

SJÖMANNEN

NUMMER 2, 2021

Alla kan stoppa
trakasserier

► 16

Pandemin
påverkar turandet

► 18

Så kontrollerar du
din anställningstid

► 24



UPPDRAG SLUTFÖRT

► 10

18


Pandemin påverkar Aurora

Uppsägningar, permitteringar, stängd restaurang och dubbla restriktioner. Vi har besökt Forseas Aurora där Sanna Kallenberg är nyvald sektionsordförande.

10


Dags att bryta upp

Isen kom fort och gick fort. Efter fem veckor var det dags för Ale, den minsta av Sjöfartsverkets fem isbrytare, att lämna Vänern och gå norrut igen. Sjömannen besökte dem till kaj i Vänersborg och mötte en besättning som trivs ombord och som uppskattar variationen i arbetet.



Facket leder Vågrätt

Rollen som samordnare för Vågrätt, branschsamarbetet mot trakasserier, ska växla mellan organisationerna som är med. I år är det Seko sjöfolks tur att leda arbetet.

16


Ger verktyg att ingripa

Numera ingår observatörs-ingripande i universitetens basic safety-utbildning. Metoden som kommer från USA används för att stoppa kränkningar och övergrepp.



Fyrtiofyra år i byssan

Mångårig medlem och jubilar. Rolf Witte gick till sjöss som kock 1958 och gick med i Sjöfolksförbundet 1969 när han började segla i svenska rederier. Nu fyller han åttio år.



Därför röstar jag vänster

”Han lyssnade på oss och frågade om han skulle ta upp det med statsministern”, skriver Rikard Mattsson i sin krönika om partisympatier och om strejken i skärgården 2013.

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 icke medlem 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: Mona Lindberg, Jimmy Lundberg, Johanna Lundgren och Per Bergqvist, isbrytaren Ale. **Foto** Klara Johansson

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



Ni är hjältar!

Seko sjöfolks medlemmar är minst sagt hjältar. Det gäller förresten allt sjöfolk från Sverige, Norden, Europa och övriga världen också. Historiskt sett har sjöfolket funnits med i alla tider, från den dag man började transportera gods och människor till sjöss. Under all denna tid är det tack vare sjöfolket som den helt avgörande handeln världen över har kunnat fortgå. Så är det än idag – och så kommer det vara under en överskådlig tid framöver också. Trots diskussionerna och visionen om autonoma fartyg som vissa säger kommer snart.

Sjöfarten har inte riktigt utvecklats i samma takt som många andra områden. Lite elakt kan man säga att efter containerns intågande för 50–60 år sedan har inget revolutionerande skett, egentligen, mer än förfiningar och förbättringar av existerande fartygstyper.

Nu raljerar jag lite. Det är klart att det finns några få undantag och ytterligare orsaker. Men principerna som styr utvecklingen inom sjöfarten är ganska gamla.

En av förklaringarna till att utvecklingen inte skett snabbare och mer fokuserat är att lönekostnaden är en relativt liten kostnad för redaren, och att den aldrig har varit teknikdrivande. Dock är lönekostnaden en av de få rörliga kostnaderna som hamnar i fokus när man vill maximera vinsterna.

» Lönekostnad är en relativt liten kostnad för redaren och har aldrig varit teknikdrivande

En annan förklaring till att utvecklingen inte gått fortare, och som visar vikten av vårt internationella arbete i ITF med FoC-kampanjen*, är att det finns för många fifflande flaggstater som bidrar till detta. Det gäller både den sociala standarden ombord och flaggstater som medvetet motarbetar utvecklingen genom att erbjuda sin fana för att komma undan både fackföreningar och skatt, och som har liten eller ingen kontroll över sin fartygsflotta. Dessa flaggstater är ju inte de som skriker högst inom IMO för att driva säkerhet och utveckling framåt.

Att vi är beroende av sjöfarten och av sjöfolket som arbetar i världshandelsflottan blev väl uppmärksammat, om inte förr, av den fadäs som containerfartyget M/S Ever Given ställde till med i Suezkanalen nyligen. Den satte verkligen fokus på hur sårbar sjöfarten är, och hur livsavgörande den är för samhället och utvecklingen, som måste fungera 24/7/365.

