritid ombord gå iland som de vill. Annars ska de räknas som standby och ha standbytillägg på lönen.

Han kritiserar också att anslaget inte MBL-

förhandlats med facket innan det sattes upp.

– Detta måste räknas som en viktig förändring och sådana ska MBL-förhandlas, säger han.

» Syftet var att skydda våra anställda från smitta

JOSEFINE SANDH, VIKING SUPPLY

Förhandlingen, som påkallats av facket, hölls ihop med Sjöbefälsförbundet i augusti. För Seko sjöfolks medlemmar blev resultatet att de får en summa pengar utbetalt retroaktivt för varje dag de tjänstgjort ombord under perioden 1 juni till 11 augusti.

– Det är en pakettlösning som ungefär motsvarar standby-tillägget i kollektivavtalet, säger Peter Skoglund.

Han är nöjd med resultatet.

– Den ekonomiska ersättningen är egentligen inte det viktigaste, utan det är besättningens frihet och möjlighet att gå iland. I en ny version av anslaget har punkten tagits bort om att besök iland ska godkännas av högsta befäl, säger han.

Josefine Sandh är Assisting Crewing Manager i Viking Supply som sköter bemanning av Sjöfartsverkets fem statsbrytare.

– Jag tycker att detta är väldigt tråkigt. Vårt syfte har hela tiden varit att skydda våra anställda från smitta, särskilt dem som ingår i riskgrupper, eftersom besättningarna lever så tätt ihop ombord, säger hon.

Enligt Josefine Sandh har Viking Supply sedan pandemin startade försökt hantera situationen på bästa sätt. Under issäsongen tillämpade man ett slussnings-system för att säkra att man alltid hade minst en isbrytare garanterat smittfri. I april när säsongen började lida mot sitt slut började man stänga ner isbrytarna i Luleå, och i maj var endast en minimibesättning kvar på ett av fartygen. Resterande personal var hemma.

– När vi i juni bemannade fartygen igen valde vi att införa de här förebyggande åtgärderna. Syftet var att se till våra anställdas bästa genom att minimera risken för smitta ombord oavsett om det är issäsong eller ej, säger Josefine Sandh.

Hon är starkt kritisk till Peter Skoglunds formulering att besättningen varit fångade ombord.

– De har inte hindrats att gå iland. De har fått gå iland för att göra ärenden och för att motionera. Däremot har de inte fått sova iland eller gå på restaurang. Jag tycker att hela situationen är väldigt tråkig, när syftet från vår sida genom hela covid-19-pandemin varit att värna om våra anställda. Detta är inget vi haft någon ekonomisk vinning av, säger hon.

Text Klara Johansson

Arbete pågår för jämställdhet

Om fyra år ska Seko sjöfolk ha uppnått jämställd representation på organisationens nyckelpositioner. Förra året genomfördes nästan alla delmål som planerat.

Arbetet med Seko sjöfolks handlingsplan för jämställd representation fungerade bra under 2019, tycker ordförande Kenny Reinhold. Styrelsen lyckades uppfylla så gott som alla delmål för året.

Bland annat hölls utbildningar med samtliga sektionsstyrelser och en förhandlingsutbildning för förtroendevalda kvinnor. En handbok i vägledning vid kränkande särbehandling och sexuella trakasserier togs fram, och Seko sjöfolk deltog aktivt inom bransch-samarbetet #Vågrätt för att motverka diskriminering.

– Ser vi till målen i handlingsplanen så har vi lyckats bra, måste man säga. Vi har uppfyllt nästan alla. Många handlar om utbildning och kompetensutveckling inom området för jämställdhet, säger Kenny Reinhold.

När det gäller statistik och fördelningen mellan könen på nyckelpositioner inom organisationen är resultatet mer varierande. Med nyckelpositioner menas till exempel arbetsutskott, klubbstyrelse och sektionsstyrelser.

– Det ser bättre ut inom vissa delar, till exempel när det gäller sektionernas styrelser. Men ju mer makt det handlar om desto sämre ser det ut. Titta bara på Seko sjöfolks styrelse med en kvinna, och arbetsutskottet där vi är fyra män, säger Kenny Reinhold.

Det övergripande målet för handlingsplanen är att Seko sjöfolk år 2024 ska ha jämställd representation; fördelningen mellan kvinnor och män på nyckelpositioner i organisationen ska motsvara fördelningen mellan kvinnor och män bland medlemmarna. I dagsläget är cirka 40 procent av Seko sjöfolks medlemmar kvinnor och 60 procent är män.

– Att förändra strukturer och kulturer tar tid och det finns inga enkla lösningar. Men jag tycker att vi har kommit en bit på vägen. Det är tydligt

att viljan finns, i de allra flesta fall, att vi ska ha en jämställd representation, men att vi inte alltid vet hur vi ska åstadkomma det, säger Kenny Reinhold.

– Sedan får vi inte glömma att det också blir personligt, vilket gör det mer komplicerat och också konfliktfyllt. Ska fler kvinnor ta plats så blir det män, som jag själv, som måste flytta på sig, fortsätter han.

Delmålen för 2020 handlar om att Seko sjöfolks styrelse i samråd med sektionerna ska ta fram mallar, riktlinjer, tips och råd för nya arbetsformer i syfte att öka delaktigheten inom organisationen.

– Det handlar mycket om att använda och utveckla de demokratiska verktygen vid nomineringar, val och vanliga mötesrutiner. Här måste vi alla hjälpas åt, säger Kenny Reinhold. ●



Kenny Reinhold

BAKGRUND

År 2018 antog Seko sjöfolks representantskap en verksamhetsplan för de tre kommande åren. En av målsättningarna är nya inkluderande arbetsformer och att styrelsen under dessa år ska ha tagit fram en handlingsplan för jämställd representation – alltså vad som ska göras för att alla beslutsfattande positioner eller andra positioner med inflytande inom organisationen ska fördelas så att könsandel av medlemskåren återspeglas.

Förra året antog styrelsen en handlingsplan för jämställdhet, med mål och delmål som sedan följdes upp och uppdaterades i början av 2020. I samband med coronakrisen förändrades förutsättningarna och möjligheterna, och därför har styrelsen nu reviderat planen.

Hon vill bredda rummet >>>

"Det finaste är att vara lyhörd"

Jämställd representation handlar ytterst om förtroende, menar Petra Sviberg, tidigare projektanställd ombudsman i Seko sjöfolk.

TEXT Klara Johansson **FOTO** Dick Gillberg

– **I synnerhet i fackliga och andra demokratiskt valda organisationer är det viktigt att vara inkluderande,** säger Petra Sviberg. Människor måste känna sig välkomna, känna igen sig i besluten och känna att "det där är jag". Motsatsen är en romersk senat och där vill vi inte hamna.

Petra Sviberg, Ida Wallin och Lisa Rosberg var projektanställda ombudsmän i Seko sjöfolk i ett och ett halvt år. Innan dess var de lokalt fackligt förtroendevalda i varsitt rederi. I mars i år tog projektanställningen slut och Petra Sviberg återvände till sin ordinarie tjänst och fackliga uppdrag på Viking Cinderella.

I Seko sjöfolk arbetade de bland annat med att genomföra delar av Seko sjöfolks handlingsplan för jämställd representation (se föregående sida). Petra Sviberg nämner checklistan som togs fram som ett verktyg för förtroendevalda i arbetet mot sexuella trakasserier och diskriminering.

– Vi vet att våra kvinnliga medlemmar är överrepresenterade när det gäller kränkande särbehandling. Att synliggöra den frågan är viktigt, säger hon.

Tillsammans med kommunikationsstrateg Amanda Mogensen höll Petra Sviberg utbildningar för alla sektionsstyrelser om praktiskt jämställdhetsarbete.

– Det är viktigt att förstå vad jämställdhet innebär i praktiken. Det handlar inte bara om antal kvinnor och män, utan också om hur vi arbetar och vilka frågor vi lyfter. I grunden handlar det om arbetsmetoder och inkludering. Arbetet är inte klart bara för att man får in kvinnor i rummet. Om inte metod och praktik ändras så blir det ju ändå ingen förändring, säger hon.

Med Ida Wallin som drivande startades nätverket Sjöstjärna för kvinnor i Seko sjöfolk.

– Vi startade upp och höll en första träff men nätverket hann aldrig få vind i seglen. Nu ligger det

i träda men ambitionen är att nätverket ska vara medlemsdrivet och jag hoppas att det ska fortsätta i någon form. Finns det eldsjälar därute så kom igen, gör det! Vi kommer gärna med råd och tips, säger Petra Sviberg.

Utöver konkreta projekt har hon och kollegorna deltagit i Seko sjöfolks vardagliga arbete.

– Vi fanns med och höjde våra röster i alla möjliga sammanhang. Vi fick mycket respons från kvinnliga medlemmar ute på fartygen som blev glada över att se en kvinnlig ombudsman. Många hörde av sig efteråt med kommentarer av typen "äntligen någon som representerar mig", säger hon.

Hon menar att Seko sjöfolk tänkte helt rätt som medvetet rekryterade tre kvinnor som ombudsmän samtidigt. Att ingen av dem är kvar beror främst på att ingen ombudsmannatjänst utlystes när projektanställningarna tog slut. Petra Sviberg fick frågan om hon ville nomineras till kassör men tackade nej.

– Jag funderade länge och kom fram till att det i nuläget vore omöjligt för mig, som ensam kvinna kvar i organisationen, att förvalta ett sådant förtroendeuppdrag. Vi mötte motstånd

från både väntat och oväntat håll. Det blir så när man gör en så pass radikal förändring som det innebär att få in tre kvinnor i en maskulin organisation dominerad av män. En del av detta borde organisationen ha kunnat förutse och hantera bättre, säger hon.

I framtiden är det säkert möjligt med en kvinna på ledande position i Seko sjöfolk, tror Petra Sviberg.

– Om man jobbar aktivt och låter jämställt och inkluderande tänk integreras på ett naturligt sätt i all verksamhet, så är det nog görbart inom ett par år.

