

SJÖMANNEN

3 2025

TEMA HÄLSA:

Hur mår kroppen?

En god sömn, tid att träna, en meningsfull fritid – allt är viktigt för en god hälsa. Men hur löser man det när man jobbar ombord?

► **SIDORNA 11-23**

ARBETSMILJÖ

Arbetsrotation minskar risk för skador

► **14**

REPORTAGE

Rosenhill – servicecenter med anor

► **16**

SEKOKONGRESS

Beslut om ny organisation – sjöfolk förlorar sina anställda

► **8**





Ny organisation för Seko

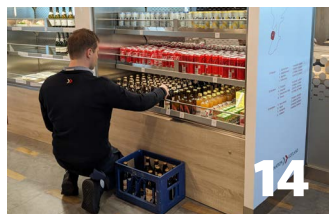
Efter lång och intensiv debatt beslutade Sekokongressen att förbundet ska omorganiseras, vilket gör att Sjöfolk förlorar sina anställda. Vi berättar vad som händer nu.

TEMA: Hälsa

Med långa pass till sjöss och sen hinna ifatt allt hemma är det svårt att hitta rutiner för att komma igång med träningen. I detta nummer tar Sjömannen ett grepp om hälsan. Det handlar både om vikten av god sömn ombord och om träning, där vi bland annat spanat in både fartygsgym och sjömanscentret Rosenhill i Göteborg.



11-23



Arbetsrotation hjälper

Nya resultat från forskningsprojektet om intendenturpersonalens arbetsbelastning med hjälp av så kallade smarta arbetskläder.



Ungdomar lär sjöfart

Sjöfarten behöver mer folk och på Orust bestämde man sig för att hjälpa till att locka ungdomar till sjömanslivet genom Orust Tall Ship Academy.



Sjömän belönades

I år var det inte mindre än 47 smarta uppfinningar och förbättringsförslag som fick pris på Stiftelsen Sveriges Sjömanshus stora belöningsdag.



Bästa sjömanspodden

För den som inte får nog av sjöfart ens på semestern har vi listat några av de mest lyssningsvärda poddarna om sjömän, sjöfart och fartyg.

REDAKTÖR & ANSVARIG UTGIVARE:

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

I REDAKTIONEN: Malin Vive, malin.vive@seko.se, 010-482 17 57

ANNONSER: redaktion@sjomannen.se, 031 42 95 21

TRYCK: Billes Tryckeri, Mölndal, www.billes.se, 031 86 55 00

PRENUMERATION: Sjömannen distribueras till medlemmar i Seko sjöfolk samt till fackklubbar och fartyg. Att som icke medlem prenumerera på tidningen kostar 275 kr/helår i Sverige. Kontakta Petra Fornander, petra.fornander@seko.se, 031 42 95 36

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

E-POST: redaktion@sjomannen.se

UTGIVNING: Sjömannen har sitt ursprung i Svenska Sjömansunionens tidning Sjömannen och Svenska Eldareunionens tidning Eldaren, som båda började ges ut 1914. Sjömannen ges ut av Seko sjöfolk och utkommer med fem nummer i år. Redaktionen ansvarar inte för ej beställt material.

OMSLAGSILLUSTRATION: Jenny Wik

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



Den sunkiga delen av sjöfarten måste bort

Sekos kongress avslutades nyligen och som ni kanske har förstått om ni följt sociala medier så antog en mycket oenig kongress förslaget om en större organisationsförändring. Jag vill passa på att hylla Seko sjöfolks kongressombud som verkligen tog fajten mot förslaget till ny organisation. Men nu är beslutet taget och vi ska göra det bästa av situationen. För sjöfolkets del innebär det att den demokratiska delen av vår organisation kvarstår som den är. Sjöfolk kommer fortsatt att vara en klubb i Seko med förtroendevalda i våra klubbsektioner. Den stora förändringen för sjöfolk är att all anställd personal enligt kongressbeslutet ska vara anställd i Seko. Detta innebär i praktiken att de anställningar som idag finns i Seko sjöfolk ska föras över till Seko någon gång under kongressperioden, alltså inom en fyraårsperiod. Arbetet med att påbörja processen kommer troligtvis ske efter sommaren. Det kommer att ske i ett samarbete som ska präglas av respekt för de berörda. Vi återkommer framöver i Sjömannen och i andra kanaler om hur arbetet fortlöper, och hur vi ska kvalitetssäkra övergången.

Men bara för att Seko sjösätter en ny demokratisk organisation stannar inte allt annat arbete upp, det jobbas på många fronter. Stena Bulk har aviserat att de har för avsikt att flagga hem fyra till fem Suezmaxfartyg. Att få välkomna stortank tillbaka till den svenska flaggen är naturligtvis riktigt roligt och förhoppningen är att detta ska få ringar på vattnet så fler vågar ta steget och flagga hem.

» Detta är ett systematiskt utnyttjande utan dess like

En annan front jag vill passa på att belysa är det internationella arbetet. Den internationella federation som är viktigast är ITF. ITF är unikt inom den internationella fackföreningsrörelsen. Dess FoC-kampanj, Flag of Convenience, har samlat sjöfolks- och hamnarbetarförbund över hela världen i över 75 år, och FoC-kampanjen hjälper hundratusentals sjömän varje år att få kollektivavtal. Det är ett med internationella mått bra avtal med bra lösningar.

Men det finns fortfarande en stor del av den internationella sjöfarten som är riktigt sunkig. På botten inom sjöfartsindustrin hittar vi de som behandlar sitt sjöfolk allra sämst. Här har vi de helt skrupelfria redare som gömmer sig bakom postlådeföretag. Gamla och direkt livsfarliga fartyg där en skada kan betyda livsfara och om du ringer ett fackförbund kan du hittas död i en svart sopsäck. Det är rederier som utnyttjar det allra fattigaste sjöfolket. Som kanske arbetat ett år i sträck ombord utan att ha fått lön och blivit lovad att få den senare.

När du varit ombord i kanske ett och ett halvt år i sträck, då vill du fan inte lämna vraket utan din lön. Det har hänt att sjöfolk varit ombord i flera år, sedan är fartyget så värdelöst så redaren bara lämnar skiten och överger det. Där står sjömännen utan lön, mat och inga pengar för att ta sig hem. Detta är ett systematiskt utnyttjande utan dess like och det bara ökar år efter år. Dessa redare borde bli kölhalade långskepps och därefter tjäna som hajmat!

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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



En saknad efter att bogserbåt sjönk

En svenskflaggad bogserbåt sjönk utanför Piteå den första helgen i juni. Bogserbåten befann sig på öppet hav och drog en timmerpråm när den utan förvarning fick problem och började sjunka. Fyra personer befann sig ombord och klockan var strax före fem på söndagsmorgonen när Sjö- och flygräddningscentralen tog emot deras mayday-anrop.

Tre besättningsmän lyckades rädda sig upp på pråmen medan den fjärde saknades. En stor sökinsats drog igång där Kustbevakningen, Sjöräddningen, Sjöfartsverket och även Finland deltog i sökandet med räddningshelikopter, men personen kunde inte hittas. Händelsen hanteras som en arbetsplatsolycka från polisens sida.

Lindrig isvinter med få fartygsassistanser

De svenska isbrytarna genomförde betydligt färre fartygsassistanser i år jämfört med förra vintern.

Årets isbrytningssäsong drog igång i januari. När säsongen summerades uppgick antalet assistanser till knappt 220. Jämfört med säsongen innan är det en minskning med närmare 1 000 assisterade fartyg.

Isvintrar kategoriseras som lindriga, normala eller svåra beroende på hur stor utbredningen är.

– Den här vintern blev isutbredningen lindrig, med is till strax söder om Norra Kvarken som mest, säger Annika Hjelmsten, driftoperatör vid Sjöfartsverkets isbrytarledning.

Anders Boman ny ordförande i Sarf



Anders Boman från Gotlandsbolaget har valts till ny ordförande i Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sarf. Styrelsen fick också två nya ledamöter.

– Jag är hedrad och glad över förtroendet. Målet är att vi ska ha en växande och levande sjöfartsnäring. Det är extra viktigt nu i dessa osäkra tider, säger Anders Boman.



Foto: Dan Ljungsvik/Stena Bulk

Stena Bulk har beslutat att flagga hem fem Suezmax-fartyg, bland annat Stena Suède.

Stena flaggar in

Stena Bulk har beslutat att registrera minst fyra Suezmax-fartyg under svensk flagg.

– Det här är en otroligt glad nyhet, säger Kenny Reinhold, Seko sjöfolk.

Stena Bulk registrerar fyra av sina Suezmax-fartyg under svensk flagg, eventuellt ytterligare en. Det meddelade rederiet i april. Målet är att slutföra registrerings- och övergångsprocessen senast den 1 juli 2025, med förbehåll för administration och dialog med alla inblandade parter.

En Suezmax-tanker är en av de största typerna av tankfartyg och är cirka 275 meter lång med en dödvikt på 81 000 ton. Stenafartygen kommer att bli de största under svensk flagg.

”Detta initiativ markerar Stena Bulks engagemang för den svenska sjöfartsindustrin och speglar den svenska regeringens ansträngningar att skapa en mer attraktiv och konkurrenskraftig ram för fartygsägare som opererar under nationell flagg”, meddelar rederiet.

För närvarande finns inga Suezmaxfartyg flaggade i Sverige, så flytten kommer att fylla en lucka i Sveriges sjöfartsregister.

– Det här är en otroligt glad nyhet, säger Kenny Reinhold, ordförande för Seko sjöfolk. Det var längesen vi fick en

sån god nyhet i branschen.

– Vi har ju en rekordlåg handelsflotta, de här fartygen kommer säkert innebära ett stort antal nya arbetstillfällen, fortsätter han. Och de behövs, vi behöver ha praktikplatser och utbildningsplatser på den här typen av fartyg.

Arbetet pågår för att säkerställa att övergången är anpassad till de praktiska realiteterna för fartygsdrift.

”Stena Bulk arbetar nära med svenska myndigheter och relevanta fackföreningar för att säkerställa att alla aspekter – från bemanning till efterlevnad – hanteras på ett sätt som upprätthåller säkra och effektiva operationer. Detta är en grundläggande prioritet för företaget och en förutsättning för att gå vidare”, skriver Stena Bulk.

Seko sjöfolk har tillsammans med Stena inspekterat fartygsritningarna och konstaterat att det inte fanns

något att anmärka på. Nästa steg är att göra en fysisk besiktning ombord.

– Detta är ett naturligt och lägligt steg för Stena Bulk. Vi agerar i linje med de nya förutsättningarna som regeringen har etablerat och svarar på det tydliga behovet av större nationell kapacitet inom djuphavssjöfart, säger Erik Hånell, vd för Stena Bulk, i en kommentar.

Ylva Bowes

Flytten fyller en lucka i svenskt fartygsregister

Två skuggfartyg på grund

Två stora fartyg har gått på grund i svenska vatten den senaste tiden och nu höjs allt fler röster för att regeringen ska ta tag i frågan om den ryska skuggflottan med sina illa underhållna fartyg.

Maj blev en mörk månad för sjöfartsbranschens olycksstatistik med två grundstötningar av fartyg som riskerade orsaka oljeutsläpp.

– Det här kommer bara fortsätta, vi måste arbeta hårdare för att få bort möjligheterna för Ryssland att runda sanktionerna, säger Seko sjöfolks ombudsman Mikael Lindmark.

Den 25 maj gick det turkiska bulkfartyget Ali Aykin på grund utanför Malmö. Fartyget var på väg norrut in i Öresund med omkring 69 000 liter dieselolja ombord och stod hårt på grund med stora delar av skrovet. Kustbevakningen fick lägga stora resurser på övervakning och miljöräddningsresurser om olja skulle läcka ut i vattnet.

En medlem i besättningen på Ali Aykin anhölls misstänkt för grov vårdslöshet i sjötrafik. En annan är misstänkt för sjöfylleri. Vid denna tidnings pressläggning hade bärgningsarbetet just påbörjats genom att delar av lasten lossades.

Ali Aykin uppmärksammades även i fjol då fartyget fick nyttjandeförbud efter en inspektion i Halmstad hamn. Transportstyrelsens inspektörer hittade så många punkter som behövde åtgärdas, över 40 stycken, att de var tvungna att avbryta inspektionen.

Bara några dagar senare, den sista dagen i maj, gick även det Panamaflaggade lastfartyget Meshka på grund i Skåne, väster om Landskrona.

Efter Sjöfartsverkets räddningsinsats tog Kustbevakningen över ansvaret för att utreda orsaken till grundstötningen och förhindra utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen.

Sjöräddningssällskapet bistod med utrustning genom två miljöräddningssläp.

Meshka hade enligt uppgift cirka 938 000 liter olja i sina bränsle- och smörjoljetankar, men ingen olja uppges ha läckt ut i samband med grundstötningen.

Orsaken till grundstötningen är inte heller här klarlagd. En person är delgiven misstanke om vårdslöshet i sjötrafik och ärendet ligger nu hos Åklagarmyndigheten. Kustbevakningen positionerar sig intill fartyget tills det är bärgat.