Om systererien med världens tolv största containerfartyg, med en kapacitet på knappt 24 000 tjugofots-containerar var, hade lossat samtliga sina containrar i Göteborgs hamn och sedan ställt dem på rad från gaten och uppåt i landet, så hade dessa tolv fartyg haft cirka 176 mil container med sig. Det blir en rad som når ganska exakt upp till Trelikröset. Bara ett av dessa fartyg har plats för containrar motsvarande från Göteborg till Halmstad.

Pandemi, oväder, krig eller vad det än må vara: det är sjöfolket som ska äras för att vi har våra varor och förnödenheter. Handel och import/export måste fortgå oavsett vad som händer. Så ett stort tack till allt kämpande sjöfolk!

Utan Sekos medlemmar stannar Sverige... Utan sjöfolk stannar världen!

*Flag of Convenience, bekvämlighetsflagg

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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





Varför behövs kollektivavtal?

Den 17 mars varje år uppmärksammas kollektivavtalets dag. Vi frågade sektionsordförande i Seko sjöfolk varför avtalet behövs.

– Kollektivavtalet ger oss verktyget för schysta villkor. Det behövs för att ge trygga anställningar och garantera rätt löner, pensioner och försäkringar. **Det ger oss också möjlighet att påverka situationen på arbetsplatsen.** Ett verktyg för att hålla samman, och ju fler vi är desto större möjlighet har vi att påverka.

Daniel Holmgren, Stena Line



– Kollektivavtal görs tillsammans med arbetsgivaren. Under avtalsrörelsen är man ofta oense från början till slut, ibland såpass att man strejkar för sin sak. När man sedan kompromissat klart, så är man överens och bägge parter står bakom ett gemensamt avtal. Det är detta samspel som stärker våra arbetsvillkor, bägge parter kan ogilla delar av kollektivavtalet men trots det är man överens tills nästa avtalsrörelse. **Detta skapar en tydlighet och ordning och reda för bägge parter.**

Rikard Mattsson, Blidösunbolaget



– Kollektivavtalet garanterar villkoren och priset på arbetet som ska utföras samt att arbetarna är försäkrade. **Att jobba utanför kollektivavtal är som att jobba utan säkerhet.** För i lagen som annars gäller finns inga löner eller ersättningar, försäkringar eller pensioner. Ett kollektivavtal är viktigt för arbetsgivarna också, för att en sund konkurrens ska finnas på arbetsmarknaden och att samma villkor och löner ska gälla för alla anställda inom samma bransch.

Ulf Nilsson, TT-Line



Foto Viking Line

Ännu ett varsel i Viking Line

Det kan bli ytterligare uppsägningar på Cinderella. Viking Line varslade i mars om arbetsbrist för 72 personer på Seko sjöfolks avtalsområde.

Den 4 mars i år varslade Viking Rederi AB om arbetsbrist ombord på Cinderella. Varslet berör 72 personer (36 befattningar) inom Seko sjöfolks avtalsområde.

I ett personalmeddelande som Sjömannen tagit del av anger rederiet den osäkra situationen kring pandemin som orsak till varslet. Passagerarsjöfarten hör till de näringar som drabbats värst av covid-19-pandemin. Effekterna på verksamheten har visat sig bli långvariga och det råder osäkerhet kring hur resten av 2021 kommer att se ut. Samtidigt avslutas möjligheten till korttidspermittering av anställda enligt nuvarande regelverk den 30 juni.

Oskar Lindskog, ombudsman i Seko sjöfolk, är förvånad över att rederiet valt att lägga ett så omfattande varsel.

– Naturligtvis behöver rederiet se över sina kostnader med tanke på den

osäkerhet som råder. Det får vi ha viss förståelse för. Vad vi däremot inte alls har förståelse för är omfattningen. Jag är väldigt förvånad att rederiet lägger ett såpass omfattande varsel. Jag tycker allt att de tar i lite väl mycket. Det sänder fel signaler till både personal och kunder, säger han.