Med arbetet som hittills gjorts är grunden lagd för en jämställd organisation, menar Petra Sviberg.

» Det handlar inte bara om antal kvinnor och män

PETRA SVIBERG



– Men man måste vara öppen med att saker lämnades lite vind för våg när vi lämnade organisationen under en djup kris i och med corona. Det blev ingen bra överlämning.

Hur ska Seko sjöfolk jobba vidare med jämställdhetsarbetet?

– Genom att vara en medveten och självkritisk organisation och ha med sig jämställdhetstänk i vardagen, säger Petra Sviberg.

Ett kollektivt tänk är viktigt, betonar hon. Det får aldrig handla om enskilda personer och att sätta sig själv främst, utan om att se sin roll i gruppen och inse att man är en del av en organisation.

– Ibland kanske det rätta är att ta ett steg tillbaka. Det finaste man kan göra är att vara lyhörd för andras styrkor och se vem som platsar var.

Hon talar om att bredda rummet, och att kunna gå in och ut ur det där rummet.

– Man tar inte ett förtroendeuppdrag på livstid.

Man måste få växla i uppdrag och engagemang. Då blir det också naturligt att släppa fram andra.

Vårens uppsägningar i flera rederier kan ha förändrat könsfördelningen i både sektionsstyrelser och bland övriga medlemmar. Petra Sviberg menar att det inte ska spela roll för jämställdhetsarbetet.

– Det kan inte försvinna, det ska finnas i vårt DNA och genomsyra allt organisationen gör. Det kan inte heller ses som något separat som kan stryka på foten i kristider.

» Man tar inte ett förtroendeuppdrag på livstid

Enligt Petra Sviberg är frågor som rör jämställdhet helt avgörande för sjöfartsbranschen.

– Till syvende och sist handlar det om att det ska finnas svenska sjömän

kvar. En bransch som sitter fast i gamla förstockade tankesätt känns stängd. Om den yngre generationen möter en vägg av gamla värderingar söker de sig någon annanstans. Om sjöfarten ska fungera och finnas kvar så vilar ett stort ansvar på hela branschen att se till att attityder förändras, säger hon. ●

Pandemin slog hårt mot säsongspersonal

Medan den upphandlade sjötrafiken klarat sig väl under den gångna sommaren har det varit betydligt värre för de bolag som livnär sig på chartrade turer.

Ombudsman Pelle Andersson uppskattar att 400-500 säsongsanställda inom skärgårdstrafiken blivit utan jobb på grund av pandemin.

Hur besättningar och rederier i skärgårdstrafiken påverkats av coronapandemin och restriktioner, beror till stor del på verksamheten. Inom den upphandlade trafiken har det inte varit några större skillnader jämfört med andra somrar. Fartygen har gått enligt tidtabell, få eller ingen har permitterats och man har även tagit in en del säsongspersonal.

För de fartyg som går i chartertrafik baserad på restaurangverksamhet har det däremot varit betydligt värre. Ett stort antal kanal-kryssningar runt om i landet har ställts in och hos Strömma, det stora charterbolaget i Stockholm, har många av fartygen legat till kaj.

– Strömma har haft det kämpigt och permitterat folk, men även många mindre rederier har haft problem, säger Pelle. Vi har till och med haft småredare som hört av sig till oss och velat permittera sig själva. Det har varit lite upp- och nervända världen. Men vi har varit ganska tillmötesgående och hjälpt till så långt vi kunnat.

Blidösundsbolagets turistmagneter – ångbåtarna – har inte gått alls i sommar. Deras turer har ersatts med snabbåtar med betydligt mindre besättningar.

– På ångbåtarna kan det vara tolv, tretton personer i besättningen med alla i restauraturen medan det på snabbåtarna räckt med tre, fyra stycken. Flera kockar som varit länge i bolaget har gått ut

och jobbat på däck och eldarna har fått arbete på andra båtar, säger Pelle.

Allra hårdast har pandemin inom skärgårdstrafiken slagit mot det stora antalet säsongsanställda som normalt bemannar båtarna sommartid.

– Det handlar nog om en 400-500 säsongare som blivit utan jobb i år, och man undrar ju hur det gått för dem. Många av dem är yngre och saknar a-kassa. En annan fråga är hur det här påverkar förtursreglerna inför nästa sommarsäsong. Det ska vi sätta oss ner med de större bolagen och försöka reda ut nu, säger Pelle.

» Många mindre rederier har haft problem

PELLE ANDERSSON, OMBUDSMAN

Han berättar att det i början av sommaren var lite stökigt i skärgårdstrafiken. När värmen kom blev det trångt ombord och det var svårt att upprätthålla kraven om att bara nyttja varannat säte.

– Rederierna lämnade över mycket av ansvaret till befälhavarna som fick avgöra hur många man skulle ta ombord. En del fartyg har större möjligheter än andra att låta folk sitta ute och ta ombord fler, men så kommer det en regnskur och då ska alla in i båten i alla fall.

Göteborgs stora skärgårds-rederi, Styröbolaget, har klarat sommaren utan större bekymmer. Det säger Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk.

– Styröbolaget har haft en ganska lugn sommar. De dagar det varit mycket folk på Saltholmen har det blivit en del diskussioner om hur många passagerare man ska ta ombord, men det är det enda.

De mindre aktörerna på Västkusten har däremot haft det tuffare.

– Strömma har tre fartyg som går i charter i Göteborg och de har nog mest legat stilla i år. Paddanbåtarna har gått med begränsad intensitet, säger Mikael Lindmark.

Rikard Mattson är matros i Blidösundsbolaget, som kör åt Waxholmsbolaget, och ordförande i den lokala facksektionen. Han jobbar på Söderarm som trafikerar Stockholms skärgårds hetaste destination, Sandhamn.

– Vi fyller ungefär 50 procent av våra platser inomhus, säger han. Några gånger har det blivit fullt och då har vi sagt nej, men det har inte blivit någon större dramatik för det. Alla vet ju hur det är.

Han konstaterar dock att olika rederier och fartyg hanterar restriktionerna på olika sätt.

– Ibland har man sett hur det gått av flera hundra personer från en och samma båt och man fattar att de inte följer restriktionerna, även om de påstår att de gör det. I vissa båtar vet jag att skepparen tagit ombord fler än rekommenderat, ibland mot besättningens vilja, och det har inte blivit så populärt. Men hos oss har vi hela tiden haft en bra dialog.

Några varsel eller permitteringar har inte varit aktuella inom Blidösundsbolaget.

– Vi har behållit all vår personal och ingen har permitterats och det är vi väldigt glada för, säger Rikard. Eftersom båtarna varit i trafik har vi också behövt ta in en del säsong-

are, även om det blivit lite färre en vanligt. I år började sommarsäsongen inte förrän i juni eftersom ingen visste vilka restriktioner som skulle gälla under sommaren. I vanliga fall börjar vår högsäsong redan i april.

Text Linda Sundgren

Ångfartyget Norrskär är ett av de fartyg som legat stilla i sommar.

Foto Magnus Glans

SÅHÄR TYCKER PERSONALEN

I början av juli genomförde den fackliga sektionen i Blidösbolaget en medlemsundersökning om hur man upplevde verksamheten under den pågående pandemin. 65 personer av cirka 130 svarade. Här redovisas några av resultaten.

Hur tycker du att det fungerar idag på din arbetsplats med nuvarande restriktioner kring antalet passagerare?

Mycket dåligt:	4,6 procent
Dåligt:	24,6 procent
Bra:	64,6 procent
Mycket bra:	6,2 procent

Hur tror du att lättade restriktioner kring antalet passagerare skulle påverka din nuvarande uppfattning om hur det fungerar?

Mycket negativt:	33,9 procent
Negativt:	47,7 procent
Oförändrat:	13,9 procent
Positivt:	3,1 procent
Mycket positivt:	1,5 procent

Anser du att nuvarande åtgärder för att t ex kunna hålla avstånd och ge möjlighet att skydda sig själv är tillräckliga?

Ja, mycket bra:	4,6 procent
Ja, bra:	44,6 procent
Vet ej:	18,5 procent
Nej dåliga:	27,7 procent
Nej, mycket dåliga:	4,6 procent

Annon

Sjöfarten under coronakrisen

Missa inte Sans digitala arbetsmiljövecka i höst!

På grund av osäkerheten kring hur coronapandemin utvecklas under hösten kommer Sans årliga konferens i oktober att ersättas med en digital arbetsmiljövecka. Alla vardagar vecka 43 (den 19 till den 23 oktober) kommer vi att sända webbaserade inslag med fokus på hur sjöfarten klarat av att hantera arbetsmiljön och krishanteringen under pandemin.

Veckan inleds med utdelning av det årliga San-priset och ett anförande av pristagaren, en person som i sin yrkesroll själv påverkats av den rådande situationen. Under följande dagar får vi bland annat höra representanter från Stena Line berätta om hur bolaget hanterat media och internkommunikation under pandemin. En forskare har bjudits in för att prata om krishantering i yrkeslivet och genom Transportstyrelsen får vi ta del av den senaste olycksstatistiken inom sjöfarten. Vi återkommer med ett fullständigt program längre fram. För att inte missa någon information föreslår vi att ni följer san-nytt på Facebook.

Sans arbetsmiljövecka

Plats: Sans grupp på Facebook, san-nytt

Datum: Den 19 till 23 oktober (vecka 43)

Tid: Sändningarna börjar klockan 10.00 varje dag och pågår mellan 10 och 30 minuter



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, SAN, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetstagare och fackliga organisationer. SAN verkar för att förbättra arbetsmiljön och öka säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbetet inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket mer. På san-nytt.se får du veta mer om oss.

Full fart på linje 80

När sommarvärmen kom ökade antalet passagerare på pendelbåten M/S Kanholmen åter efter en relativt lugn vår. **Och gemene man är inte särskilt noga med att hålla distansen.**

– Vi har satt upp klisterlappar som vi fått av SL och ropar ut i högtalarna att man ska tänka på avstånden, säger lättmatros Eric Gustafsson. Sedan är det upp till var och en, alla vet vad som gäller.