Kustbevakningens dykare vid Meshka.

Foto: Alexandra Häggström/Kustbevakningen



Kustbevakningen på plats vid Ali Aykin i Öresund.

Foto: Kustbevakningen

Det som kommit att kallas ”rysk skuggflotta” uppstod efter Rysslands invasion av Ukraina våren 2022, då omfattande sanktioner infördes mot landet. Ryssland har kringgått sanktionerna genom en flotta av illa underhållna fartyg med oklara ägarstrukturer, som transporterar och säljer rysk råolja till omvärlden.

I samband med den senaste tidens grundstötningar har allt fler röster höjts för att få bort den ryska skuggflottans verksamhet och de dåliga fartygen som

riskerar miljön i Östersjöns känsliga vatten.

Det senaste greppet, EU:s svartlistning av fartyg som tros ingå i skuggflottan, har fungerat lite bättre än sanktioner. Att hamna på listan innebär att europeiska företag inte får ge service, sälja bränsle eller mat till fartygen, som inte får lägga till i någon av EU:s hamnar. Hittills är det över 340 fartyg på listan.

Malin Vive

Höjd pension för sjöfolket

Avtalspensionen höjs med en procent under avtalsperioden. Detta efter en överenskommelse mellan Seko och Sarf.

– Vår avtalskonferens var tydlig, sjöfolket måste komma ifatt när det gäller pensionerna, säger Kenny Reinhold, ordförande för Seko sjöfolk.

Tarifförlönerna höjs med 1008 kr från och med 1 april 2025 och med 921 kr från och med 1 april 2026. Avtalsvärdet är sammantaget 6,4 procents höjning – 3,4 procent för 2025 och 3 procent för 2026.

En viktig fråga för sjöfolket de senaste avtalsrörelserna har varit pensionsfrågan. Nu höjs avtalspensionen med en procent under en tvåårsperiod; 0,5 procent från 1 april 2025 och 0,5 procent från 1 april 2026.

– Att lyckas avsätta en procent till avtalspension och samtidigt behålla fullt löneutrymme i tarifferna är unikt, detta visar på både stort mod och stor kunskap om avtalen från vår avtalsdelegation, säger Joakim Hellmouth, avtalsansvarig ombudsman hos Seko för sjöavtalen.

Även Kenny Reinhold, ordförande för Seko sjöfolk, är nöjd med pensionsuppgörelsen.

– Vår avtalskonferens var tydlig, sjöfolket måste komma ifatt när det gäller pensionerna, säger han. Nu har vi på två år lyckats ta ifatt en procent, det är ingen som lyckats med så mycket på så kort tid. Givetvis har det kostat, pension får vi inte gratis. Men delegationen har gjort kloka avvägningar och avstått saker i våra avtal som de bedömt får minst negativ effekt för den enskilde sjömannen.



– Att höja avsättningen till pension med en procent på två år är historiskt. Inget annat fackförbund har lyckats med det tidigare, säger Mikael Lindmark som varit adjungerad i avtalsdelegationen. En procent i pension kanske inte låter så mycket men om man tänker på att

pensionen är långsiktig så är det väldigt mycket. Om man räknar på en lön om 32 000 kronor så blir en procent över 250 000 kronor på 20 år med framtida löneökningar och ränta på ränta-effekter och så vidare.

För att få igenom en sådan stor avsättning till pensionen måste något avstås. Det innebär att rederitillägget nu tas bort ur avtalet, och att ombordtillägget inte höjs första året på färjeavtalet och inte under hela avtalsperioden på storsjöavtalet. Anledningen till att det skiljer sig åt gällande vad man fått avstå i de två avtalen är att det inte fanns något rederitillägg inom storsjöavtalet som kunde avstås. Därför var delegationen tvungen att hitta något annat att avstå för att få samma pensionsavsättning, och då blev det ytterligare ett år utan höjning av ombordtillägget.

– Rederitillägget har inte följt löneutvecklingen, det har stått stilla länge. Så det var ett bra läge att växla in ett tillägg som ändå inte följer med löneutvecklingen mot pensioner som gynnar medlemmarna i många år framöver, säger Mikael Lindmark.

Ylva Bowes

Annon



Sjömanskyrkan Stockholm



Telefon: 08-556 943 30

E-post: info@sjomanskyrkan.com

Hemsida: www.sjomanskyrkan.com

Nynäshamn

Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Kaknäs Sjömanscenter

Besöksadress: Kaknäsvägen 30

Våra verksamheter är:

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

Att få respekt viktigt för att vilja jobba till sjöss

Att ha en bra arbetsmiljö, att bli respekterad och att kunna ha kontakt med sina nära. Detta är några av de faktorer som lockar och behåller anställda i den globala sjöfartsnäringsen, enligt en ny rapport från Nautilus.

Den internationella sjöfartsnäringsen står inför stora utmaningar när det gäller nyrekrytering och att behålla redan anställd personal. Det är något som har diskuterats länge. Inom ett år behöver cirka 90 000 nya sjöofficerare rekryteras, och även på manskapssidan finns stora rekryteringsbehov framöver.

Men vad är det då som gör industrin attraktiv för nuvarande och blivande anställda?

Rapporten Recruitment and Retention of Seafarers, som är en sammanställning av 23 forskningsrapporter, pekar ut tre teman. Ett tema är att personalen känner sig nöjd med jobbet, har möjlighet att utvecklas och har bra arbetsförhållanden. Den ökade risken för kidnappning, kriminalisering och krig anges som skäl till att anställda väljer att lämna sitt yrke – men också som

faktorer som gör det mindre attraktivt.

Ett annat tema handlar om att få respekt, ha inflytande och känna åtagande. Avsaknaden av en genuin koppling mellan fartyg, flaggstat och anställning

Avsaknaden av en genuin koppling mellan fartyg, flaggstat och anställning har stor inverkan

påverkar engagemanget för de anställdas situation, vilket gör att de tappar intresset för att stanna kvar i yrket.

Ett tredje tema som lyfts fram är möjligheten till god kommunikation med familj och vänner – vilket oftast handlar om tillgång till internetuppkoppling.

Återkommande rapporter har visat att industrin brottas med problem som långa arbetsdagar, för mycket att göra och isolering, vilket påverkar den psykiska hälsan negativt. De anställdas sårbarhet och utsatthet blev särskilt tydlig under covid-pandemin. Med den gröna omställningen kommer behoven att öka ytterligare, eftersom den kräver ny kompetens.

Den nya rapporten innehåller heller inga egentliga nyheter. Det hade inte heller organisationen väntat sig, enligt Danny McGowan, koordinator för rapporten på Nautilus.

– Utredningens tid är förbi. All kunskap om problemen finns redan. Nu måste alla agera – inte bara företag och fackföreningar utan även regeringar. Om inget görs kommer krisen att fördjupas, säger han.

Rapporten ger flera förslag på förbättringar, som att arbeta för bättre balans mellan arbete och privatliv, möjligheter till livslångt lärande samt samverkan med fackliga organisationer.

Att inget händer, trots den stora kunskap som finns, förklaras med samhäl-



Danny McGowan, Nautilus och Johan Hartler, Svensk sjöfart.

lets “sjöblindhet” – det vill säga att få förstår den internationella sjöfarten. Det handlar också om problemen med de så kallade bekvämlighetsflaggorna, menar McGowan.

Den svenska sjöfartsnäringsen behöver också rekrytera. 200 000 personer behöver nyanställas inom kort. Enligt Johan Hartler på Swedish Shipowners Association är det först nu som personalbristen har börjat diskuteras, tidigare har det varit personalbehov. Rekryteringsutmaningarna är dock av en annan karaktär än i den globala industrin.

För få vägar in i yrket har varit ett hinder, nu har en ny yrkesvux och klass VII startats, men det tar tid att rätta till 25 års försummelse av utveckling inom kompetensförsörjning, menar han.

Problemet är att många lämnar yrket i 30 års åldern, när livet förändras och att de inte kommer tillbaka när ett liv ombord är möjligt igen.

– Vi är väl medvetna om att arbetslivet är annorlunda idag, men att fånga upp de som en gång lämnat skulle tillföra mycket till branschen, säger han.

Att göra yrkena ombord mer attraktiva med flexibilitet, det vill säga möjlighet att varva mellan land och ombord skulle kunna vara ett sätt framöver, men är inte helt enkelt med tanke på skatteregler, pensioner och lagar, menar han.

Helene Göteborg

Annonser

A-kassan

Därför är medlemstiden i a-kassan viktig

Den 1 oktober införs en ny arbetslöshetsförsäkring. Då blir medlemskapet i a-kassan viktigare än någonsin eftersom medlemstiden kommer att påverka ersättningsnivån i högre utsträckning än tidigare.

– I den nuvarande försäkringen kan man inledningsvis få ersättning motsvarande 80 procent av sin tidigare lön, upp till 33 000 kronor i månaden, men i den nya försäkringen beror ersättningsnivån på hur länge man har varit medlem i a-kassan, säger Alexander Augst som är försäkringschef på Sekos a-kassa.

– Inledningsvis kommer man att kunna få ersättning motsvarande 80, 60 eller 50 procent av sin tidigare

inkomst. För att få 80 procent måste man ha varit medlem under hela ramtiden, vilket är den tid vi på a-kassan tittar på för att se om en medlem uppfyller villkoren för rätt till ersättning. Ramtiden är ett år bakåt i tiden från det att man blivit arbetslös, men kan bli längre. Därför är det viktigt att bli medlem så fort man börjar arbeta, säger Augst.

Den högsta inkomst som kan ersättas i den nya försäkringen är 34 000 kronor i månaden.



Ny organisation röstades

– Seko sjöfolk får inte ha kvar egna anställda

Frågan om en ny organisation för Seko överskuggade allt annat på årets kongress. Efter en tre timmar lång debatt där över 30 ombud gick upp i talarstolen blev det ett knappt ja till förbundsledningens förslag.

I och med kongressens beslut att rösta ja till förslaget om ny organisation i sin helhet, står det nu klart att Seko sjöfolks anställda personal kommer att övergå till Seko. Hur det ska gå till är ännu oklart, men Sekos vice ordförande Johan Lindholm betonade i sitt anförande att den tidplan som är satt för organisationsförändringen ska hållas; den 1 juli 2027 var det datum som nämdes, men hela förändringen ska vara genomdriven inom kongressperioden, alltså inom fyra år.

– Det är givetvis en stor besvikelse i hela Seko sjöfolks delegation. Vi hade alla hoppats på ett annat resultat, säger Mikael Lindmark.

Röstsiffrorna 117 för och 97 emot berättar dock att det blev en jämnare kamp än vad många trott.

Redan i mötets inledning togs frågan om organisationsförändringen upp under punkten ”godkännande av arbetsordning”. Flera talare, däribland Seko sjöfolks Mikael Lindmark och Peter Skoglund, gick upp och yrkade att beslutet om organisationsförändring skulle tas med kvalificerad majoritet i stället för enkel majoritet. Kvalificerad majoritet innebär att två tredjedelar av rösterna krävs för att ett förslag ska vinna, jämfört med 51 procent som är fallet vid enkel majoritet. Förbundsledningens linje var att stadgarna inte tillåter detta, och yrkade därför avslag. Kongressen gick, efter många anföranden och rösträkning, på förbundsledningens förslag med 128 röster mot 85. Beslutet skulle tas med enkel majoritet.

När det så var dags för punkt 13,

organisationsutredningen, höll Sekos vice ordförande Johan Lindholm ett långt anförande där han beskrev arbetet med och tankarna bakom det förslag till ny organisation som förbundsledningen lagt fram.

– Förslaget bygger på en tydligare organisation och ansvarsfördelning. Sekos demokratiska organisation ska utgå från klubbarna, den ska vara medlemsnära. Hela förslaget är byggt kring detta.

Efter detta hade 29 talare satt upp sig på talarlistan.

Roger Patriksson, ordförande för Seko Väst, gick upp i talarstolen och begärde slutet omröstning i frågan.

– Jag anser att man ska våga vara öppen i sina åsikter, sa han. Därför känns det som att jag går emot det jag egentligen vill att vi ska stå för genom att göra detta, men jag föreslår en slutet omröstning. När vi får höra om hot eller repressalier mot förtroendevalda, blir det svårt för mig att se att vi ska kunna ha en öppen omröstning. Därför yrkar jag på slutet omröstning.

Peter Skoglund, vice ordförande i Seko sjöfolk, yrkade från talarstolen att förslaget skulle avslås i sin helhet. Han redogjorde för det civilrättsliga avtal som upprättades mellan Sjöfolksförbundet och Statsanställdas förbund vid samgåendet 1996, där det tydligt står angivet att Seko sjöfolk självt har arbetsgivar- och arbetsledningsansvar för sina egna anställda.

– I avtalet står att det ej kan ändras eller sägas upp av andra än Sekos förbundsstyrelse eller Seko sjöfolks styrelse. Med det kan konstateras att den här kongressen inte kan säga upp det här avtalet, sa Peter Skoglund.