TEXT OCH FOTO Linda Sundgren

Ett femtiotal personer står i solgasset på kajen vid Nybroplan i centrala Stockholm och väntar när M/S Kanholmen lägger till. Landgången läggs ut och passagerarna går ombord i en tät kö. En del sätter sig ute på akterdäck. Andra inne i salongen. Trots coronatider och tal om en eventuell andra våg av smittan är passagerarna inte särskilt noga med att följa myndigheternas rekommendationer.

Men lättmatros Joakim Andersson, som tar emot ute på fördäck, registrerar var och en som kommer ombord. Blir det för många är det stopp.

– Vi följer våra restriktioner och tar max 95 personer, säger han. Det är ungefär hälften av de 200 passagerare som vi annars får ta. Ibland händer det att vi måste säga nej till folk och då får de vänta på nästa båt.

Kollektivtrafik på köl blir allt vanligare i Stockholm.



Under överfarten mellan bryggorna håller sig Eric och Joakim uppe i styrhytten tillsammans med skeppare Oliver Tassinari Rogalin, för att undvika onödig kontakt med passagerarna. När pandemin bröt ut på allvar i början av mars sjönk antalet passagerare med ungefär 40 procent, berättar de, och bland besättningarna i Rederi Ballerina fanns en oro för den egna hälsan.

– I början, innan man visste vad det handlade om, var det lite oroligt och vi hade ganska många sjukskrivna eftersom folk var hemma för minsta förkylning, säger Eric. Sedan lugnade det ner sig. Vi har också haft färre passagerare än vanligt eftersom många jobbat hemifrån.

Men när våren övergick i sommar och det blev varmare ute ökade antalet resenärer igen. M/S Kanholmen, som är en del av Stockholms lokaltrafik, blev ett sätt för vissa att komma ut på sjön. En tur- och returresa mellan Nybroplan och Ropsten tar cirka två timmar.

– Vissa tar med hela familjen och åker i flera timmar, men det är inte meningen att man ska använda oss på det sättet, säger Eric. Det här är kollektivtrafik, ingen kryssningsverksamhet.

– I går var det ett par som åkte fram och tillbaka och efter fyra timmar sa jag åt dem att det kanske börjar bli dags att tänka på coronan. De var lite oförstående först, men sedan förstod de. Om man bara

pratar på ett trevligt sätt brukar det oftast inte vara några problem. Men vill man nöjesåka är det bättre att välja Strömma som är till för det och som just nu kämpar för att överleva.

Vi stannar till vid kajplats Allmänna Gränd nedanför ett stängt Gröna Lund; fortsätter sedan till den livliga

» **Vissa tar med hela familjen och åker i flera timmar**

ERIC GUSTAFSSON, LÄTTMATROS





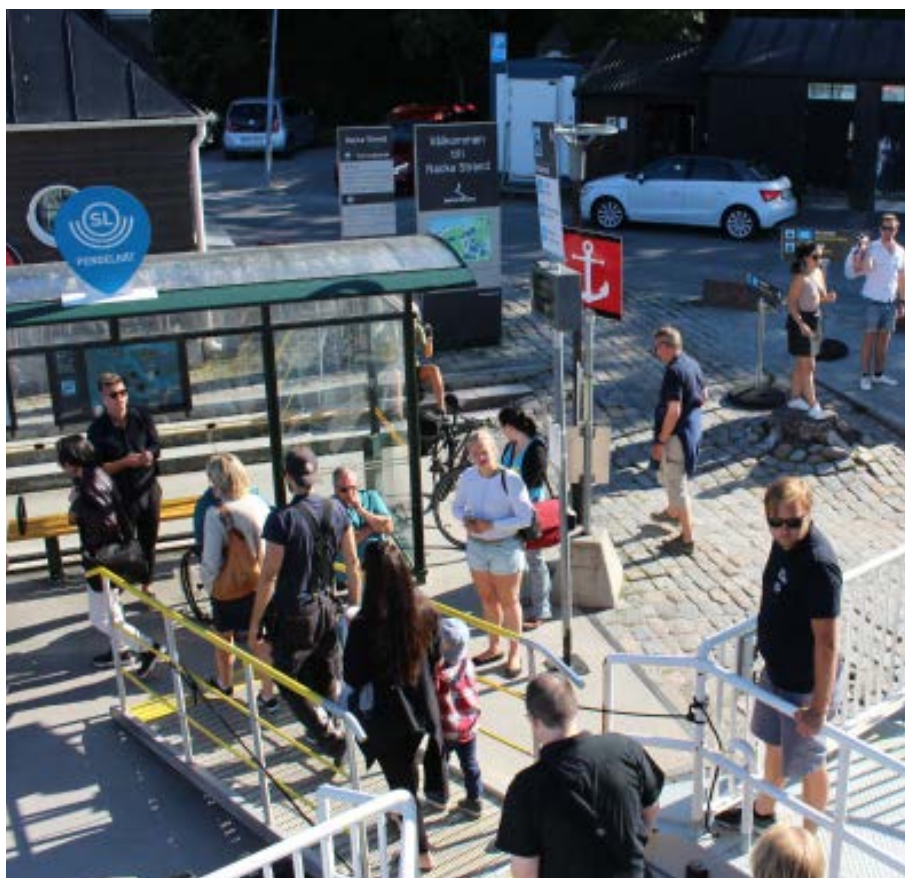
Eric Gustafsson säger att framtiden i Rederi Ballerina börjar ljusna.



Joakim Andersson räknar alla passagerare som går av och på. Maximalt 95 passagerare tillåts ombord under pandemin.



Mellan bryggorna håller sig besättningen i styrhytten tillsammans med befälhavare Oliver Tassinari Rogalin.



Nacka Strand är en av de livligaste bryggorna längs linje 80.

kajen vid Nacka Strand. Inför varje anlop går Joakim ner och lägger ut landgången och kontrollerar att passagerarbegränsningen efterlevs.

Coronan har inneburit vissa förändringar även här, men på Kanholmen finns ingen oro över hotade jobb. När pandemin bröt ut och många passagerare försvann drogs antalet turer inledningsvis ner. Men det ledde till trängsel på de båtar som fortfarande var i trafik och därför återgick man snart till ordinarie tidtabell. Därmed har man heller inte behövt genomföra några permitteringar bland de omkring 70 tillsvidareanställda i rederiet.

Vi korsar den solglittrande fjärden ut mot Dalénut på Lidingö. Det är gott om såväl yrkestrafik som fritidsbåtar och vattenskotrar, och skeppare Oliver håller noggrann uppsikt över omgivningen.

– Det märks att många som har fritidsbåtar inte riktigt vet vad som gäller på sjön och man får använda tutan mycket, säger han. Visst blir det trångt med yrkestrafiken också ibland vid bryggorna men de situationerna brukar vara mycket enklare att lösa.

Rederi Ballerina bedriver pendelbåtstrafik i Stockholm sedan 2013. Med tiden har trafiken utökats och nyligen vann rederiet en upphandling om ytterligare pendelbåtstrafik. Men det finns också problem inom rederiet. Personalomsättningen har varit stor och man

har haft rykte om sig att vara en dålig arbetsgivare.

– Man har inte varit direkt stolt över att jobba i Ballerina, säger Joakim som är fast anställd sedan något år tillbaka.

Eric håller med.

– Mycket har handlat om att rederiet inte brytt sig om oss på båtarna och flera i besättningen har varit sura och negativa och spridit dålig stämning. Men det har blivit bättre och nu skratrar inte folk åt en längre när man säger var man jobbar. Många av de ombord som var missnöjda har slutat och vi har

fått en ny personal controller på rederiet som är bra, säger han.

» Nu letar vi efter någon som kan bli skyddsombud

ERIC GUSTAFSSON

Nu hoppas de kunna vända den negativa bilden av Ballerina och bygga upp något nytt. I vintras bildade Eric och Joakim en lokal facklig verksamhet för att skapa en organiserad väg till dialog med rederiet och försöka lösa sådant som inte fungerar.

– Vi tog en ledig vecka och åkte på turné med båtarna och informerade om facket och vi fick nog en del medlemmar efter det, säger Eric. Nu håller vi på att leta efter någon som kan bli skyddsombud också. Vi måste bygga upp det här från grunden.

Och det finns en del att göra. För tillfället försöker man lösa frågan med övertidsutbetalningarna som inte fungerat som de ska.

– Ibland ringer de in oss på lediga dagar. Jag har



Eric och Joakim har startat upp en lokal facklig verksamhet i rederiet. Därigenom hoppas de kunna lösa de problem som finns på båtarna.

ingenting emot att jobba extra men jag vill ha betalt för det, säger Joakim.

– Ja, men jag tror att det är på väg att lösa sig nu, säger Eric som varit i bolaget i tre år.

Det finns också en del praktiska frågor kopplade till arbetet ombord att ta tag i. Av rederiets åtta båtar är tre nybyggda medan resterande är äldre tonnage. Kahnholmen är en ombyggd och förlängd bilfärja från 1963.

– Mycket handlar om smågrejer, som att vissa båtar inte har kylskåp i mässen, och sådant går ju oftast att lösa. Men större förändringar är svåra att få igenom på de äldre båtarna. Det måste i så fall bli när de ligger på varv, säger Eric.

En annan fråga som aktualiserats under senare tid är den om ordningsvakter ombord under kvällsturerna, på samma sätt som i tunnelbanan. Ibland kan det bli lite stökigt med överförfriskade passagerare som inte följer reglerna.

– Men det verkar som att ordningsvakterna inte får jobba ombord, säger Eric. Det är andra bestämmelser som gäller på sjön än iland. Egentligen hade det nog räckt med att vakterna visat sig på kajen när folk går ombord, men då måste de antagligen ha flytväst på sig. På Nybroplan är kajen helt öppen och det är lätt att bli i knuffad om det skulle bli bråk. Vi får se om det går att lösa på något sätt.