Sandra Svensk, förbundsstyrelsens föredragande, gick upp i talarstolen och bekräftade att avtalet mellan Seko och Seko sjöfolk finns, och att Seko inte har sagt

Flera talare uttryckte oro över att mycket fortfarande var outrett



Omröstningen är klar och resultatet blir 117 för och 97



Peter Skoglund i talarstolen.



upp det. Hon sa också att det inte finns något förslag på att ”styra om resurser från Seko sjöfolk”.

Samtliga Seko sjöfolks kongressombud gick upp i talarstolen och argumenterade på olika sätt för vikten av att behålla en självständig roll i förbundet med egna anställda, och yrkade därför avslag på förbundsledningens förslag. Flera ombud från Förhandlingsorganisation Post gick upp och yrkade å sin sida bifall till förslaget. Från flera olika regionförbund pläderade talare för avslag på förslaget, bland annat Seko Stockholm, Seko Väst, Seko Mellansverige och Seko Skåne.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Instrument för smidig mätning på distans

Olle Edvinsson, teknisk chef på Rederiaktiebolag Eckerös fartyg M/S Eckerö, har konstruerat ett laserinstrument som gör det både enklare och säkrare att utföra mätningar ombord. För det belönades han av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus med 25 000 kronor under en ceremoni i Stockholm våren 2024.

Efter tre år på fartyg i Finska viken kom Olle Edvinsson tillbaka till M/S Eckerö som teknisk chef efter pandemin. Han trivs med sin tjänst och kollegorna ombord, men vissa arbetsmoment i maskinavdelningen på det 26 år gamla fartyget är mycket krävande. Dit hör att mäta huvudmaskinens linjering mot växeln vilket görs med en analog indikatorklocka. En av mätpunkterna finns längst ner på tanktaket och det kräver att man tar sig ner bland rördragningarna för att läsa av indikatorklockan.

– Det är väldigt trångt och svårt att komma åt och man riskerar att fastna när man ska ner bland rören. Jag började fundera på om det inte fanns ett digitalt instrument som gjorde att man kunde mäta på håll istället, säger Olle Edvinsson.

”Förr var man tvungen att stå med näsan alldeles intill kolven för att kunna mäta”

Han letade runt på marknaden, men hittade ingenting som motsvarade hans behov. Istället väcktes idén om att tillverka ett eget instrument med de funktioner som han ville ha. För det behövdes en ny mätenhet som kunde skicka digitala signaler.

– Jag hittade ett laserhuvud som används vid tillverkning av kretskort och som visade sig vara perfekt till detta. Sedan behövdes en display som kunde visa mätresultaten, men också spara ett maxvärde och ett minimivärde. Jag rådslog med elektrikern ombord och tillsammans hittade vi en display som passade för ändamålet, säger Olle Edvinsson.

Instrumentet försågs med såväl kabelanslutning som batteri för att öka flexibiliteten. Sedan packetterades alltihop i en vadderad, stöttålig väska som både skyddar tekniken och gör instrumentet enkelt att bära med sig. Numera används lasermätaren i flera sammanhang och på olika avdelningar ombord.

– Den stora fördelen är att man kan stå på håll och mäta, som



Olle Edvinsson är teknisk chef på ropax-färjan M/S Eckerö som går mellan Grisslemhamn i Roslagen och Eckerö på Åland.

exempelvis när man ska mäta spelet i tappar till olika hydraul-kolvar och gångjärn till ramper och bogvisir. Det handlar om enorma krafter när kolven rör sig och förr var man tvungen att stå med näsan alldeles intill för att kunna mäta. Nu kan vi stå tio meter bort och göra våra mätningar, säger Olle Edvinsson.

Lasermätaren kan också användas för att mäta runda ytor som inte är helt släta.

– Vill du exempelvis mäta ovaliteten på ett kugghjul så går inte det med en traditionell indikatorklocka eftersom den måste läggas an mot materialet och då fastnar den i spåren eller kuggarna. Med lasermätaren får du inte det problemet.

Var det svårt att bygga det här instrumentet?

– Det svåra var väl egentligen att väcka tanken. Först måste man förstå behovet och sedan tänka ut hur man skulle kunna lösa det. Det tekniska är sådant som man får förhålla sig till och fundera över efter hand, säger Olle Edvinsson.

Skanna QR-koden för att se en film om hur Stiftelsens arbete stöttar sjöfolket.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2026

Sjömän är utmärkta 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. Det går redan nu att lämna in förslag till Belöning 2026. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se



TEMA HÄLSA:

FRISK & STARK



En god hälsa vill vi alla ha. Som sjöman har man några extra faktorer att ta hänsyn till. Hur får man till en god sömn när man jobbar skift eller natt? Vad finns det för möjlighet att träna ombord? Hur gör man för att belasta rätt när man har ett slitigt jobb? Och vart tar man vägen för träning och avkoppling när man seglat till andra sidan jorden? I det här numret tar Sjömannen ett grepp om den fysiska hälsan.

► **SIDORNA 11-23**

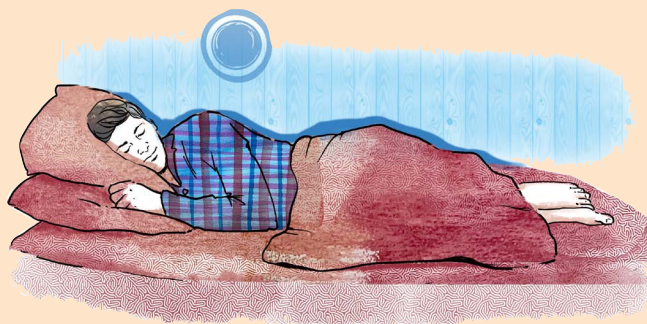


Illustration: Jenny Wik



Sov gott

– god sömn en fråga om säkerhet ombord

TEXT Hanna Welin ILLUSTRATION Jenny Wik

Natt eller dag – sover gör man när man är ledig. Skift- och nattarbete, vaktgång och jour är ofta en självklar del av jobbet ombord. Men det sliter. Att krypa till kojs på dagtid är inget fullgott alternativ till sömn under dygnets mörka timmar. Men det finns vanor som kan hjälpa och anpassningar som skulle kunna göras.

– Nattarbete borde egentligen inte finnas.

Det slår Wessel van Leeuwen fast, forskare och sömnexpert på psykologiska institutionen vid Stockholms universitet.

Men för sjöpersonal är det ett anställningsvillkor som inte går att kringgå. Däremot, i bästa fall, modifieras. Det är också ett villkor som Wessel van Leeuwen är väl medveten om efter att ha deltagit i flera studier om sömn och vaktskiftet inom sjöfarten. I en av dem fick en grupp som brukade gå på 6-6-vakt istället prova 8-8-8, vilket egentligen inte är tillåtet. Det visade sig att vinsten av att få åtta timmars sammanhängande vilotid trumfade problematiken med det rullande 8-8-8-schemat med en ständigt förskjuten dygnsrytm.

– På det här sättet turades man också om att ha sin sovtid under natten. Att få det så ofta som möjligt spelar stor roll,

säger Wessel van Leeuwen.

Numera är det få som går 6-6-vakt på svenska fartyg, 4-8-4 är betydligt vanligare. Det fungerar bättre, men eftersom vilotiden ofta bryts vid lossning och lastning är inte heller det optimalt.

I intendaturen är det vanligt att ha ett upphackat schema med en vilotid på 6 plus 4 timmar. Efter ett stressigt arbetspass ska man varva ner och äta – sova – vakna ordentligt, kanske duscha och få i sig en kopp kaffe. På sex timmar.

– Risken är att det inte blir mer än tre, fyra timmars sömn och det räcker absolut inte, säger Wessel van Leeuwen.

När vi är trötta är vi mer lättirriterade, sämre på att lösa problem och hålla fokus. Under en kortare period är det här inget som påverkar vår hälsa. Långvarig sömnbrist däremot, ökar risken att drabbas av ångest och depression, övervikt, diabetes och hjärt-kärlsjukdomar. Dessutom stiger olycksrisken ombord i takt med bristen på sömn.

– Är du riktigt trött ökar risken för



mikrosömn rejält, vilket är direkt farligt ur säkerhetssynpunkt. Hjärnan somnar en halv sekund utan att du ens märker det. Kör du bil räcker det för att du ska krocka.

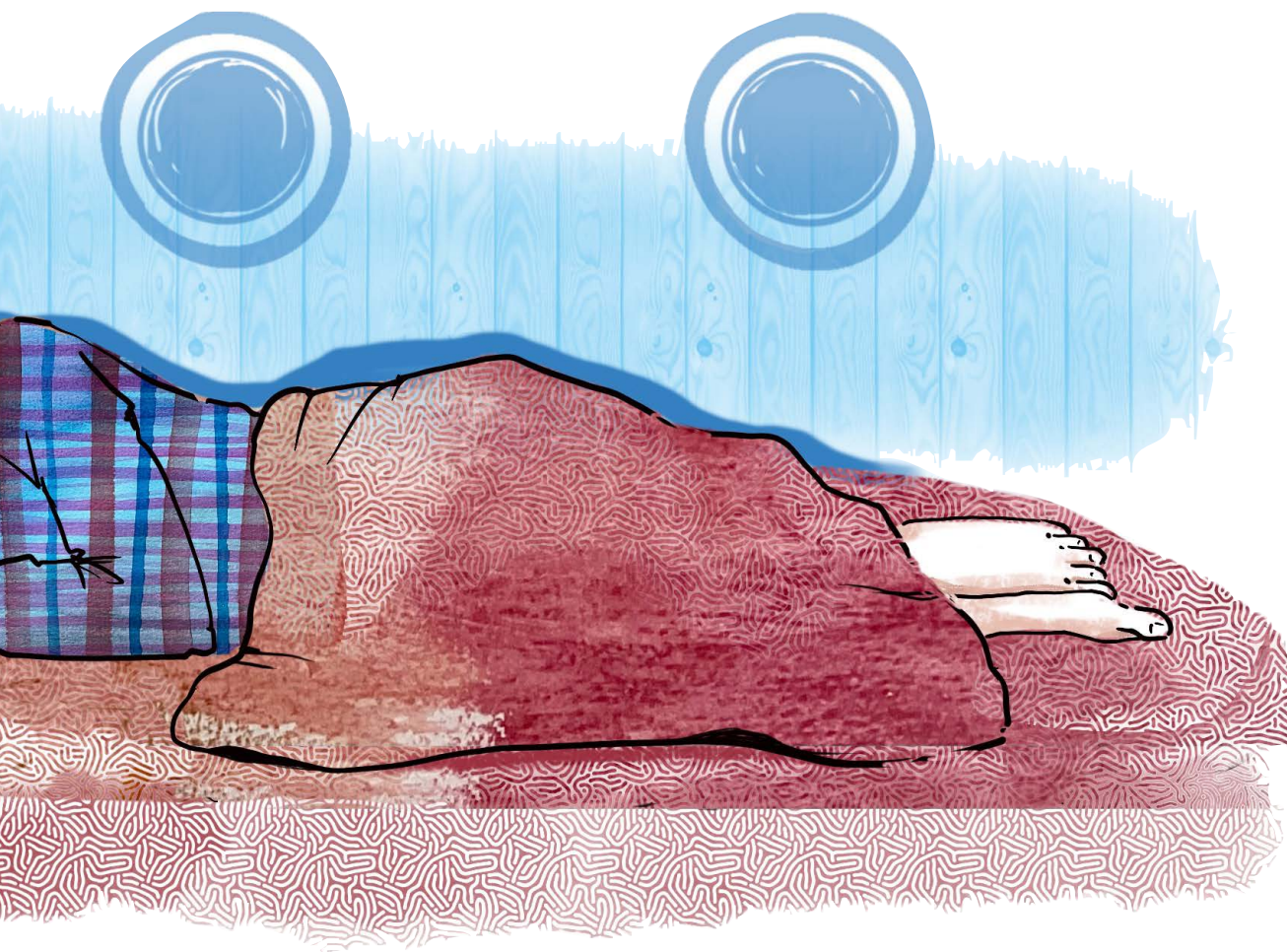
Våra kroppar är anpassade för att sova under dygnets mörka timmar. Då går ämnesomsättningen ner och kroppstemperaturen sjunker, vilket är viktigt för förmågan att somna och gå ner i den så viktiga djupsömnen. På morgonen drar ljuset igång hjärnan igen och nivån av hormonet kortisol stiger.

– Då är det svårt att somna in och nästan omöjligt att nå djupsömn. Jag vet att det inte är ovanligt med

sömntabletter, men risken att bli beroende är stor. Då är melatonin bättre, det är som att äta mörker i tablettform. Men det bästa är om man kan manipulera systemet med dagsljus.

Wessel van Leeuwen råder den som slutar sitt pass efter att solen har gått upp att använda speciella solglasögon som

När vi är trötta är vi sämre på att lösa problem och hålla fokus



filtrerar bort morgonstrålarna, och se till att hytten är så mörklagd och sval som möjligt.

– Går du sedan upp på eftermiddagen är det viktigt att försöka komma ut och få dagsljus då istället, för att öka vakenheten i kroppen. Om det inte går, eller under vinterhalvåret, är det bra att sätta

upp dagsljuslampor. Vi vet att det kan påverka hälsan positivt.