» Jag har inget emot att jobba extra men jag vill ha betalt för det

JOAKIM ANDERSSON, LÄTTMATROS

Pendelbåtstrafiken på linje 80 är igång från fem på morgonen fram till midnatt med avgångar varje kvart dagtid. Det finns inga hytter ombord så sover gör besättningarna hemma och mat tar var och en med sig och värmer i mässen.

Varje båt har tre till fyra besättningar som löser av varandra under dygnet och en besättning består av en skeppare och en lättmatros. Det, anser man, är en tillräcklig bemanning för den dagliga driften men ibland blir det stressigt.

– I våras gick jag på grund med Kung Ring, berättar Joakim. Då skulle jag lugna passagerare och hjälpa dem på med flytvästarna samtidigt som jag sprang runt och letade efter läckage. Men det är ovanligt att sådant händer.

Framme vid ändstationen Ropsten vid Lidingöbronns fäste töms båten på passagerare. Därefter beger sig Joakim och Eric till städförrådet och hämtar trasor och desinfektionsmedel. De 15 minuter man ligger still innan återresan används till att städa av passagerarutrymmena.

– Under coronan har det blivit mer putsande än vanligt, säger Eric medan han sprejar och torkar av stolshandtag, ledstänger och avställningsytor. Vi torkar alla de ytor som folk tar i och kladdar på. Det ska vara rent när passagerarna kommer ombord. ●

Alltid redo att assistera

Hamnen i Gävle växer och moderniseras med nya kajer, bredare inlopp och ökad automation.

Ombord på bogserbåten Grizzly af Gefle tror man att det kan leda till fler bogseringar och kanske också ytterligare en bogserbåtsbesättning.

TEXT OCH FOTO Linda Sundgren

Solen letar sig upp över kranar och cisterner medan matros Robin Uusirantanen lägger loss trossarna i aktern på Grizzly af Gefle. Även om det är ett par plusgrader och gårdagens hårda vindar avtagit något, biter kylan i kinderna. Men dagens väderlek är ingenting mot vad det kan vara en februaridag i Gävle, försäkrar Robin. Efter elva år på bogserare har han upplevt betydligt värre arbetspass.

– Minus 20 är inte ovanligt och det är rätt okej. Men när det blir neråt 30 minusgrader, då är det inte roligt längre, säger han.

Grizzly lämnar kajen och styr ut mot containerterminalen där Madeiraflaggade Adelina D väntar på assistans. Varannan helg är hon i Gävle med ankomst lördag morgon och avgång söndag morgon, men i går höll blåsten på att sätta stopp för hennes anlop.

– Vi har en gräns för bogsering på tolv sekundmeter och i går blåste det nog lite mer, säger Robin. Men det är upp till befälhavaren på fartyget att avgöra om de ska gå in eller inte. Vi säger inte nej.

Robin tar sig fram i fören och börjar förbereda kopplingen till fartyget med att

dra fram trossar och kastlina. Spelet körs av tekniske chefen Alexander Jernberg på bryggan medan befälhavare Odd Carlsson sköter manövreringen. Sikten från fören upp till bryggan är fri och Robin kommunicerar med dem där uppe genom gester och tecken samtidigt som han följer konversationen mellan lotsen på fartyget och Odd genom högtalaren i hjälmen.

Vi glider upp längs sidan på det gråmålade fartyget, följer raden av containrar och rundar sedan aktern. Två matrosor dyker upp på fartygets popp. De hejar

och signalerar att de är redo. Robin slänger upp kastlinan till dem. Grizzly gungar till när bogserändan är kopplad och trossen sträcks.

– Nu ska vi nog gå härifrån snart, säger Robin. Inte för att det

är farligt att stå här men man bör inte göra det ändå.

Han säger att de i bogserbåtsbesättningen varit förskonade från personolyckor, men att det för inte så länge sedan var en matros på fartyget de assisterade som fick ena handen i kläm.

– Jag vet inte hur det gick för honom, men jag tror inte att det blev så bra med



handen. Och det är just sådant som kan hända, att man klämmer sig.

Bogsering är en riskfylld verksamhet och varje år rapporteras ett stort antal bogserbåtsolyckor världen över. Det handlar om folk som ramlar och slår sig på hala däck, klämmer sig på trossar eller träffas av vajrar som brister. Ibland går det riktigt illa med bogserbåtar som kapsejsar. En sådan olycka inträffade med



Fartygen kommer till Gävle hamn alla tider på dygnet. Matros Robin Uusirantanen och hans kollegor har en inställningstid på fem timmar men är ofta ute redan efter två.

Grizzly i Holland 2010 med en tidigare ägare. På väg upp till bryggan berättar Robin att flera misstag begicks den gången, som att man kopplat bogserlinan över fören på fartyget och att alla dörrar ombord på Fairplay 22 (som Grizzly hette då) inte var ordentligt stängda. När fartyget körde på bogseraren lade hon sig på sidan och vattenfylldes.

– Två personer var kvar inne i båten och de strök med, säger Robin.

Uppe på bryggan sitter befälhavare Odd vid manöverspakarna med blicken fäst på fartyget framför. Långsamt dras aktern på Adelina D ut från kajen medan fartygets bogpropellrar trycker ut fören.

Gävle hamn har två bogserbåtar, Grizzly och Järven. Grizzly är den största av de två och den som används mest. Däremot har Järven en högre isklass och kalla vintrar skulle man inte klara verksamheten utan den.

– Alla fartyg som kommer in ska ha en öppen ränna som inte får vara mer än tre timmar gammal, säger Odd. Hårda isvint-rar måste vi gå ut samtidigt som fartyget. Ibland tycker man inte att det händer så mycket i hamnen men när isen ligger och vi måste ut och bryta märker man att det kommer fartyg nästan hela tiden.

Järven har ingen fast besättning utan bemannas upp vid behov. Antingen av





Besättningen samlas på bryggan medan containerfartyget Adelina D dras ut från kajen. Från vänster: Alexander Jernberg, teknisk chef, Odd Carlsson, befälhavare och matros Robin Uusirantanen

besättningen på Grizzly eller med folk som rings in. Hamnen har runt 900 anlöp om året varav cirka en fjärdedel tar bogserbåt.

– Blir det mycket att göra kan vi hyra in en bogserare från ett privat bolag också och ibland ringer vi även in bogserare från Stockholm, säger Robin. De största tankbåtarna brukar vilja ha fyra bogserbåtar.

Den tre man starka

besättningen på Grizzly jobbar två veckor och är ledig två. De som bor nära, som Robin, åker ofta hem på kvällarna medan andra brukar sova ombord. Maten handlar och lagas av själva i den lilla byssan och de turas om med städningen.

Någon schemalagd arbetstid har de inte mer än att de ska följa de vilotidsregler som gäller för sjögående personal med minst tio timmars vilotid per dygn uppdelad på högst två perioder

varav den ena på minst sex timmar. Bogseringsuppdrag kan komma alla tider på dygnet, men de flesta är förlagda till morgnar, kvällar eller nätter.

Däremellan planerar besättningen själv in tid för underhåll och vila.

– Vi har en ställtid på fem timmar, men oftast är vi ute redan efter två, säger Robin. Vi försöker att följa vilotidsreglerna, men ibland går det inte. Särskilt om isen ligger och vi måste bryta rännor till alla som ska in.

ROBIN UUSIRANTANEN

Hittills har den kommunägda hamnen klarat sig med bara en ordinarie bogserbåtsbesättning, men det kan komma att utökas. Under flera år har man satsat på att uppdatera och bygga ut hamnen. Rännan in har muddrats i djupled och i bredd. Oljeterminalen har moderniserats, godshantering och lager effektiviserats och en ny containerkaj håller på att

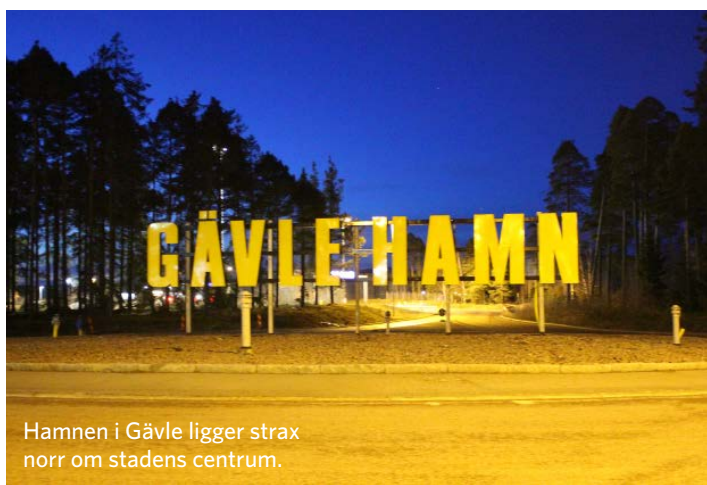
anläggas. Om allt går enligt planeringen ska den invigas om ett drygt år. Då fördubblas hamnens containerkapacitet med möjlighet att ta både fler och större fartyg.

– Om det kommer att innebära mer jobb för oss återstår att se, men vi tror att det blir så, säger Robin. Maersk har byggt nya båtar på runt 200 meter och det pratas om att de ska gå hit. Kommunen håller på att leta efter en nyare och större bogserbåt som ska ersätta Järven och vi tror att det i alla fall kan bli en halv besättning på den båten. Och det skulle vara bra. Då hade den fått gå mer och blivit bättre underhållen.

Men fartygstrafiken på Gävle hamn har redan ökat, berättar Robin.

– Efter strejken i Göteborg för ett par år sedan var det många rederier som lade om sina rutter och vi fick fler direktanlöp. En del av den trafiken har försvunnit men mycket är fortfarande kvar.

Adelina D har kommit runt den kritiska böjen som måste passeras på vägen



Hamnen i Gävle ligger strax norr om stadens centrum.



Järven från 1973 ska bytas ut mot en modernare isbrytande bogserbåt innan den nya containerterminalen invigs om två år.



Boggerspelet körs från bryggan av tekniske chefen. Robin kommunicerar med honom genom tecken och gester.

ut från containerkajen och det är dags att lägga loss. Robin drar upp dragkedjan i halsen på sin gula varseljacka och går ut i kylan igen. När Adelina D är loss kör Alexander igång spelet för att samla upp den blöta bogserändan.