Drömscenariot vore naturligtvis att vilotiden utökades. Men, menar Wessel van Leeuwen, det skulle också vara gynnsamt om det vid schemaläggning togs hänsyn till vilka som är morgon- respektive kvällsmänniskor, vilket hänger samman

med individuella skillnader i kroppens temperaturkurva.

– Jag tycker också att man ska fördela de kritiska nattimmarna mellan två och sex så bra och rättvist som möjligt. Samt se till att den som jobbar skift har ett schema som rullar medsols. ●

NÄR DU SKA SOVA

- Hytten ska vara så mörk, tyst och sval som möjligt, 14-15 grader är det optimala.
- Ta gärna en varm dusch, temperatur-sänkningen som sker i kroppen efteråt hjälper insomnandet.
- Ha gärna en sängrutin, som att lyssna på viss musik eller läsa ett par sidor i en bok. Det hjälper hjärnan att koppla stunden till lugn och sömn.
- Skärmarnas blå ljus är inget problem, det viktiga är bara att en eventuell skärm används till något avkopplande.

TUPLUR

- Grundprincipen är att all sömn är bra. Men låt inte tuppluren bli längre än 15-20 minuter. Annars är risken stor att du kommer ner i djupsömn och då kan det ta tid att komma igång igen. Ett tips är att dricka en kopp kaffe innan, så vaknar du lagom till att koffeinet kickar in.

MAT, DRYCK OCH TRÄNING

- Träning hjälper, men inte för nära in på sänggående.
- Alkohol kan göra det lättare att somna, men mängden djupsömn blir mindre.
- Kaffets koffein kan dröja sig kvar i många timmar. De individuella skillnaderna är dock stora.
- Eftersom ämnesomsättningen går ner på natten och trötthet ger ökad aptit – och socker snabba kickar, är risken att gå upp i vikt större för den som jobbar natt. För de flesta är det bättre att alltid äta sina huvudmål under dagtid, oberoende av skift.



Arbetsrotation minskar risk

Många arbetsmoment inom intendenturen innebär ohälsosamma arbetsställningar, men åtgärder som arbetsrotation, tekniska hjälpmedel och förändrad arbetsteknik kan minska risken för skador. Det visar ett forskningsprojekt som studerat belastningsergonomin hos intendenturpersonalen med hjälp av så kallade smarta arbetskläder.

Tidigare forskning har visat att intendenturpersonal ofta är hårt belastad av tunga lyft, ohälsosamma arbetsställningar och stress. Nu har en studie genomförts ombord på två svenskflaggade färjor där man undersökt graden av belastning vid olika arbetsmoment.

Mätningar har gjorts med så kallade smarta arbetskläder där besättningen burit tröjor med sensorer insydda i tyget som registrerar hur personen i fråga rör sig. Sammanlagt genomfördes mätningar på 23 personer vid 26 mätstillfällen ombord på Viking Lines M/S Viking Cinderella och Destination Gotlands M/S Gotland.

Studien har fokuserat på rörelser i överarmar och rygg vilket gör att belastningen på andra delar av kroppen inte registrerats. Av de arbetsuppgifter som studerades var dammsugning ett av de allra mest belastande momenten.

– När man dammsuger böjer man ofta på ryggen och det kan vara svårt att komma åt under bord och stolar. Att dammsuga heltäckningsmattor är särskilt påfrestande eftersom mattan gör dammsugningen tyngre än på släta golv och det är tungt att dra dammsugaren efter sig, säger Jörgen Eklund, professor emeritus vid Kungliga Tekniska högskolan, KTH, som ledde forskningsprojektet.

Även arbetet i byssan innebär ergonomiska påfrestande. Höger arm utsätts för flera ohälsosamma rörelser när man exempelvis rör i grytor, använder kniv eller lyfter pannor och kastruller. Ett särskilt belastande moment är när man lyfter och skakar nätkorgarna i fritösen. Att plocka upp varor på hyllor innebär en måttlig belastning medan de tunga lyften av lådor med flaskor innebär hög belastning. Arbetet i barer är också påfrestande, framför allt när personalen sträcker sig fram över bardisken för att servera eller ta betalt av gästen.

– Från studier av hotell- och restaurangarbete i land vet vi att det här är påfrestande arbeten så resultaten var



Att gå ner på knä istället för att stå upp och böja på ryggen, minskar mängden ohälsosam belastning.

förväntade. Det som är speciellt inom sjöfarten och som också behöver beaktas är rörelserna i underlaget. Är det sjögång blir det dessutom ännu svårare och tyngre att utföra vissa arbetsmoment och man behöver kämpa med balansen. Det innebär en ytterligare belastning, säger Jörgen Eklund.

Utöver mätningarna handlade studien också om att göra deltagarna uppmärksamma på sin egen arbetsteknik, alltså hur man bär, lyfter och böjer sig. Genom att koppla till en enhet med vibrationsfunktion till separata sensorer fick deltagarna en direkt återkoppling när be-

lastningen på kroppen ökade. En av dem som deltog i forskningsprojektet var Erik Lundgren. Han jobbar inom hotellav-



Erik Lundgren.

delningen på M/S Gotland med bland annat diskplockning och städning av hytter. Han är också ansvarig för att tillsammans med en kollega hålla fartygets 30 toaletter rena.

– Gjorde man någon felaktig rörelse surrade det



för ohälsosam belastning



Lyftsituationer innebär ofta hög belastning på kroppen. Det gäller särskilt arbete i förråd.

FÖLJANDE ARBETSMOMENT INGICK I STUDIEN:

- Dammsugning
- Städning av hytter och andra utrymmen
- Materialhantering i lager
- Arbete i byssa
- Hantering av disk
- Arbete i bar
- Riskbedömningarna genomfördes hösten 2023 och vintern 2024.

Att mata in disk i diskmaskinen liksom urplockning av disk innebär arbetsställningar med hög till måttlig risk.

till direkt. Jag är ganska lång och det gör att jag måste böja på ryggen mycket när jag gör rent toaletterna, vilket inte är så bra. Att sitta på knä ger en bättre arbetsställning, men eftersom jag inte vill ha ansiktet i samma höjd som toaletten får jag ta den smällen, säger Erik Lundgren.

Däremot har han ändrat sitt sätt att arbeta inom andra områden sedan han deltog i projektet.

– Jag försöker använda benen så mycket som möjligt och böja på knäna istället för på ryggen. Som när jag plockar disk från diskvagnarna. Då försöker jag sätta mig på huk när jag ska ta brickorna

längst ner, säger Erik Lundgren.

I studien presenteras också förslag på hur belastningen kan minska genom olika förändringar. Den åtgärd som visade sig ge bäst effekt var arbetsrotation.

– Att rotera mellan arbetsuppgifter var det mest effektiva sättet att minska belastningen. Men även tekniska hjälpmedel, anpassad arbetsmiljö och förändrad arbetsteknik kan ge god effekt, säger Jörgen Eklund.

På M/S Gotland har man försökt omhänderta lärdomarna från studien och sprida resultaten till resten av besätt-

ningen. Det berättar Eva Fröschl som är intendent ombord.

– Jag har printat ut rekommendationerna i rapporten om vad vi ska tänka på när vi arbetar och satt upp på samtliga försäljningsställen ombord. Vi ska också ha den här studien i åtanke när vi köper in nya maskiner och introducerar ny personal. Det här har varit ett bra och lärorikt projekt, säger hon.

Studien är publicerad i rapporten Belastningsergonomi för intendenturpersonal på passagerarfärjor. Den finansierades av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Linda Sundgren



Rosenhill

- en plats för motion, hälsa och välbefinnande

När arbetspassen till sjöss blir alltför långa kan det kännas skönt att ha någonstans att landa. I Sverige finns fyra servicecenter för sjöfolk som erbjuder träning, avkoppling och gemenskap. Vi besökte Rosenhill i Göteborg en vanlig vardag – och hittade ett "home away from home".

TEXT Christine Hellqvist FOTO Magnus Sundberg



Nylagd flis lyser och doftar på motionsslingan i skogen runt Rosenhill Seamen's Center i Göteborg. På en del av banan är trafikbruset påtagligt, men lite längre in vinner fågelsången. Här vandrar människor från bostadsområdena i närheten med sina hundar, men framförallt är det sjöfolkets stigar. Fast, men mjuk, mark under fötterna mellan arbetspassen till sjöss.

Det är Sjöfartsverket som driver centrat och det är runt motionen som verksamheten kretsar. Här finns många möjligheter till träning. Basket, pingis, innebandy och fotboll, både inomhus och utomhus på den nya konstgräsplanen. Tennisbanan ligger alldeles intill, liksom blå stråk för friidrottsaktiviteter. Cyklar, skor och kläder finns att låna, inomhusbassängen håller 28 grader och boulevanan är garanterat upptagen varje fredag, då sjömanspensionärerna i prisbelönta Rosenhills boulesällskap lirar, i ur och skur.

Agneta Swenson har varit anställd här sedan starten 1980, i olika roller. Sedan 15 år är hon platschef. Hon har märkt av förändringarna inom sjöfarten.

– På 80-talet fanns ju varven i Göteborg och då var besättningarna ofta här när fartygen reparerades. En del av dem kom vi väldigt nära. Nu ligger de i hamn bara två-tre dygn, så det är skillnad.

En viktig funktion för Rosenhill Seamen's Center, utöver motion och avkoppling, är att underlätta kommunikationen med hemmet. Även här har Agneta upplevt stora förändringar under sina 45 år på plats.

– Förr var det collect call, telefonboxar och datastuga. Nu är det simkort och wifi.

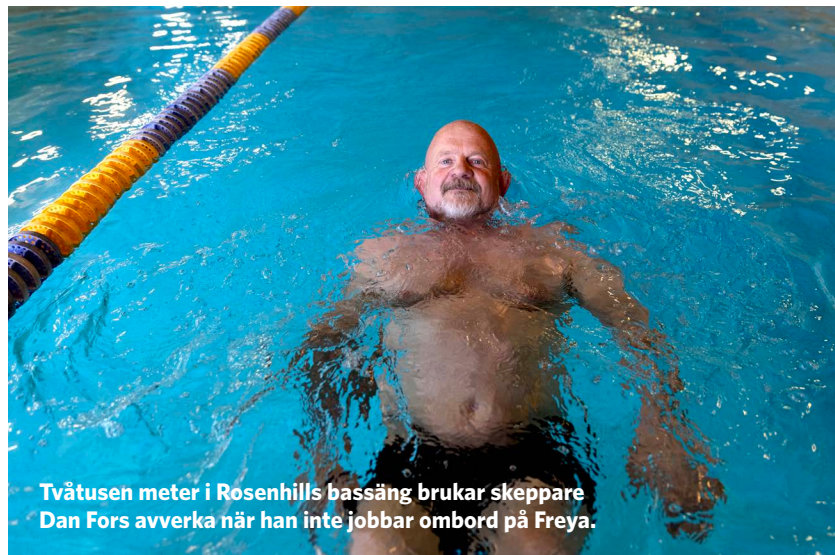
Varje morgon ligger en lista i receptionen över vilka fartyg som anlöper Göteborgs hamn den dagen. Platsombuden är redo att med anläggningens minibussar hämta de besättningsmän som vill komma hit. Mejl har skickats till fartygen, för att påminna om Rosenhills service och även lotsarna är med och sprider informationen. Ibland besöker personalen fartygen och har med sig simkort och souvenirer till försäljning. Då och då hämtas sjöfolk på Landvetter flygplats och får några timmars avkoppling och möjlighet till motion



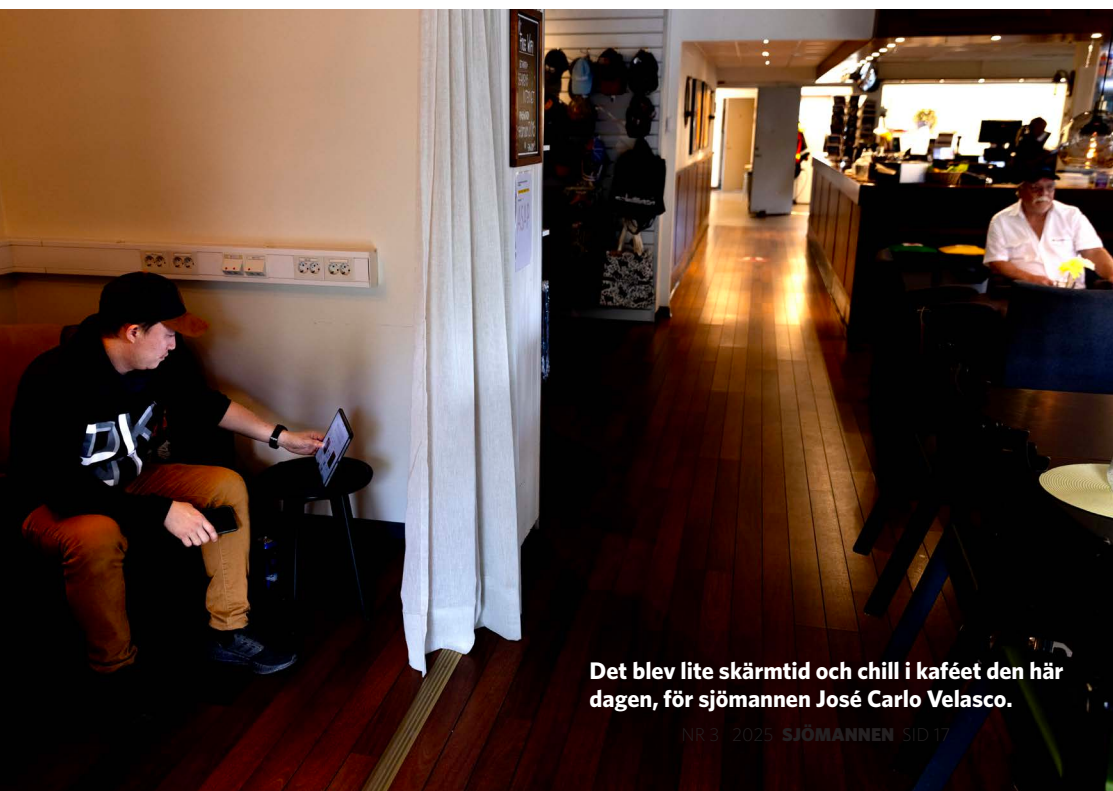
Peter Jhon, Jeffrey Alegre och Nel Brian Bulajao ska snart mönstra på igen. Innan dess lite lätt träning på Rosenhills Seamen's Center.