– Här under ligger en värmematta och där bak sitter en fläkt för att trossen ska torka, säger Robin och pekar in i den svarta trumman. Annars blir det bara ett ispaket av alltihop när det är minusgrader.

Efter en kort tillbakatur backar Odd in mot kajen. Robin börjar förtöja styrbord sida men hinner inte vidare till babord förrän en hög smäll hörs, som ett pistolskott. Det var trossen som brast. Robin går för att hämta nytt förtöjningsgods.

– Det händer att trossar går av ibland, men det blir ingen rekyl, säger han medan han kopplar på en ny tross. Vi använder

dynamatrossar och de faller rakt ner när de går av.

När Grizzly är fast vid kajen tar Alexander på sig hörselkåporna och går ner till maskinavdelningen. I kontrollrummet vinklar han upp kåporna och börjar stänga ner manövern till bryggan.

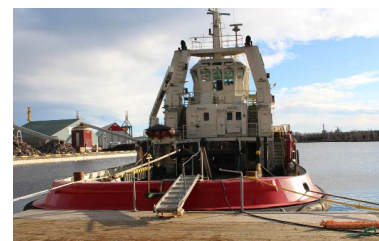
– Det här kontrollrummet är halv-automatiskt vilket är bra, säger han. Det är ganska lättarbetat samtidigt som det krävs lite mer handpåläggning än att bara trycka på en knapp. Det är visserligen väldigt enkelt, men om tekniken fallerar står man där och har ingen aning om vad man ska göra.

Alexander har varit här i sju månader efter flera år i Donsötank.

– På Donsötank var vi fem i maskin, här är jag själv på alla befattningar. Men många underhållsarbeten kräver att man är två och då får man be någon av de andra om hjälp. När man är så få som vi är måste man hjälpas åt. ●

» Kontrollrummet är halvautomatiskt vilket är bra

ALEXANDER JERNBERG



GRIZZLY AF GEFLE

Byggt: 1998 i Vigo, Spanien
Längd: 32 meter
Bredd: 10 meter
GT: 496
Besättning: 3 personer



JÄRVEN

Byggt: 1973 i Åmål, Sverige
Längd: 31 meter
Bredd: 9 meter
GT: 251



Några av svaren på frågorna "Finns det något du saknar i Sjömannen?" och "Har du några övriga synpunkter på Sjömannen?".

Så tycker Sjömannens läsare

Bra som det är – men gärna ännu mer fartygsreportage och korta branschnyheter. Svaren i läsvärdesundersökningen visar också att förtroendevalda läser Sjömannen mer på webben än vad genomsnittet gör.

I början av året skickades en enkät med frågor om Sjömannen ut till de knappt 4 000 medlemmar som Seko sjöfolk har mejladresser till. Syftet med enkäten var att få en överblick över medlemmarnas synpunkter och önskemål på vår medlemstidning – både pappersversionen av Sjömannen och den digitala versionen sjomannen.se – för att kunna anpassa innehåll och form.

584 personer svarade på enkäten. Sannolikt är det de med starkast åsikter om tidningen som svarat, och alla har inte svarat på alla frågor. Det går därför inte att utifrån resultatet dra några slutsatser om vad samtliga medlemmar tycker.

Över 90 procent av de som svarat uppger att de läser Sjömannen. Det är framför allt pappersversionen som läses. Många

läser båda versionerna men det är alltså få som läser enbart sjomannen.se.

Många vill ha fler fartygsreportage och är i övrigt rätt nöjda med fördelningen i papperstidningen. Det finns tendenser på önskemål om mer av ämnena arbetsmiljö, korta branschnyheter och fackliga nyheter. Motsvarande tendenser i önskemål om mindre gäller för ämnena kultur, noveller och korsord. Kvinnor är något mer intresserade än män av att läsa om kultur.

Knappt hälften – 42 procent – har svarat att de läser nyheter på sjomannen.se någon gång i veckan. Nästan lika många gör det någon gång i månaden. Även här är de som svarat nöjda med dagens innehåll och skulle om möjligt vilja ha mer fartygsbesök, arbetsmiljö, branschnyheter och fackliga nyheter.

Delar vi upp de svarande i förtroendevalda och icke-förtroendevalda syns vissa skillnader. De förtroendevalda vill i högre grad läsa mer om arbetsmiljö, branschnyheter och fackliga nyheter. De förtroendevalda läser också oftare webbnyheter på sjomannen.se. Var tionde förtroendevald

går in på sjomannen.se varje dag och 55 procent gör det en gång i veckan.

På frågan om vilken version som är viktigast – papperstidning eller webb – svarar två tredjedelar papperstidningen. En tredjedel svarar samma fördelning som idag.

Bryter man ut de förtroendevaldas svar blir motsvarande siffror 46 procent för papperstidningen och 47 procent för samma fördelning som idag.

Svaren på den öppna frågan "Finns det något du saknar i Sjömannen?" bekräftar i stort resultatet i enkätens övriga frågor. Flera skriver också att de saknar olika typer av annonser eller anslagstavlor. Det finns också önskemål om mer information om avtal och arbetsmiljöfrågor, samt exempel på tvister som kan vara lärorika för andra. ●

Fotnot: Cirka en tredjedel av de som svarat är kvinnor och två tredjedelar är män. Ungefär 16 procent är förtroendevalda, knappt tre av fyra arbetar till sjöss och de allra flesta – ungefär 85 procent – har jobbat inom branschen i mer än sex år. En stor majoritet, cirka 65 procent, av de svarande är mellan 41 och 65 år.



I den här spalten ger Seko sjöfolks ombudsmän Oskar Lindskog, Pelle Andersson, Peter Skoglund och Mikael Lindmark råd om avtal och arbetsrätt.

Om något du läst berör dig och din arbetssituation, vänd dig i första hand till din sektion eller den ombudsman som ansvarar för ditt rederi. Har du önskemål eller tips på ämnen att ta upp, skicka ett mejl till redaktion@sjomannen.se

FRÅGA OMBUDSMÄNNEN

Misstag ska inte ge löneavdrag

Som anställd ska du aldrig gå med på att din arbetsgivare kvittar ett minussaldo i "din" kassa mot lön, skriver ombudsman Mikael Lindmark.

I flera rederier där kassahantering ingår som arbetsuppgift har arbetsgivaren kommit på kreativa sätt att reglera minussaldo i kassorna.

Det finns en mängd olika sätt, men alla har det gemensamt att de både bryter mot avtal och vissa fall även lag.

Du som anställd ska aldrig gå med på att din arbetsgivare kvittar ett minussaldo i "din" kassa mot lön. Det finns inget stöd för att göra det; att det har gjorts tidigare rättfärdigar inte att görs nu.

Finns det ett minus i en kassa så måste arbetsgivaren bevisa att du som suttit i kassan tagit pengar ur kassan för egen

vinning. Skulle ett sådant fall uppdagas så är det frågan om stöld vilket är saklig grund för avsked.

Att du gjort ett eventuellt misstag och gett för mycket pengar tillbaka är inte skäl nog att ge disciplinära åtgärder i form av löneavdrag.

Misstag i verksamheten är en del i risken att bedriva verksamhet, oavsett om det är en marknadschef som satsar på ett helt felaktigt koncept, en motorman som tappar ett dyrt verktyg, en matros som vid lastning vållar en lastskada eller en diff i en kassa. Inget misstag ska bestraffas med löneavdrag.

Vill arbetsgivaren hantera misstag så får hen gå den arbetsrättsliga vägen precis som hen gör i alla andra frågor.

Så oavsett misstag; acceptera aldrig att

arbetsgivaren får dra några pengar från din lön. Skulle arbetsgivaren dra pengar utan din vetskap är det viktigt att du hör av dig, för då är det frågan om antingen en olovlig kvittning eller att du fått för lite i lön. Det går att driva i en facklig förhandling.

Det absolut viktigaste är att du som medarbetare inte skriftligt eller muntligt godkänner att arbetsgivaren får kvitta ett misstag du gjort mot din lön. Godkänner du, kan det ändå gå att driva men det är betydligt svårare.

Säger en chef att ditt misstag ska kvittas mot din lön så säg bara tydligt nej och hör sen av dig till närmast fackliga ombud så vi får vetskap om vad din arbetsgivare håller på med.

Mikael Lindmark

Annon



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell

med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Kajplatser ligger och tillgängligt även om vi inte har plats för er.

Vill du veta mer, ring eller kom och besök oss. Du är alltid välkommen! Telefon 08-640 514 516

E-mail katarina.sjofartsklubb@telia.com - www.katarinasjofartsklubb.com

Du hittar oss även på [facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb](https://www.facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb)

Besöksadress Glasbruksgatan 2, Porten ovanför Sjöfartshotellens entré - Hotellbokning 08-517 349 80



Maria är volontär på sjukhusfartyg

Cateringvärd Maria Ekstrand är tjänstledig från Stena Line för att jobba som volontär på Mercy Ships sjukhusfartyg. Tillsammans med övriga volontärer ser hon till att verksamheten ombord på det fartygsförlagda sjukhuset fungerar.

Det är andra gången Maria Ekstrand är ombord på Africa Mercy. Sist var hon mässman, nu lagar hon mat. Hon mönsttrade på i februari.

Välgörenhetsorganisationen Mercy Ships äger och driver sjukhusfartyget Africa Mercy som erbjuder gratis sjukvård i fattiga länder. Man utbildar också hälso- och sjukvårdspersonal lokalt. Fartyget ligger normalt tio månader på en plats. Nu är det Dakar i Senegal (västra Afrika). Sist Maria var ombord var i grannlandet Guinea.

I tält på kajen arrangeras väntrum och screening (första kontakten med patienterna) och på däck 3 ombord finns själva sjukhuset. På eftermiddagarna tas patienterna upp på däck för att få vara utomhus, på fredagar ordnas det träffar där man sjunger och spelar och det finns en kyrka ombord.