Platschef Agneta Swenson har varit en del av Rosenhill Seamen's Center i 40 år.



Två tusen meter i Rosenhills bassäng brukar skeppare Dan Fors avverka när han inte jobbar ombord på Freya.



Det blev lite skärmtid och chill i kaféet den här dagen, för sjömannen José Carlo Velasco.



Glenn Hjelte, motionsansvarig på Rosenhill.



Basket är en stor sport i Filippinerna – Peter Jhon, Jeffrey Alegre och Nel Brian Bulajao passar på att lira när de får chansen.



Upp till bevis för befälhavare Magnus Dahlström på Stena Line. Hans dotter Rebecka Dahlström, snart färdig PT, tillika servicevärd på samma rederi, håller i konditionstestet.



innan det bär iväg ut på havet. 6 000 sjömän – 5 750 män och 250 kvinnor – transporterades tur och retur Rosenhill under 2024. Det blev 2 000 vändor med minibussarna.

– Av de 6 000 besökarna som var hemma på ledighet var 2 000 kvinnor, meddelar Agneta Swenson.

Två sjömän som strax ska mönstra på är Krystof Kaczmarek från Polen och Leonid Stempen, från Estland. De hämtades vid flyget och ägnar eftermiddagen på Rosenhill främst åt att fika och chilla. Ingen av dem har varit här förut. Krystof är imponerad.

– Jag blev varmt välkommen. Det är ett väldigt fint ställe.

Han har inte tänkt träna så mycket den här dagen, men är annars flitig på gymmet, särskilt ombord. Om tid finnes. Förhållandena varierar.

– På en del större fartyg finns pool. Och pingisbord, berättar han.

Det är runt motionen som verksamheten på Rosenhill kretsar

Idrottshallen på Rosenhill Seamen's Center är välutrustad och stor som en handbollsplan. När filippinska besättningsmän besöker centrat är det främst basketkorgarna som kommer till användning; basket är en stor sport i deras hemland. Peter Jhon, Jeffrey Alegre och Nel Brian Bulajao passar på att tillsammans med motionsansvarige Glenn Hjelle pricka korgen när Sjömannen är på plats.

Även gymmet är rejält tilltaget, inrymt en trappa ner i det som tidigare var en bowlinghall. Den här dagen pågår ett konditionstest. Det är en av befälhavarna på Stena Line, Magnus Dahlström, som svettas på löpbandet. Han är en flitig deltagare i Rosenhills aktiviteter sedan många år, inte minst i golfturneringarna. Den som utför testet är hans dotter Rebecka Dahlström, snart färdigutbildad PT, men även servicevärd på samma rederi.

Pappa Magnus har tagit tag i övervikten, bytt ut

FEM SERVICECENTER FÖR SJÖFOLK

Sjöfartsverket har fyra servicecenter för sjöfolk i Sverige – i Göteborg, Stockholm, Malmö och Norrköping – och ett i Antwerpen/Rotterdam. Dessutom har ytterligare två hamnar, Helsingborg och Gävle, samarbetsavtal med Sjömanskyrkan. Sjömansservice har målsättningen "att kompensera sjöfolket för det kultur-, fritids- och informationsutbud sjömännen går miste om på grund av sjötjänstgöring." Riktlinjer finns i ILO:s Sjöarbetskonvention MLC 2006, som Sverige har ratificerat. Allt är gratis för sjöfolk (undantaget gymmet på Kockums Fritid i Malmö). Magasinet Sjöfolksidrott ges ut en gång per år.

Göteborg

ROSENHILL SEAMEN'S CENTER

Besöksadress: Köpenhamngatan 25
rosenhill@sjofartsverket.se

Faciliteter: Idrottshall, gym, inomhusbassäng, fotbollsplan, friidrottsbanor, tennisbana, motionsslinga, biljard, bordtennis, bastu, sjömansbibliotek, café, souvenirshop, cyklar, skor och träningskläder till utlåning mm. Externa samarbeten med fotbollsklubben Eriksberg IF och Bräckeskolan. Under 2025 flyttar Sjömanskyrkan in i anläggningen. Fria transporter till och från Rosenhill.

Stockholm

KAKNÄS SEAFARER'S CENTER

Besöksadress: Kaknäsvägen 30
kaknas@sjofartsverket.se
Fritidsanläggningen ligger på Djurgården,

nära Louddens oljehamn.

Faciliteter: Fotbollsplaner, basketbollsplan, bordtennis, volleyboll, biljard, bastu, utomhuspool, böcker, tidsningsutbud, café mm. Samarbeten med Katarina Sjöfartsklubb och med Sjömanskyrkan, som finns i lokalerna. Fria transporter till och från Kaknäs.

Malmö

KOCKUM FRITID

Besöksadress: Västra Varvsgatan 8
sjomansservice.malmo@sjofartsverket.se
Sjömansservice finns i motionsanläggningen Kockum Fritid, placerad i ett promenadområde, tio minuter från Ribersborg.

Faciliteter: Motionsslingor, fotbollsplan, ishall, idrottshall, squash, simbassäng, gym (ingår dock inte i avtalet, avgift), bastu, biljard, tidsningsutbud, café, restaurang mm. Fria transporter till och från Kockums Fritid. I Malmö finns också Seafarers Drop-in Corner vid kryssningsterminalen, där besättningar har tillgång till wifi.

Norrköping

JOHANNISBORGS SEAMEN'S CLUB

Besöksadress: Norra Promenaden 80
johannisborg@sjofartsverket.se
Ligger i närheten av de inre hamnarna och på gångavstånd från centrum.
Faciliteter: Fotbollsplaner, basket, volleyboll, friidrott, bastu, café mm. Skridskor, skidor och inlines finns att låna. Vintertid kan lagsporter arrangeras inomhus på annan plats.

Fria transporter till och från Johannisborgs Seamen's Club.

Anläggningen är sponsrad av International Transport Worker's Federation, ITF, och drivs i samarbete med Sjömanskyrkan i Norrköping.

Antwerpen/Rotterdam

SWEDISH SEAMEN'S SERVICE

Antwerp Harbour Hotel
Noorderlaan 100

Mejladress: sjomansservice.antwerpen@sjofartsverket.se

Riktat sig till svenskflaggade fartyg och till svenskar ombord på utlandsflaggade fartyg. Platsombudet gör besök på fartyg i Antwerpen, Rotterdam och närliggande hamnar.

Tjänster: Hamninformation, idrott, utflykter, bokbyten, tidskriftsdistribution mm. Samarbete med Svenska Sjömanskyrkan.

GRATISAPP FÖR HÄLSAN

Gratisappen SeaSportal kan användas för både individuell och kollektiv registrering av träning och för att samla poäng till laget. Målet med appen är att förbättra sjöfolks hälsa.

Användandet varierar en del från år till år, enligt motionsansvarig på Rosenhill Seamen's Center Glenn Hjelle. Under 2024 gick det ner något jämfört med året innan, men nästan 27 000 aktiviteter registrerades. Lag Gotland var flitigast och vann tävlingen Sports League för sjöanställda på fartyg med sina 1 620 aktiviteter.

nattskiftens kakor mot frukt och ska nu få ett träningsprogram av Rebecka.

I bassängen simmar Dan Fors längd efter längd. En timme håller han på – det brukar bli två kilometer. Dan är skeppare på Freya, ett fartyg som har tio besättningsmän och tar tolv gäster. Från mars till december går hon på tre olika ruttor uppe i kalla vatten – till Svalbard, Grönland och Tromsö. Men Dan Fors tar sig till Rosenhills gym och bassäng så fort han är i land. – Det är skönt att hålla igång, säger han.

Glenn Hjelle har arbetat på Rosenhill i många år och han vet hur viktig träning är för välbefinnandet. Han slår gärna ett slag för hälsa i vid bemärkelse, inte minst maten ombord. Glenn guidar nya besökare på Rosenhill och han är ofta utanför huset och informerar om verksamheten, på sjöfartsutbildningar och på branschdagar. Dessutom håller han i en rad tävlingar och turneringar, i fotboll, friidrott, padel och golf. Glenn Hjelle gläds åt träningen i innebandy och vattengympa som pågår varje vecka, inte minst bland

sjömanspensionärerna. Och åt att appen SeaSportal fungerar och verkar vara en sporre att fortsätta träna.

Även kulturen har sin plats på Rosenhill. Sjömansbiblioteket ligger i ett av husen på området. Tv finns i kaféet och i ett rum, döpt efter konstnären Torsten Billman, hänger skänkta kopior av fresker som han en gång målade i gamla Sjömanshemmet i Göteborg.

– Vi har tillsammans med Ove Allansson-sällskapet haft en temadag om Torsten Billman, berättar platschefen Agneta Swenson.

Även föredrag med anknytning till sjöfart hålls, ett par gånger om året. Och vill besökarna musicera själva finns piano och en gitarr, rätt flitigt använd om kvällarna.

På frågan om det är något särskilt minne Agneta kommer att bära med sig när hon i höst går i pension funderar hon lite. Sedan ler hon och säger:

– När filippinska sjömän la sig i snön och gjorde snöänglar. Den glädjen! ●



Hinner du med din FYS- träning?



Det är inte alltid så lätt att hitta tid för träning ombord med tajt arbetsschema och kort vilotid. En regelbunden tur i gymmet hjälper mot förslitningsskador, som är vanligt bland sjömän. När vi besökte Fure Vingas gym i höstas var det fullt ös.

TEXT OCH FOTO Christine Hellqvist

ILLUSTRATION Jenny Wik

Inte minst bastun uppskattas av däcksmannen Rolando M. Diaz, den dämpar stressen. Och på gymmet ombord är han tre gånger i veckan.

– Det blir mest push ups och pull ups, jag brukar mest använda kroppsvikten som motstånd, inte så ofta maskinerna, säger Rolando.

Ombord på Fure Vinga, som vid årsskiftet togs över av Donsörederiet Älvtank och döptes om till Ramira, är gymmet ovanligt stort och har bra takhöjd, vilket uppskattas av en reslig kille som Mattias Nordberg, maskinbefälselev från Chalmers, som gör sin sista praktik här på tankfartyget.

Han är lite av periodare när det gäller träning, men säger att det brukar bli ungefär fem besök per vecka i gymmet. Han jobbar mest med lösa vikter och pilatesboll och försöker gå efter ett program han fått av sin PT och volleybolltränare.

Att träna ombord blir lite annorlunda jämfört med träning på land, tycker Mattias.

– Vädret är ju en säkerhetsrisk. Men rullandet kan också vara användbart. Bålmsklarna tränas automatiskt när det gungar.
– Går vi utan last behövs inget gym, konstaterar han.



Rolando M. Diaz, matros på Fure Vinga

Erik Schüberg, även han elev men från Kalmar, har precis som Mattias återkommit från tungt arbete på däck när vi ses i mässen. Där finns tv och spelkonsoler, flitigt använda mellan arbetspassen. Gitarren som är förtöjd vid en skinnfåtölj är inte lika ofta i bruk, berättar de, även om Mattias kan spela. Också Erik jobbar på med träningen, ungefär varannan dag. I land är han aktiv i Kalmars boxningsklubb.

– Det skulle varit bra med en sandsäck, säger han och tar några varv med skuggboxning mellan maskinerna i gymmet. Där finns också löpband, motionscykel och lösa vikter.

Arbetspassen ombord beskriver de som varierande. Ibland är det tungt fysiskt, ibland är det mest tankearbete. Det som alltid finns är trapporna.

– Man tror det ska bli lättare, men de är jobbiga, konstaterar Mattias Nordberg.