– Sist jag var ombord slogs jag av att alla patienter verkade så lyckliga trots sjukdomar, bölder och annat. Dels glada rent allmänt, men också för att de äntligen får sjukhusvård.

Sist jobbade hon i mässen. När arbetet med mat, disk och städ var slut för dagen fanns tid att umgås med de andra volontärerna.

– Många var afrikaner, några var svenskar och så fanns det andra västerlänningar. Jag delade hytt med bland annat en amerikanska och en australiensiska.

Flera jag lärde känna har jag fortfarande kontakt med, säger hon.

På Africa Mercy arbetar ungefär 600 volontärer. Cirka 450 av dem bor ombord.

– Resten är day crew, människor som bor i landet vi befinner oss i. Mercy Ships

gör en insats även där och utbildar människor lokalt till bagare, kockar och annat.

Livet ombord är väldigt olika livet hemma, upplever Maria.

– Delvis beror det nog på att det är en kristen organisation. Stämningen ombord är väldigt amerikanskt religiös. Man tackar gud för allting och det är ju främmande för mig som inte alls är religiös. Vi har olika sätt att se på saker, men vi accepterar varandra och skrattar mycket, säger hon.

Sedan några år tillbaka sponsrar Stena Line verksamheten på olika sätt. Det var genom sin arbetsgivare som Maria fick kontakt med organisationen.

– Vi erbjöds att söka genom Stena och det gjorde jag. Jag var livrädd när jag åkte men väl ombord ville jag inte åka hem när mina elva veckor var slut utan förlängde till sex månader, säger hon.

Den här gången är det Seko sjöfolk som via sin solidaritetsfond betalar Marias biljett fram och tillbaka, plus ett ekonomiskt bidrag på drygt 1000 kronor per månad. Facket betalar även hennes fack- och a-kasseavgift under tiden hon är borta.

– Det är jag tacksam för, det hjälper mycket. Vi volontärer betalar ju våra egna kostnader för att vara ombord, och så behövs lite fickpengar om man vill gå iland och turista, säger hon.

Många har frågat Maria varför hon åker. Hon vänder istället på frågan.

– Varför inte? Har man råd tycker jag att man ska åka. Det är en otrolig upplevelse. Mötet med människor är fantastiskt. Förra gången åkte jag av mer egoistiska skäl, för att det passade min livssituation att komma bort. Den här gången åker jag för att det var så roligt sist, men också för att jag mår bra i själen av att göra nytta. Jag har fått en annan syn på både mig själv och på människor i allmänhet. Att vi borde vara mer tacksamma.

Text Klara Johansson

Här intill skriver Maria Ekstrand om vardagen ombord – som hastigt förändrades av coronapandemin



FEBRUARI 2020

Då har jag landat i Dakar och ska för andra gången volontärarbeta på Africa Mercy, det flytande sjukhuset. Organisationen är amerikansk, landet är Senegal och besättningen är en sisådär 50 olika nationaliteter.

Organisationen är kristen, landet är 96 procent muslimskt och besättningen består av kristna, muslimer och icke-troende. En salig blandning!

Alla ombord har respekt för varandra oavsett tro, hudfärg eller yrke. Alla behövs ombord och lilla jag är lika viktig och uppskattad som huvudkirurgen Dr Gary Parker. Fast själv tycker jag att han är viktigare.





Maria Ekstrand ombord på
Mercy Ships sjukhusfartyg
Africa Mercy i Senegal.

Foto Mercy Ships

Gemenskapen visar sig genom att man bor, äter och arbetar ihop. Och även efter det har lust att umgås med varandra.

Denna gång jobbar jag i köket, en härlig avdelning med en majoritet av afrikaner. Det bakas bröd, hackas grönsaker och lagas mat, medan musiken är högljudd och medryckande. Det gapas och skriks och ett och annat danssteg tas tillsammans med skakande rumpor. Det jublas när jag försöker mig på lite afrikanska rörelser, det är inte det lättaste men alltid roar jag någon. Nivån är hög på alla sätt.

» Musiken är högljudd och medryckande

MARS 2020

Det finns en hel del aktiviteter att göra på sin lediga tid. Här om veckan följde jag med till Hope Center, där man kan träffa patienter innan och efter operation.

Det märks att vi är efterlängtna. Barn kommer springande, gående och haltande, tar dig enkelt i handen och visar dig till borden i skuggan.

Pastorn och översättaren som leder det hela sätter igång direkt. Det tjatras och pratas på olika språk och det är inte mycket jag förstår, men trots det fungerar kommunikationen väldigt bra med barnen. Vi sjunger och dansar och skrattar. Man svettas, det är varmt! Översättaren berättar om hur Jesus gick på vattnet och

efter det får barnen en bild att färglägga.

Efter ett tag smyger sig en kille upp bredvid mig på bänken, med båda armarna lindade och brännskador i ansiktet. Jag frågar om han vill färglägga. Han tittar på de andra barnen och plötsligt bestämmer han sig för att måla.

Jag får fram fler papper och han börjar kommendera mig att ge honom kriterior. På franska. Toppen, tänker jag, bra sätt att lära sig färgerna på franska!

Han håller kriterierna i vecket mellan tummen och pekfingeret eftersom hans arm inte bara är lindad utan även i någon slags plaststöd.

Min franska är dålig men jag får fram





mitt namn och han heter Amadouba.

Tillbaka ombord ber jag Ruth, som jobbar på Hope Center, ta reda på vad som hänt killen. Han är tio år och skickades till koranskola när han var sju. Amadouba ville hellre vara hemma hos familjen och rymde från skolan. Han sov en natt i en bil, som av någon anledning fattade eld och armar och ansiktet brändes innan folk fick ut honom.

Det går en vecka och Ruth kommer springande in i köket med andan i halsen.

– Maria, han är här!

– Vem? frågar jag förvånad.

– Amadouba! Han ska åka hem och är här för att skrivas ut.

Jag springer nerför landgången och ser Amadouba med sin pappa på kajen. Jag ber tolken säga till honom att ta hand om sig själv och jobba hårt, inte ge upp. Han klättrar in i bilen och ger mig en high five.

Det går några dagar och jag och min kollega Alice är ute på kajen och tränar. Vi pustar och frustar och säger väl valda ord medan vi gör armbävningar och knäböj. En kille på kanske tolv år, som ska besöka rehab-tältet, tittar roat på oss.

Så ansluter sig en annan kille och det är Amadouba! Han är här på återbesök. Lite kaxigare är han nu. Självförtroendet växer i takt med att hans sargade kropp läker.

Amadoubas pappa hälsar glatt igenkännande och gör lite knäböj med oss. Det är något speciellt med människorna i den här delen av världen. Jag kände samma sak när jag var i Guinea 2018. De struntar i hudfärg, religion och språk. De tar kontakt, de är så tacksamma för den hjälp de får att det kvittar vilken roll du har ombord. Förstår du inte vad de säger? Det struntar de i, de bara pratar på och skrattar gott. Givetvis gäller det inte alla, men alla dem jag har mött hittills.

» Självförtroendet växer i takt med att hans sargade kropp läker

MAJ 2020

Fredagen den 13 mars kom vi tillbaka till Africa Mercy efter en dag på stranden i Dakar. Ombord förstår vi att det pågår ett oplanerat möte på grund av Covid-19.

Mercy Ships har bestämt att avsluta i Senegal. Stänga ner. Skicka hem patienter. Inte ta emot fler patienter. Jag har fortfarande svårt att sätta ord på mina känslor den dagen och dagarna som följde.

Snabbt planerade några vänner och jag

Foto Mercy Ships

Vid ett besök på Hope Center, dit patienter kommer före och efter operation, träffar Maria tioårige Amadouba som vårdas för brännskador.



Glada patienter efter operation.



En annan volontär från Sverige tillsammans med patienter på avdelningen för plastikkirurgi.

utflykter för att få se så mycket av Dakar som möjligt. En planerad tur till Goree Island tidigareläggs till följande onsdag. Goree är ön där slaverna sändes ut från Senegal och vad jag förstått en omtumlande och sevärd plats att besöka.

Morgonen efter beskedet att Mercy Ships stänger ner verksamheten, åker vi för att besöka Monument de la Renaissance Africaine. Det är en 49 meter hög staty i brons som föreställer en man som stiger upp ur en klippa. I sin vänstra hand håller han ett naket barn som pekar ut mot havet och i sin högra hand håller en kvinna. Statyn är placerad på en 100 meter hög kulle.

Vi har en guide som tar oss runt och berättar om det vi ser. Det sista man gör är att åka upp till toppen av statyn. När

vi står i kön till hissen ringer min väns telefon. Africa Mercy ber oss att komma tillbaka ombord.

Ombord igen känns allt väldigt märkligt. Grinden som stängdes bakom oss på kajen, förblir stängd. Vi kan röra oss på kajområdet, men det är inte speciellt stort och fullt av patienttält och bilar. Och Goree island kan jag glömma.

Dagsbesättningen från Senegal, som arbetar den här dagen, blir tillfrågad om de kan tänka sig att stanna och jobba i ytterligare två veckor. De får tillfälle att ringa hem, prata med familjen och får ta emot kläder som levereras till kajen. Det fixas madrasser och sängkläder till männen, som får bo i tälten på kajen. Kvinnorna får lediga sängplatser på sjukhuset.

Den dagsbesättning som inte arbetade



Maria med kollegorna
Hayley, Michelle och
Polynese i köket ombord.

Foto Maria Ekstrand

» Tillsammans säkrade vi skeppet och klarade oss undan Covid-19

Människor jag bara fick umgås med i tre-fyra veckor istället för tre-fyra månader.

Jag missade Goree Island, det enda stället jag verkligen ville besöka.

Å andra sidan har jag lärt känna människor som jag troligtvis inte hade lärt känna om allt varit som vanligt. När besättningen snabbt sjunker från cirka 600 till i nuläget 160, ändras livet och umgänget ombord. Jag pratar med människor som jag bara vetat namnen på. Vårdpersonal som nu inte hade något jobb, kom för att jobba på andra avdelningar och då även i köket, med mig. Kontorspersonal kom in och hjälpte till under de första dagarnas kaos. Nu arbetar jag med flera sjuksköterskor, i mässen! Alla hjälps åt, matrosen tar en dag i mässen, palliativpersonal städar toaletter och steriliseringspersonal lagar mat.