Erik och Mattias anpassar träningen till vaktpassen. Det funkar inte att vara i gymmet när larmet går, så de passar på när de inte har vakten.

Forskning visar att de vanligaste skadorna bland sjöfolk drabbar rygg, axlar, knän och ledband. Vid sidan av det finns risk för bullerskador och stressjukdomar. Fysisk aktivitet förebygger

belastningsskador. Undersökningar från ett antal år tillbaka visar att sjöfolk tränar mer när de är i land än ombord, och att träningsmotivationen ökar om gymmen på fartygen är välutrustade med möjlighet till både styrke- och konditionsträning. Bra belysning och gärna fönster är extra plus.

Det som också efterfrågas är att träna tillsammans i grupp eller att kunna mötas i en match i bordtennis till exempel.

Seko sjöfolks ombudsman Mikael Lindmark får en inblick i de besvär som manskapet tåmpas med när han kallas in för att hjälpa till med någon medlems skaderehabilitering.

– Mest är det förslitningsskador, säger han.

Eftersom medelåldern är relativt hög bland förbundets medlemmar är de ganska vanligt förekommande.

– Givetvis skulle våra medlemmar må bättre om de kunde träna ofta och varierat, menar Mikael Lindmark. Men det är olika på olika fartyg hur det ser ut med träningsmöjligheter.

Kapten Lasse Croy, som på Fure Vinga basar över en besättning på sju manskap och sju befäl, kan också konstatera att träningsviljan ser olika ut på olika fartyg.

– På det här fartyget är det tre-fyra stycken som tränar, berättar han. På andra kan det vara fullt i gymmet mest hela tiden.

Träningslokalerna varierar i storlek och alla är inte lika rymliga.

– Ibland är det bara en skrub, säger kapten Croy.

Mikael Lindmark är medveten om skillnaderna i standard.

– Alla svenskregistrerade båtar har gym, men de varierar i storlek och utrustning, säger han.

I vissa grupper av manskap tränas det väldigt mycket, medan andra gym kan stå oanvända, vilket inte uppskattas av rederierna som kanske köpt in bra material.

– De som är aktiva i land är ju motiverade att träna ombord för att inte tappa formen. Men det kan vara svårt för löpare exempelvis, att upprätthålla löpträningen ombord, säger Mikael Lindmark. Det är komplext.

Och det är inte alltid enkelt att få in det i dygnsformat heller, menar han. Tio-elva timmars arbete, åtta timmars sömn och så vill man umgås socialt också. Det blir inte mycket tid över.

Frågan om friskvårdsbidrag för ombordanställda har varit uppe till diskussion i Seko sjöfolk under lång tid.

– Det är högt och lågt på rederierna, berättar Mikael Lindmark. En del har det och vissa har inget alls.

En del av resonemanget mot friskvårdsbidrag från arbetsgivarhåll ligger i att ett bra gym ombord innebär gratis träningsmöjlighet hela arbetstiden, vilket utgör halva totala tiden för de ombordanställda.

– Men, säger Lindmark, om det inte finns något gym på båten där man jobbar, och man dessutom inte har friskvårdsbidrag, så är det ett problem. ●

Läs på nästa sida om hur olika rederier arbetar för ett aktivt träningsliv ombord



Erik Schüberg och Mattias Norberg kör gärna pass tillsammans på gymmet ombord. Här har de kommit fram till hantlarna.



Enkät:

Så jobbar vi för att stimulera till träning ombord

STENA LINE

Therese Vikström, HR-chef

– Det är min uppfattning att gymmen ombord är mycket uppskattade och använda, säger Therese Vikström. Jag har ingen indikation på motsatsen. Arbetstiderna är väldigt varierande i olika personalgrupper, men utgör, vad Therese vet, inte något hinder för träning.

– Vill man träna så tror jag absolut att det finns förutsättningar, menar hon.

Stena Line är ett av rederierna som ger friskvårdsbidrag till personalen.

– Vi har ett bidrag på 3 000 kronor per år, berättar Therese Vikström. Det gäller alla anställda.

Therese Vikström berättar också att en rad aktiviteter görs av rederiet för att uppmuntra de anställdas fysiska aktivitet, bland annat sponsring av olika tävlingslopp och rabatter på träningsutrustning via deras för-
månsportal. I höstas anordnades även seminarier om hälsa.



WALLENIOUS

Dennis Johansson, HR-chef

– Vi har fina gym ombord och jag tror att de används mycket, säger Dennis Johansson, HR-chef på Wallenius Marine.

– Det är viktigt att de har bra kvalitet, där sparar vi inte på kostnader. Vi har också pool på många fartyg, där vi haft simtävlingar. Vi samarbetar med Sjömansservice som sponsrar tävlingar. Besättningen på fartyg som går jorden runt har lite mer tid för träning, men de som arbetar på fartyg som går kortare turer har mindre tid, eftersom jobbet blir mer intensivt. Men å andra sidan kan det bli mycket promenader under ett arbetspass på ett rorofartyg, tusentals steg per dag. Annars är våra däck bra för löpträning, det är många som löpträna.

Wallenius har en anställd för att hantera hälsorelaterade frågor. Friskvårdsbidrag för personalen finns, men används bara i land.



TALLINK SILJA

Ola Bengtsson, kapten Silja Symphony

Tallink Siljas fartyg har en stor personalgrupp, inklusive artister, så trycket på gymmet är hårt. Ytterligare ett gym har därför nyligen färdigställts på Silja Symphony, det är bra, tycker kapten Ola Bengtsson.

När fartygen ligger heldagar i hamn, antingen i Stockholm eller Helsingfors, passar många på att löpträna om de inte går till Kaknäs Seafarer's Center eller träningslokalen i Helsingfors-terminalen.

– Jag har ingen procentsats, men många här tränar, både i gymmen och på land, säger Ola Bengtsson. Manskäpet inom drift och cateringpersonal brukar vara mest aktiva och tiderna anpassas till arbetspassen. Bartendern kan gå till gymmet vid tre på natten, till exempel.

Bland personalen ombord finns en gymansvarig och på fartyget har man en fritidskassklubb, som är finansierad av rederiet. Där kan man söka bidrag till tävlingsavgifter och fritidsarrangemang som exempelvis innebandyturneringar vid Kaknäscenret.

HR-chefen Björn Ådén tillägger att Tallink Silja fört in friskvårdsbidrag för all ombordspersonal från årsskiftet. Det är på 2 000 kr per anställd, oavsett anställningsform.



TT-LINE

Anette Wugk, HR-chef

– Vi har gym ombord med möjlighet att träna. Somliga fartyg har lite begränsat med utrymme men några av dem har också bastu, säger Anette Wugk som är personalchef på TT-Line.

TT-Line har nio fartyg, två av dem är svensklagade och Anette Wugk berättar att där finns gym på båda.

– Personalen ombord går på tvåveck-orsschema, men även om de jobbar hårt på sina scheman finns möjlighet att träna på vilotiden, beroende på hur schemat ser ut. Vi upplever att gymmet används, men alla i personalen har kanske inte intresse av att gå dit.



Christine Hellqvist
Malin Vive

Bättre arbetsmiljö med alternativa bränslen

Alternativa bränslen minskar inte bara utsläppen till miljön, de gör också inneluft i fartygen bättre. Men exponering för farliga ämnen sker fortfarande och för att underlätta kontrollen av vilka ämnen besättningen utsätts för har forskare utvecklat ett webbaserat verktyg som kan användas utan kostnad.

I rapporten Bedömning av arbetsmiljö och säkerhet vid val av fartygsbränslen, har forskarna Cecilia Österman på Linnéuniversitetet i Kalmar och Sarka Langer vid IVL Svenska miljöinstitutet studerat hur alternativa bränslen påverkar fartygens innemiljö, arbetsmiljö och säkerhet. De har också tittat på hur enskilda besättningsmedlemmar exponeras för farliga luftföroreningar och hur nya framdrivningsmedel påverkar arbetsuppgifterna ombord.

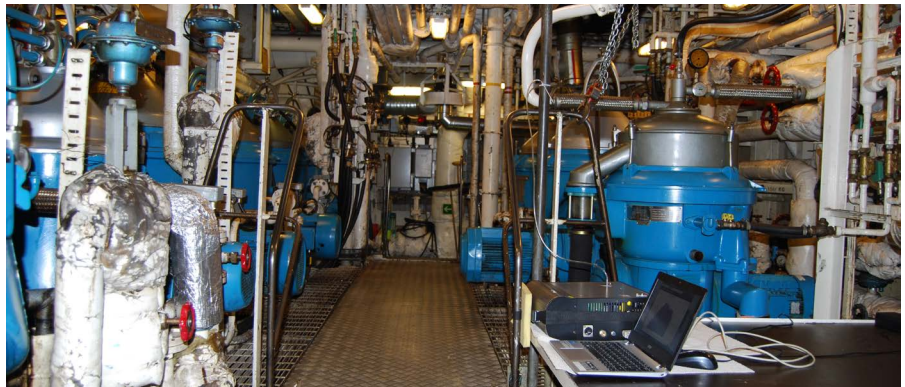
– Sammantaget kan man säga att ju renare bränslen som används, desto mindre exponering, säger Cecilia Österman. Det blir mindre partiklar och skadliga ämnen i luften och det blir också mindre att vas-ka eftersom de nya bränslena inte skitar ner lika mycket.



Cecilia Österman och Sarka Langer

De bränslen som ingick i studien var Ulsfo (ultralågsavligt hybridbränsle), batteridrift, LNG (flytande naturgas), metanol och högsavligt bränsle som renas genom scrubbers. Forskarnas ambition var att mäta hur inneluften påverkades av de olika bränslealternativen:

– Många fartyg körde på traditionella bränslen samtidigt med de alternativa under mätperioden. Vi kan anta att skillnaden hade blivit tydligare om alla motorer körts enbart på alternativa bränslen, säger Cecilia Österman. Några mätningar under gång med alter-



Mätningar av luftkvaliteten gjordes i maskinrum, bildäck, byssa och hytter.

nativa bränslen gick ändå att genomföra. Resultaten visade att halterna av farliga ämnen oftast låg mycket under Arbetsmiljöverkets hygieniska gränsvärden och för det mesta även under Världshälsoorganisationen WHO:s riktvärden. I enstaka fall kunde man göra mätningar på samma fartyg med olika bränslen.

– Ett av fartygen gick vid första mätillfället på gasolja och andra gången på batteridrift. Med batteridrift såg vi hur mängden partiklar och nanopartiklar minskade. Det är väldigt positivt eftersom partiklar har en stor påverkan på vår hälsa, säger Cecilia Österman.

Mätningar gjordes på däck, i maskin och inom intendenturen med provtagningsutrustning i separatorrum, bildäck, byssan och hytter. Mest förorenad var luften i maskinutrymmen, främst på grund av motoravgaser och ämnen som avdunstat från bränslen och smörjmedel. Mänskap och befäl exponerades i ungefär samma utsträckning, utom i maskin där mänskapet var mer utsatta för flyktiga organiska ämnen än befälen.

– Det kan bero på att mänskapet tillbringar mer tid i utrymmen som separatorrum än vad befälen gör, säger Sarka Langer.

I studien ingick också en enkätundersökning där personalen själva fick skatta upplevelsen av innemiljön. Luftkvaliteten upplevdes generellt som god på såväl arbetsställen som i hytter, men bland intendenturpersonal var missnöjet större

med luftkvalité, temperatur och luftfuktighet.

Även om inneluften i svenska fartyg oftast är ganska bra finns det anledning att vara försiktig, menar forskarna.

– Trots att halterna av ett ämne ligger under Arbetsmiljöverkets gränsvärde kan den totala exponeringen ge en helt annan effekt. För vissa ämnen, som cancerframkallande bensen, finns inte några säkra nivåer, säger Cecilia Österman.

För att underlätta kontrollen av inneluften i fartyg har forskarna skapat webbplatsen **Sjöfolkets guide** med beskrivningar av skadliga ämnen som är vanliga ombord.

– Sjöfolkets guide vänder sig till alla som arbetar med arbetsmiljö ombord. Det krävs en viss kompetens bland de som beställer mätningar av inneluften och det gäller att veta vilka ämnen som är värda att mäta och vilka nivåer som gäller i lagstiftning och rekommendationer, säger Cecilia Österman.

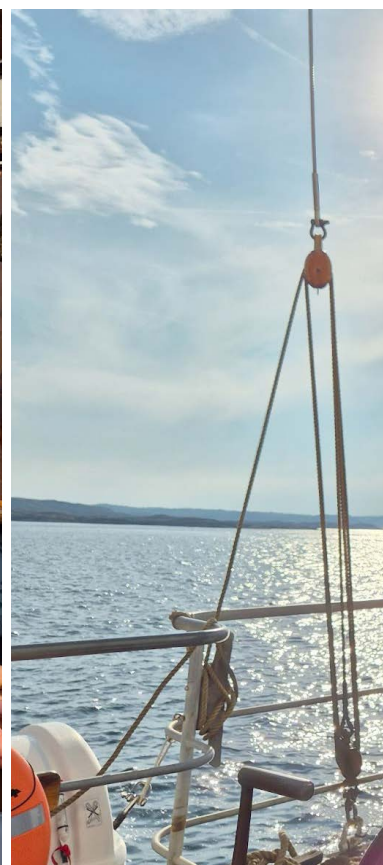
På webbplatsen finns också ett verktyg som kan ge svar på om resultatet från mätningar ligger över eller under de juridiskt bindande gränsvärdena och hur de förhåller sig till hälsobaserade riktlinjer.