Tillsammans säkrade vi skeppet och klarade oss undan Covid-19. Tillsammans packade vi ihop och så småningom lämnade vi Dakar och seglade iväg för att fem dagar senare anlända på Teneriffa.

Tillsammans är vi nu runt 160 kvar ombord. Ja, ombord, för än har vi inte fått röra oss fritt utomhus. Vi har 400 meter att utnyttja. Dag 82 i lockdown.

Meningen som fått störst betydelse är: *We are together.* Vi är tillsammans. Och, som jag fick hälsat från en i "min day crew" på hans språk wolof: Nio far.

Var vi än är i världen, vilken hudfärg eller religion vi än har: Nio far! Glöm inte det!

Text Maria Ekstrand

den dagen, får ett samtal om att de inte kan komma tillbaka. Det är "min crew", och nu får vi inte ses igen. Skeppet är stängt på grund av Corona.

Sjukhuset ombord är fortfarande öppet, med patienter som väntar på operation eller håller på att läka. Sakta men säkert stänger verksamheten ner. Hope Center iland stängs ner, Palliative care avslutar sin verksamhet. Women's health program stoppar innan det ens fick möjlighet att börja. Så många kvinnor som nu går miste om sin operation. En operation som de väntat länge på och sett fram emot.

Så mycket känslor rörs upp, främst hos de som arbetar nära patienterna. Alla dessa tjejer och killar, kvinnor och män, som arbetat med den huvudsakliga uppgiften som vi är här för. Att hjälpa "världens

bortglömda fattiga" med att operera, läka och hjälpa dessa, på så många sätt, utsatta människor. Operationer som vi hemma ser som självklara, men som i Afrika är svåra att få och får man inte hjälp, kan det vara så illa att man får leva i skymundan och utesluten ur samhället och gemenskapen resten av sitt liv.

Covid kom in som en orkan och förändrade så många liv, så många förhoppningar, även om man inte blev drabbad av själva viruset personligen.

Själv saknar jag alla de människor jag fått möta och arbeta med. De människor från hela världen som kom ombord för att ge av sig själva och sin tid till andra mindre bemedlade. Jag saknar "min day crew" från Senegal. Jag saknar de volontärer som åkte hem de första veckorna.

ORGANISATIONEN MERCY SHIPS

Organisationen Mercy Ships äger och driver världens största civila sjukhusfartyg, Africa Mercy. De erbjuder gratis sjukvård och utbildning till de fattigaste människorna i världen, samt bistår nationer att bygga upp deras egen sjukvård och hållbar utveckling genom utbildning. Ombord utförs operationer, tandvård och kvalificerad sjukvård. Sedan organisationen grundades 1978 har Mercy Ships besökt över 570 hamnar i drygt 70 länder och hjälpt ca 2,5 miljoner människor. Ombord arbetar mer än 400 volontärer från upp till 40 länder. Bland dem finns kirurger, sjuksköterskor, administrativ, teknisk, marin och annan nödvändig personal.

Vissa glömmmer fortare än andra

Telefonen ringer tidigt på morgonen, det är morsan.

- Var är du, frågar hon med orolig röst.
- Hemma säger jag.
- Hemma var? Är du okej? Tydligt uppstressad.
- Jag mår bra, vad är det som har hänt?
- Estonia har sjunkit, sätt på text-tv.

Året var 1994 och jag hade precis gått av mitt arbetspass som terminal- och kajarbetare för Estline. Jag hade vinkat av Estonia när hon avgick från Stockholm kvällen innan.

Text-tv bekräftade det hemska som min mamma just sagt och kort därefter satt jag på första tåget in till stan för att bege mig till min arbetsplats. Minns än idag hur jag försökte förneka det som skett och tänkte att hon ligger säkert där i hamnbassängen, hon kan ju bara inte försvinna!

Väl på plats var det full cirkus, media hade kommit, anhängliga strömmade in. Jag mötte söndergråtna kollegor, arbetsplatsen var så full av sorg, och ilska och orättvisa då alla av oss förlorat någon vän, kollega eller släkting. Nu hade även TV4-nyheterna med hemska bilder på döda kroppar i livflottar börjat rulla ut i tv-rutan. Bilder av människor jag mött på kajen och landgången för genom mitt huvud. Vilka kollegor levde fortfarande, vilka var döda? Veckan gick och mitt i det



totala mediakaoset och anhörigas sorg blev katastrofen ett faktum: 852 människor hade mist sina liv.

Vi får aldrig glömma Estonia, jag kommer aldrig glömma Estonia. Men tyvärr gör girighet att man inte sätter säkerheten först längre. Den översyn av säkerheten till sjöss som skedde efter Estonia har börjat naggas ordentligt i kanterna. Hos oss i skärgårdstrafiken syns det på ett betydligt åldrande tonnage. Redare köper upp allt gammalt tonnage som ligger längs kajerna i Stockholm, ofta fartyg som dömts ut av landstinget. Man målar om och putsar upp fasaden, kanske sätter man i ny maskin, men bemanningen är ofta skrämmande låg: skeppare och en jungman.

Risikanalyser byggs på statistik istället för sjösäkerhet. En ensam jungman ska utrymma över 200 personer.

Samtidigt ligger flera av landstingets fartyg stilla, med årtal av skyddsarbete bakom sig, större bemanning, samt att landstinget plöjt ner mångmiljonbelopp för att förnygra fartygen kontinuerligt. Är säkerheten för kostsam? Estoniakatastrofen var säkert inte heller statistiskt beräknad, tills olyckan var framme. Det har vissa glömt idag, själv glömmmer jag det aldrig, gör du?

Jag vill avslutningsvis skicka en solidarisk hälsning till alla er som blivit varslade/upsagda från era arbeten. Orättvisan coronaviruset för med sig är enorm och jag känner med er allihop.

RIKARD MATTSSON

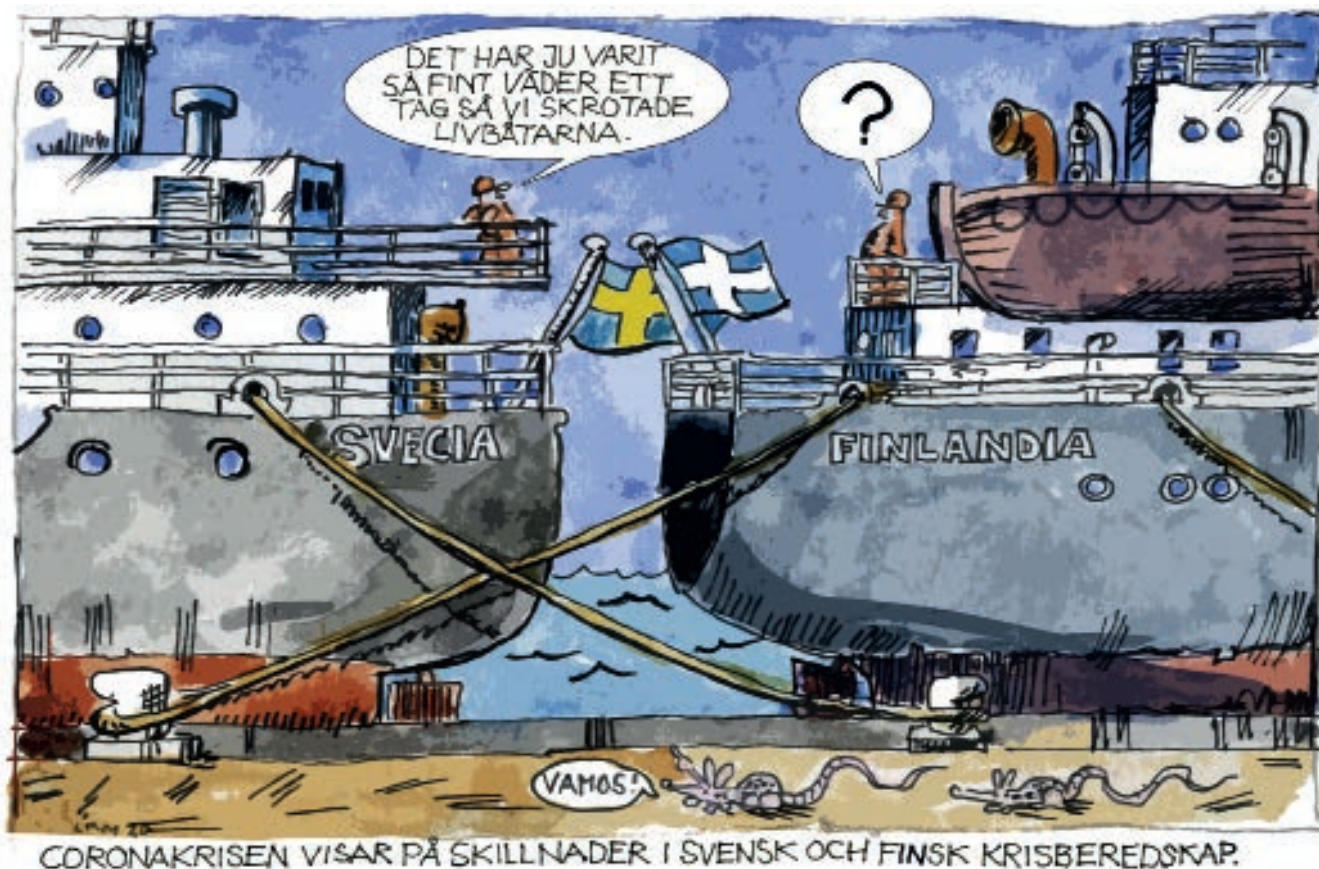


Illustration Lars Melander

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Plattform i maskin skonar både knän och rygg

Motormän Ted Lilius har tillverkat en portabel plattform som minskar påfrestningarna för både knän och rygg vid arbeten på huvudmaskin. För den skrädda uppfinningen tilldelades han 18 000 kronor av Sjömanshusstiftelsen på belöningdagen 2021.