– Men det gäller att komma ihåg att gränsvärden inte är någon garanti för att du aldrig ska drabbas av besvär, därför är det viktigt att hela tiden sträva efter att minska förekomsten av skadliga ämnen i inneluften, säger Cecilia Österman.

Linda Sundgren



Quentin Dedijer har siktat inställt på att arbeta inom Kustbevakningen. Det är en dröm som hållit i sig länge och som han vill uppfylla.



Liam Bojnert blev meddragen till T/S på Öckerö gymnasium och kan tänka

Ungdomar på kurs mot ett arbetsliv

Finns det något sätt att både rädda segelkulturen och de gamla skutorna och säkra segelkunskapen hos den yngre generationen? Orust Rotaryklubb bestämde sig för att göra ett försök och startade Orust Tall Ship Academy för ungdomar i skollåldern.

– Segelfartyg har länge varit ett sätt att fostra nya sjömän, säger kapten Ingvar Bennmo.

Han menar att Orust genom akademien gör ett viktigt jobb med att få fler att vilja börja arbeta till sjöss. Elvira Olsson och Zach Jornas är två av eleverna som har en plats i akademien. De planerar att fortsätta till sjöss efter skolan.

– Jag vill jobba med alla typer av fartyg och vill lära mig allt om att ta hand om redskap och att lära ut till andra, säger Zach Jornas och blickar ut över havet.

Han seglade första gången 2018 och fastnade direkt för sjölivet.

Elvira Olsson tycker det är roligt med havet, med kompisarna och att lära sig mer.

– Jag vill ha behörigheter för att kunna köra större båtar så jag har möjlighet att jobba till sjöss om jag vill, säger hon.

Orust Tall Ship Academy är en ny och annorlunda seglarskola. Eleverna lär sig under ett år vad de behöver för att kunna ta förarbevis och sedan bli instruktörer. Steget därifrån till att arbeta till sjöss är inte så långt. En som har gått hela vägen är kapten Ingvar Bennmo som under några dagar styr skutan T/S Westkust. Han började segla som tolvåring och gick till sjöss som artonåring. När han är ledig från sitt vanliga arbete kopplar han av med att segla skuta.

Den 1 juli i fjol blev ett gäng ungdomar ombord på T/S Westkust, en tremastad skonare med hemmahamn Edshultshall på Orust. Under ett års tid ska eleverna drillas i konsten att segla en kulturskatt. Sammanlagt är 20 elever inskrivna i Orust Tall Ship Academy.

Tanken att få fler ungdomar att börja segla har funnits en längre tid hos Orust Rotaryklubb. De såg behovet ännu tydli-



Nodin Engqvist Hagelin styr skutan efter instruktioner från kapten Ingvar Bennmo.



Westkust av sin pappa och fastnade direkt för sjölivet. Nu går han sig att utbilda sig till sjökapten.



Elvira Olsson vill skaffa sig behörigheter så hon har möjlighet att arbeta till sjöss längre fram i livet.

inom segling och sjöfart

gare när kommunen valde att dra in den segling som alla åttondeklassare tidigare fick genomföra. Intresset för att arbeta till sjöss dalade och idén föddes att ha en årslång seglande skola. Båtliv och segling är något befolkningen på Orust länge hållit på med, men medelåldern har höjts för varje år som gått.

T/S Westkust är ett seglande skolfartyg som vårdas ömt av föreningen Förlig vind på Orust. Några eldsjälarna inom Rotary och Förlig vind kom fram till ett samarbete som handlar om att ta hand om framtida behov av instruktörer inom segling.

– Vi behöver ha ungdomar som kan segla. Om någon hyr skutan för en massa pengar vill man segla och inte åka motorbåt med tre master, säger Bengt Tolleson som har höga förväntningar på projektet.

Alf Andersson, en glad pensionär med en yrkesbakgrund som bland annat projektledare, engagerades som lärare i projektet.

– Jag konkretiserade det hela och tog

fram kursmaterialet, säger Alf Andersson som också är aktiv i föreningen och ser behovet av framtida arbetskraft till sjöss.

Kursmaterialet innehåller allt en elev kan behöva för att efter ett år ta ett förarbevis som visar att innehavaren kan framföra en båt på ett säkert och ansvarsfullt sätt. Bland annat ska eleven kunna läsa sjökort, navigera på natten, veta vilka lanternor som sitter på vilken sida av båten, kunna läsa sjömärken och inneha basic safety.

Projektet Orust Tall Ship Academy pågår under ett års tid, från sommaren 2024 till sommaren 2025. Förhoppningen är att första klassen ska inspirera till fler årskullar.

Utbildningen kostar 500 kronor för en elev, resten sponsras av stiftelsen som äger T/S Westkust, Orust Rotaryklubb, Henåns reklambyrå, privatpersoner och Hållbart Bohuslän. Även Rotary International har bidragit med pengar till projektet.

– Vi fortsätter att söka sponsorer ef-

tersom vi vill fortsätta erbjuda akademien till ungdomarna. Vi har faktiskt luckrat upp så en och annan elev kommer utifrån också, säger Alf Andersson.

Tanken från början var att enbart ungdomar från Orust skulle få delta.

Alf Andersson och Bengt Tolleson är med som lärare ombord och de tycker det är roligt att lära eleverna seglingens ädla konst i teorin. För att fostra en sjöman krävs disciplin vilket ungdomarna visar prov på.

Eleverna får lära sig skiftgång där de ska bemanna olika delar av skutan. De får styra, hålla utkik, ha vakt i byssan bland andra uppgifter. Kort sagt de lär sig vad som behövs i disciplin för att i framtiden kunna arbeta säkert till sjöss.

– Jättekul att vara ombord, säger Elvira Olsson och Amanda Klingberg samtidigt som de drar upp seglen.

TEXT OCH FOTO Annica Gustafsson



Innovativa sjömän belönades

3D-ritad tätning av bränslerör, extra spolring för att rena ankarkättingen, partylåda och rallysimulator. 47 kluriga uppfinningar och förbättringsförslag prisades under Stiftelsen Sveriges Sjömanshus stora belöningsdag som hölls i ett soligt Helsingborg.

Sjöfolk är lösningsinriktade, klipska och påhittiga. Det vittnar de rekordmånga bidrag som skickades in till Stiftelsen Sveriges Sjömanshus i år om, 96 stycken. Stiftelsen, som har delat ut belöningar ända sedan den bildades 1972, har valt ut allt från fiffiga maskinlösningar som gör arbetsuppgifter lättare och säkrare till satsningar på trivsel och gemenskap. Sammanlagt fick de belönade sjömännen ta emot 856 000 kronor.

Årets ceremoni hölls på Stadsteatern i Helsingborg, med hedersbelönade Bo Andersson och hans band KAL som scenunderhållning. Moderatoren Cecilia Österman, lektor i sjöfartsvetenskap och medlem i granskningsgruppen, gladdes över de många klyftiga uppfinningarna, men konstaterade samtidigt att hon hade önskat att många av dem inte hade behövts – eftersom problemen redan borde ha varit lösta. Eller, som Erik Sivertsson från Tarbit sa från scen när han hyllade sin kollega Rene De la Cruz, motorman på Bit Wind, som bland annat konstruerat en plattform som gör bränslepumpsbyten säkrare.

– En ny båt från Kina är inte färdig, det är besättningen som färdigställer den, säger han. Istället för sjukavmönstring och 12 timmars jobb har vi nu ett säkert sätt som kräver fyra timmars jobb.

Mer än hälften av de belönade förslagen kommer från maskin. Inte så konstigt kanske, med tanke på yrke och tillgången till verktyg. Cecilia Österman är dock övertygad om att det hade behövts lika många innovativa lösningar för att förbättra arbetsmiljön i intendenturen.

– Jag skulle vilja att alla ”Uppfinnar-Jockar” sträckte ut en hand till sina kolleger och frågade om de har problem som behöver fixas.

En partylåda för roligare firanden, en självstängande hasp på mässkylen och en kastrullräddare. Kocksteward Hanna Svensson på M/T Fox Sunrise kammade hem hela tre belöningar.

Av de 103 sjömän som lämnat in förslag var bara 8 kvinnor.

– Jag har alltid varit den som tar tag i problem direkt och hittar lösningar. Men det här var första gången jag skickade in mina grejer, säger Hanna Svensson som har med sig sin sambo och tre veckor gamla son till belöningsdagen.

Tack vare hennes självstängande hasp åker inte kylan upp och tvingar henne att slänga matvaror. Och med hjälp av en överbliven monteringsring på spispattan kan såser stå och puttra på egen hand



Hanna Svensson, Mykhaylo Zhuk, Rene de la Cruz och Ted Litens belönades samtliga för sina idéer och uppfinningar. Ted Litens tilldelades även en hedersbelöning.



Foto: Nin Varumo

Årsmöte med Ove Allansson-sällskapet

- Ove Allansson är troligen det svenska sjöfolkets främste och definitivt den meste författaren någonsin. Därför är det självklart för mig att vara med i det litterära sällskap som lyfter fram Oves författarskap.

Det säger författaren och den tidigare sjökvinnan Britt Edenstjärna. Hon var en av de omkring 20 medlemmar som kom till Ove Allanssonssällskapets årsmöte i maj.

Lagom till bokmässan i Göteborg tar sällskapet fram en ny medlemsbok som kommer att heta Blues för Ove. Några av de författare som i personliga texter i boken lyfter fram varför Ove Allansson författarskap är viktigt även idag är Anders Wällhed, Tomas Abrahamsson, Guy Rosvall, Mats Hallberg, Lennart Johnson och just Britt Edenstjärna.

Efter att de formella årsmötesförhandlingarna var avslarade läste Britt utdrag ur sitt bidrag i den kommande boken. Hon berättade om vad några möten hon hade under åren med Ove Allansson betytt för hennes framtida skrivande.

- Jag upplevde Ove som en mycket generös och uppsmunderande person. Han uppmanade mig att skriva om livet till sjöss och om hur det var att i början av min sjötid vara ensam kvinna ombord, säger Edenstjärna.

Årsmötet uppmärksammade att ett par av medlemmarna i Allanssonssällskapet nyligen belönats av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Bosse Andersson från 40-årsjubilerande musikgruppen KAL har fått stiftelsens hedersbelöning, och författaren och konstnären Gunvor Nordström får stiftelsens författarpris.

Bosse Andersson speglade i några sånger sjömansvisans utveckling under åren.

Vid bokmässan i Göteborg i september kommer Ove Allanssonssällskapet att i Sjöfartsmontern ha flera programpunkter. Det blir bland annat release av boken Blues för Ove. Lastbilschauffören och författaren David Ericsson kommer att tala om sin nya roman Du är en av oss.

Samtliga i sällskapets styrelse omvaldes. Styrelsen utökades också med en kassör. Till kassör valdes Camilla Widman, ombudsman i Seko sjöfolk.

Lennart Johnsson

Samtliga hedersbelönade och övriga deltagare vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus årliga belöningsdag som i år hölls i Helsingborg.

utan att kastrullen bränns vid. Men det mest inspirerande är kanske ändå Hanna Svenssons partylåda. En låda med girlanger, vimplar, sugrör, flaggor och allsköns pynt för födelsedagar, halloween, midsommar och andra högtider.

- Vi är ju hemifrån och missar så mycket. Då är det extra viktigt att göra något speciellt. Och när folk möts av barnkalaspynt på födelsedagen blir de glada som barn på julafton.

Reparatören och mekanikern Ted Litens har genom åren skickat in 40 uppfinningar och belönats för 20. I år prisades han inte bara för sina tre senaste utan tilldelades även en av stiftelsens hedersbelöningar.

- Jag har bombarderat dem med uppfinningar och har tänkt att de väl

snart vill bli av med mig, säger han och skrattar.

Så här lyder en del av motiveringen: "Det finns ett gammalt uttryck som säger att ingenting är omöjligt för Gud och en svensk sjöman. Det omöjliga tar bara längre tid för Gud. Ted är en levande bekräftelse på detta."

Matrosen Mykhaylo Zhuk belönades för en smart cykelupphängning. En enkel lösning som gör det mindre trångt på bunkerfartyget M/T Fox Sunrise, och gör att cyklarna håller.

- Vi har fyra nya cyklar som vi använder och behöver. Det är ju ingen märkvärdig grej, men genom att enkelt kunna hänga upp dem på väggen är de inte i vägen.

Hanna Welin

Ted Litens fick en hedersbelöning. Genom åren har han skickat in 40 uppfinningar.