Med över 20 år i yrket har Ted Lilius tillbringat åtsedliga timmar sittandes på kätina ovanpå de stora plattformarna på fartygens huvudmaskiner för att utföra underhållsarbete. Det arbetsställningarna eller inte bär på kätina som blir hårt belastade av både kroppstyngden och vinden, det blir också tungt för ryggen som måste hållas i rakt ställning större delen av tiden för att kunna komma åt.

– Helt kroppstyngden hamnar på kätina och är som dammsugare. Alla överviktiga blir det väldigt påfrestande, säger Ted Lilius som jobbar i rederiet Torbjörn Shipping. Att gå igenom alla åtta cylindrar tar ungefär en halv dag och det behöver göras mellan tre och fyra gånger per år, beroende på hur många gånglinor man ska se till.

”Jag började fundera över olika lösningar och fick nästan direkt upp en bild i huvudet av hur det skulle kunna gå till”

När Ted Lilius för ett par år sedan återvände ovanpå plattformarna i maskinrummet, den gången ombord på M/T Stella Vega, sågs han av tanken att det kanske fanns något sätt att underlätta arbetet på.

– Jag hade gjort det här många gånger förut, men den här gången fick jag nog, säger han. Jag började fundera över olika lösningar och fick nästan direkt upp en bild i huvudet av hur det skulle kunna gå till.

Av stålplåtar, vinkeljärn och annat material som fanns ombord tillverkade han en ram, målades sedan efter bredden på topplocket. Sedan placerade han ramen ovanpå plattformarna och fästade med en stabil tröskel. I ramen svejsade han fast rörstycken som monterades över två topplocksbultar. Den tröskeln stötte hölls upp med hjälp av stödder.

– Själva konstruktionen är nästan möjlig enkel, men den gör jobbet så mycket lättare. Man slipper värmsmältnings från platt-



Motormän Ted Lilius har de senaste åren utvecklat flera arbetsbelysningar från Sjömanshusstiftelsen.

forme, kroppstyngden fördelas på hela underbenet och man kan sitta nästan helt upprätt med rak rygg när man arbetar, säger Ted Lilius.

Plattformen är portabel och när han är klar med en cylinder skruvar han loss hela ramen och flyttar den till nästa. När jobbet är slutfört tar han loss delarna och släpper under den till nästa gång.

– Den är väldigt enkel att montera och det tar inte mer än fem minuter att få upp den, säger han.

Ted Lilius är bosatt på Filipplarna med sin familj. De många resorna han gör ett par gånger om året ombord mellan fyra och sex månader i olika avdelningar och han brukar vända mellan rederiets fartyg. Efter Stella Vega kom han till Stella Virgo. Även där fanns problem med arbetet på stora plattformar vilket han löste genom att tillverka en ny plattform.

– Ja, det var det första jag gjorde när jag kom dit.

Numera använder jag alltid plattformen vid den här sortens jobb. ted_lilius@yahoo.com



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2021

Sjömän är utmärkte problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselen ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2020. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

UNDERVATTENS-
BÅT SOM STÖRK
I NULSHAVET ÄR
3000 m. LÅNG

Den 9 januari 1954 lämnade fartyget Norsundet med trävaror trots dåligt väder. Efter midnatt, kl.00.17 hörs ett anrop sedan blir allt tyst. Fartyget sjönk med 17 man n.o. Eggegrund. Vraket hittades 1996. Vad hette fartyget?

4485

6/10/84
FEB 17
1984

SLÅS ENÖST VÄD	VÄST VET: ÖÖD ANSTALDA FÖR ÖÖD TÄLLE		TOPP SÄNG	SÄMLA	1. SÄD DE I BAK PÅ MISBY ATLANTIS I MISBY FÄSTO		RUND- HULT	GAST UNDER VÄD		HÄR SÄS BÄDE ÖÖD ÖÖD ÖÖD	HÄR SÄS BÄDE ÖÖD ÖÖD ÖÖD
	TÄLLE										
		SÄR EN SÖÖMAN EFTER RESAN			PLESSEJADES MÄNEA VÖ SKA SERRADELARET 1 JUNI 1916						
KAN MAN DREJA		KAROL- LINSKA RYSK FLÖD		TID RABOTJUNET VÄG I PARTYSS SÖÖV				I SÖÖD ÄR	VÄST- MAN- LAND		HÄLLER KURSEN
URS- HÖLMEN					MÄNND SOM GET NAMN ÄT RIG						
					STAPEL SOM PARTIS BÄSS PÅ TERMINS PAUS	REDE					
			TIDNING GRUND I STILM 1914	SÖÖV I SÖÖMAN- NEN MARTIN NILSSON	DÖFT- ANDE ORIGDÉ					BYGGE FÄRÖ ST FÖR FÄR SAYONA	
KRAFTIG SÖÖ- FÄGEL	UTSTYREL							BIL- STEN- TUM KAJA		RÄDÖN	
		SVÄRS		NYTT FLICK- NAMN						DRÖM- FLICKA	
JONAS REDER P. 1926		DELMÅL									
SPEL OM EUD						FRANSK OMLA ST- NINGS- HAMN VID LORE					SÄD ST BÄST FÖR SÖÖ FÖÖDÖS FÖÖ
TILLÖÖ PARTYSET "NIMTZ"			STEN- HUGGAR- EN SOM BLEV						GRUND T ÖÖDÖD FÖÖDÖD ÖÖDÖD		
			"CHAMP" 1989		ÄR Ö- SÖÖVET BLAD						
		SUNNAR EARLSON	TÖN 3			AMER MC-MÄÖÖ GRUND BLÄVEN SVENSK JO SÄÖ HEDSTRÖM, 1901					
						VAR FÖÖDÖD Y SÄÖ					
										NÄÖÖN HELT ÖÖÖD	
											1723-61
FÖÖ- FÖÖ		FLATS MED FÖÖLARE			SÖÖ ÄÖÖ- FÄNNAN	VÖÖL- BIL VÖÖL ÄÖÖ					

		BRITTA
JOY and VINO		
JOHN OF KOL- WITON	JOHN	TERA

FÖRRA KORSORDET	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300
	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400
	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461																																							

Bra att veta som medlem i Seko sjöfolk

Medlemsavgift

För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 438 kr/mån. För pensionär är avgiften till förbundet 142 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 120 kr/mån 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-nummer, Bankgiro Nordea SE733000 0000 032051804338
SWIFT-adress Nordea: NDEASESS

Utlandsadress/tillfällig adressändring

Meddela medlemservice om du flyttar utanför Sverige eller om du vill ha din post till annan än din folkbokföringsadress.

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 en rad försäkringar hos Folksam. På www.folksam.se/ sekosjöfolk finns mer information. Du som jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal har även ett flertal kollektivavtalade försäkringar. Mer information om dessa finns på www.afaforssakring.se.

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina

Kontaktombud Eric Gustafsson,
070 489 88 27,
rederiballerina@hotmail.com
Kontaktombud Joakim Andersson,
076 019 72 76

Blidö Sundsbolaget

Sektionsordförande Eric Ekblom,
070 843 85 42, eric.ekblom@seko.se
Vice sektionsordförande Rikard Mattsson,
070 567 49 55,
grevekartong@gmail.com

Destination Gotland

Sektionsordförande Katrina Jakobsson,
070 564 06 04, katrina.jakobsson@seko.se
Vice sektionsordförande Conny Engström

Djurgårdens Färjerederi

Kontaktombud Lisa Rosberg,
073 984 54 52, lisa.rosberg@gmail.com

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
Vice sektionsordförande Marina Bergbo-Fellenius,
knallen2009@hotmail.com

Finnlines Ship Management

Kontaktombud Annika Stupers,
070 910 03 98, petrusludo@yahoo.se

ForSea

Sektionsordförande Tiziana Cavalli De Lonti,
076 326 15 74,
titti.cavalli@forseaferry.com
Vice sektionsordförande Mats Lindgren

Gota Ship Management

Kontaktombud Martin Karlsson,
076 778 04 50,
martin76karlsson@gmail.com

Gävle Hamn

Kontaktombud Robin Uusirantanen,
070 625 73 08,
robin.uusirantanen@gmail.com

Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik

Kontaktombud Hans Johansson,
073 708 74 07,
grytlymmel@hotmail.com

Luleå Bogserbåt

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

Örnö Sjötrafik

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

Ressel Rederi

Kontaktombud Kenny Hasselqvist,
073 442 44 73,
kennyhasselqvist@rocketmail.com

Silja Line

Sektionsordförande Folke Matrosow,
08 666 34 11, 070 623 34 41,
seko@tallinksilja.com
Vice sektionsordförande Pierre Haglund

Stena Line

Sektionsordförande Mahmoud Sifaf,
031 85 53 56,
mahmoud.sifaf@stenaline.com
Vice sektionsordförande Daniel Holmgren,
031 85 87 57,
daniel.holmgren@stenaline.com
Vice sektionsordförande Ulf Norström,
031 85 87 69,
ulf.norstrom.go@stenaline.com

Strömman Turism & Sjöfart

Kontaktombud Lisa Rosberg,
073 984 54 52,
lisa.rosberg@gmail.com

Svitzer Faroe Islands

Kontaktombud Daniel Oscarson,
070 647 70 20,
daniel.oscarson@hotmail.com

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

Utö Rederi

Kontaktombud Samuel Wingårdh,
070 774 25 17,
samuelmwingardh@gmail.com

Viking Icebreaker

Kontaktombud Jimmy Lundberg (Ale),
070 236 85 41, skaunski@icloud.com
Kontaktombud Nils-Erik Helleberg (Atle),
070 368 32 53,
nissehelleberg@outlook.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



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 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

Sekreterare Jonas Forslind

jonas.forslind@seko.se
Tel: 031 42 95 34

Kassör Chang Strömberg

chang.stromberg@seko.se
Tel: 031 42 95 32

Ombudsman 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