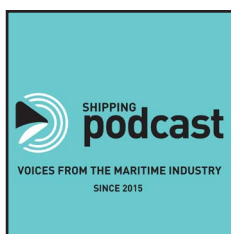
Poddtips för hängmattan

Kan du inte få nog av sjöfart ens på semestern? Här är fem stycken poddtips som gjorda för att avnjutas under lugna dagar i hängmattan. Alla poddarna kan enkelt hittas överallt där poddar finns.

TEXT Jennifer Berglund

Shipping Podcast

Sjöfartsindustrin är ryggraden i internationell handel och bidrar till globaliseringen och utvecklingen av världen, men det är sjöfarten som får världen att gå runt. Det är här du möter de maritima proffsen och starka karaktärer med en intressant bakgrund. Drivs av sjöfartsprofilen Lena Göthberg. Obs, denna podd är på engelska.



Fartygspodden

En podd för alla som älskar fartyg. Fartygspodden är en podcast kort och gott om fartyg. Huvudfokus är passagerarsjöfart, men även annan sjöfart slinker med då och då. Podden drivs av journalisten Christopher Kullenberg Rothvall från Göteborg och fotografen Patrik Lejnell från Stockholm.



Handledningspodden

I Handledningspodden diskuterar Johan och Magnus frågor som har att göra med handledning och lärande. I fokus står handledning av nya sjöfarare, alltså de kadetter som gör praktik på fartyg. Även om livet ombord ett fartyg skiljer sig en del från livet i land, så är själva lärandet inte unikt. Du som lyssnar kanske är handledare ombord, arbetar inom skolans värld, eller bara tycker att sjöfarten verkar spännande.



Sjöhistorisk podd

I Sjöhistorisk podd pratas det om maritim historia och aktuell forskning. Det kan handla om allt från humrar till sjömanstatueringar. Sjöhistorisk podd produceras av Sjöhistoriska museet i Stockholm. Den här podden är inte längre aktiv, men det finns gamla avsnitt att avnjuta. På Sjöhistoriskas hemsida finns även textversioner av avsnitten.

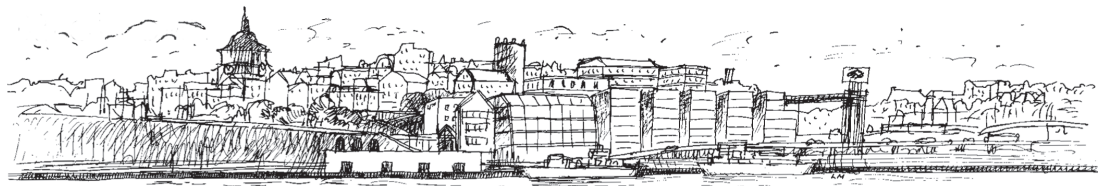
SJÖHISTORISKA

Kungl. Örlogsmannasällskapet

Kungl. Örlogsmannasällskapet (KÖMS), instiftad år 1771, är Sveriges marina akademi och en av de tio kungliga akademierna. Kungl. Örlogsmannasällskapet verkar för utveckling inom "sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet", vilket innebär marinstrategiska frågor, forskning och kunskapsstöd för att utveckla marinen och områden inom de maritima näringarna. Här är deras podd om marina ämnen, om sjöfart och sådant som hör sjöväsendet till.



Annon



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk. Vill du veta mer, ring eller besök oss!

Telefon 08-640 94 96 | **E-post** klubben@katarinasjofartsklubb.com | www.katarinasjofartsklubb.com
Besöksadress Glasbruksgatan 2, porten bredvid Sjöfartshotellens entré | **Hotellbokning** 08-517 349 80



				FRÄMRE DEL AV SIDAN PÅ FARTYG		NÅGONS TUR ATT SITTA VID RODRET					
				SPAT-SERA							
				RUNDHULT							
				KNUFF							
				SKICK-ELSEN			C I VANLIG SKALA	HUVUD-STAD INOM KORT	BESITTA ANDREA DORIA-OLYCKAN 1956		
				REDE							
HALLER NEDRE HÖRNET PÅ SEGEL		ANNO DOMINI	STILTJE MINDRE SEGEL-FARTYG	DÄRIFRAN SKÖT MAN MED KANONER PÅ ÖRLOGSFARTYG ANORDNINGAR SOM FLYTER OCH ANVÄNDS VID BÄRGNING AV FARTYG							
				MALDI-VERNA	KRAFTIG NEDER-BÖRD	ELDA-DES PÅ FARTYG SMIL				KINES- ISKA BÅTAR	
STÅND				SLÅR NALLE MED			DANMARK	SKÖN- JES ÄLDRE PILOT			
PÅ BIL I SKARA- BORG FRAM T. 1973		→	VÄRLDS- HAMN				→	ÖVERTY- GELSE		BÖRJAN PÅ MANUS	
UTREDER COSTA CONCOR- DIA- KATA- STROFEN	FARTYG SOM GAS IGENOM						BRUTEN COST, IN- SURANCE & FREIGHT	BRÅD- SPEL SKEPPS- LAST			
BYTTA			PLACE- RAD I VAG- RÄTT LÄGE	AVSER LARS ÖBERG			FAR- TYGS- BEFÄL		EN TYP AV TRAFIKTOPP		
			SLÅR NER PÅ BYTTET			SÅNGA- REN LINNROS SEGEL- LINA			JULLE		
OLJE- TUNNA			CERIUM I KEMIN				INDISK BIL PANO- RAMA		PÅSLAG REP AV GRÖVRE SLAG		
VAR- TERMI- NEN											
EFTAS MOT- PART			STÅV- ADE FRAM MOT		TYP AV LAST- FARTYG	PALM I "MÄSTAR- NAS MÅS- TARE"		BOLMAT		FÖRST SOM SIST	
			10 x 10 METER			KOST- SAM CALVIN KLEIN			VATTEN- DRAG		
HÖNS- FÄGEL			ÖST- TYSK ORGANI- SATION	& TRADITIONS- FYLLT			SMATT MATT		FYR UTAN- FÖR HUDIKS- VALL	Burmans förlag 1723-8	
KARP- FISK											
PÅSAR					CHOKLAD						
INNE- HALLS- LÖST					GAGET		BREV- SAMLING FEST m. ELEKTR. MUSIK				
			ORIGO								
10000 SÅDANA BLIR 1 MIL		EMILS SYRRA I BÖCK- ER	SÄNDER SJÖ- RAPPOR- TEN I KANAL 1		MÅNGA I ARKI- PELAG			VINTER- HÖGTID			
UPP- DRAG SAMT ROBERT DE NIRO FILM 1986						TON	BÖRJAR JITSU MED KASKE- LOT	VOKAL- ER I FRIHAMN			
	LINA PÅ YTTRE ÄNDAN AV BOM				BLÅ- BÅRS- BUSKE						
GRIPA			DELFIN ELLER SPÄCKHUGGARE ÄR EN SÅDAN								

Fartygs- kollision
10 mars 2025
MV Solong kollide- rade med MV Slena ... ja, vilket är hela fartygsnamnet?

U	L	I	
G	T	R	A
A	M	P	
L	E	S	L
L	A	C	K
S	E	M	V
A	C		
G	A	R	I
T	E	M	S
M	O	T	O
A	N	N	M
Ö	S	T	A
A	M	A	N
S	R	A	E
A	M	A	N
E	A	N	S
S	T	A	R
M	A	S	K
R	E	S	K
T	N	R	A
Y	B	A	R
G	U	L	D
T	E	I	G
S	M	E	K

Är det verkligen den anställda som är sjuk?

”Så fort de får fast anställning sjukskriver de sig”. Kanske har du hört det påståendet ombord någon gång. Sannolikt från en chef, men det kan också vara från den där kollegan som okritiskt tar efter chefen.

Hur ofta under ett arbetspass ställs du inför att välja om du ska sköta din hygien ordentligt, sova eller äta? Om du är anställd inom intendenturen under färjeavtalet är det sannolikt mer än en gång per arbetspass. Och om du nu hör till det fåtal som hinner med allt ovan, hur ser din fritid då ut ombord i övrigt? Hinner du koppla av och ha passiv egentid? Prioriterar du bort sociala aktiviteter, träning eller något annat som kan stärka dig för att klara av att hålla ihop kring de absolut grundläggande delarna?

» Hur ser din fritid ut ombord? Hinner du koppla av?



Om vi utgår från en etablerad modell inom psykologin, Maslows behovspyramid där basen utgörs av fysiska behov (närning, sömn, skydd) blir det tydligt varför så många sjömän lever med olika former av ohälsa. Behovspyramiden fungerar så att varje steg måste vara uppfyllt innan människan klarar att sköta behov inom nästa

nivå. Vi har behov av och rätt till alla stegen i pyramiden, inget steg är på något sätt ”det lyxiga guldkantssteget”. Om vi redan på den absoluta basnivån ligger i förhandling med oss själva och tvingas prioritera bort till exempel näring för att istället få sova, ja då blir det också svårt

att upprätthålla nästa behovsnivå som är trygghet och säkerhet och i mycket handlar om vår sociala hälsa.

Har du någon gång ombord fått ett meddelande från någon som är viktig för dig som behöver besvaras och haft lust att slänga telefonen i väggen för att det tar tid från din sovpaus och du vet att det

inte kommer att komma en lucka längre fram som tillåter båda? Det är ett konkret exempel på hur det grundläggande steget behöver tillräckligt utrymme för att nästa steg ska kunna uppfyllas.

Att närmare halva året vistas på ett ställe där våra basbehov är under förhandling och inte helt uppfylls tillfredsställande, det gör något med oss. I grunden, som organismer. Vi hålls i ett diffust, men ändå hårt grepp som effektivt hindrar oss från att vara hela och fullt ut fungerande människor på vår arbetsplats.

Så, är det verkligen den anställda som är sjuk eller är det något annat?

PETRA SVIBERG

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



Illustration Lars R Melander

SÅ HÄR HÅLLER DU DIG UNG OCH FRISK OMBORD: 1. LÄR DIG RABBLA MINST 241 DECIMALER I PI-TALET UTANTILL. 2. ÄT STÄRKANDE MAT. 3. BALANSERA PÅ ETT BEN PÅ JOBBET SÅ OFTA DU KAN. 4. LÅT INTE VÄDRET HINDRA DIG ATT PROMENERA PÅ FÖRDÄCK. 5. SKAFFA EN KLÄTTERVÄGG OMBORD. 6. VÅRDA DITT SOCIALA NÄTVERK.

Bra att veta som medlem

Medlemsavgift

För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 490 kr/mån. För pensionär är avgiften till förbundet 159 kr/mån.

Reducerad medlemsavgift

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

Ungdomsmedlemskap

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

Betalning av medlemsavgift

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

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

Betalning från utlandet:

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

Utlandsadress/tillfällig adressändring

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

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

Arbetslös

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

Försäkringar

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

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina

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

Blidösbolaget

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

Destination Gotland

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

Rederi Eckerö

Sektionsordförande Fabian Westerlund,
08 702 72 77, +358 403 54 58 68,
sektionsordforande@rederiabeckero.ax
Vice sektionsordförande Andreas Westmark,
andreas.westmark@seko.se

Finnlines Ship Management

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

Luleå Bogserbåt

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

Örnö Sjötrafik

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

Ressel Rederi

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

Silja Line

Sektionsordförande Folke Matrosow,
08 666 34 11, 070 623 34 41,
seko@tallinksilja.com
Vice sektionsordf Benny Johansson

Stena Line

Sektionsordförande Daniel Holmgren, 031 85 87 57,
daniel.holmgren@stenaline.com
1:e vice sektionsordförande Ulf Norström, 031 85 87 69,
ulf.norstrom.go@stenaline.com
2:e vice sektionsordförande Alexandra Strand Millqvist

Styrsöbolaget

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

Terntank

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

TT-Line

Sektionsordförande Ulf Nilsson,
0410 562 46, 070 548 24 08,
ulf.nilsson@seko.se
Vice sektionsordförande Håkan Ziethén

Tugab Construction

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

Viking Line

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

Wallenius Marine

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

Öresundslinjen

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



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

Kontakta Seko sjöfolk

MEDLEMSSERVICE

0770 45 79 50

Telefontider:

mån–tor 9–11 & 13–15
fre 9–11 & 13–14

E-post: sjofolk@seko.se

Hemsida: www.sjofolk.se

Postadress:

Seko sjöfolk
Fjärde Långgatan 48
413 27 Göteborg

Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDE

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

Ordförande Kenny Reinhold

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

Vice ordförande Peter Skoglund

peter.skoglund@seko.se
Tel: 031 42 95 24

Kassör Mikael Lindmark

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

Ombudsman Oskar Lindskog

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

Ombudsman Pelle Andersson

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

Ombudsman Camilla Widman

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

AKTIVT INTRÄDE I A-KASSAN

Du som är medlem i Seko sjöfolk och även vill bli medlem i Sekos a-kassa, måste aktivt ansöka om inträde. Det gör du enkelt på **www.sekosakassa.se**

Inträde i a-kassan sker den månad som ansökan görs, oavsett om du betalat in medlemsavgiften till a-kassan tidigare.



www.sjofolk.se