I skrivande stund har förhandlingarna mellan fack och arbetsgivare om varslet bara hunnit påbörjas.

– Rederiet har i dagarna begärt in information från alla anställda, dels för att kunna göra en omplaceringsutredning och dels som underlag för turordningslistor, säger Oskar Lindskog. Han påpekar att man ännu inte vet om varslet kommer att verkställas.

– Jag hoppas såklart att rederiet drar tillbaka det, säger han.

Detta är det andra varslet som Viking Line lagt på Cinderella under pandemin. I augusti förra året varslades 78 anställda på Seko sjöfolks avtalsområde om arbetsbrist och i oktober sades 45 av dem upp.

Text Klara Johansson

» Jag hoppas att de drar tillbaka varslet

OSKAR LINDSKOG



Foto Dennis Holmgren Wänberg

Stena-besättning deltog i sökinsats

Ett mudderverk med tre personer ombord kantrade i hamnbassängen i Trelleborg. Besättningsmedlemmar från M/S Skåne deltog i räddningsinsatsen.

På eftermiddagen den 17 februari larmades räddningstjänsten i Trelleborg om att en arbetsbåt med en grävmaskin på hade kantrat inne i hamnbassängen, och att tre personer fallit i vattnet.

Besättning från Stena Lines passagerarfärja M/S Skåne deltog i sökarbetet. Matros Dennis Holmgren Wänberg var en av dem.

– Vi satt i dagrummet och väntade, vi skulle precis gå hem, när vi såg poliser köra omkring i hamnen och leta på pirarna. Vi satte på internradion och hörde att det var en båt som hade gått runt inne i hamnen. Vi visste inte hur många de var ombord, om de föll i vattnet eller var de befann sig, berättar han för Sjömannen.

Han och kollegorna gick upp på däck och mötte där överstyrman som behövde några personer för att bemanna en av M/S Skånes livbåtar.

– Jag och tre kollegor förberedde och

sjösatte en livbåt. Sedan fick vi order från bryggan om att söka av inne i hamnen. Vi hjälpte också till att köra ut dykare och luftpaket till hamnens arbetsbåt som användes som bas för dykarna, säger han.

M/S Skånes FRB (Fast Rescue Boat) deltog också i räddningsinsatsen. Även livbåtar från TT-Lines färjor deltog.

» Vi hörde att det var en båt som gått runt

DENNIS HOLMGREN-WÄNBERG

Efter två timmar avbröts sökandet. Två av de tre personerna ombord på den kantrade arbetsbåten hade då räddats ur vattnet. Den tredje personen saknades. Dennis Holmgren Wänberg och övriga som deltagit i sökinsatsen samlades för briefing med räddningstjänst och polis.

Vad tänker du så här efteråt?

– Man var ju förberedd på det värsta, och det är jobbigt att en person fortfarande saknas. Det som känns bra är att vi väldigt snabbt kunde samla ihop folk och få först FRB och sedan en livbåt i sjön. Det känns bra att vi kunde hjälpa till, säger Dennis Holmgren Wänberg.

Den saknade personen hittades senare avliden inne i fartygsskrovet.

Text Klara Johansson

– Med kollektivavtal på arbetsplatsen vet både arbetsgivare och anställda vilka regler som gäller. De anställda garanteras lön och villkor som är gemensamma för branschen. På så sätt kan företagen konkurrera på lika villkor utan risk att någon försöker förbättra lönsamheten genom dåliga anställningsvillkor.

Bent Björn-Nielsen, Viking Line



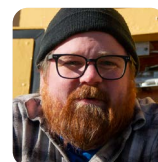
– Det viktigaste syftet med ett kollektivavtal är väl arbetsfred och att förhindra konflikter på arbetsmarknaden. Fack och arbetsgivare som är bundna av kollektivavtal omfattas av fredsplikt. **Det som avtalats står fast under hela avtalsperioden vilket är en trygghet för arbetstägaren.** Kollektivavtal är bra för arbetstägaren; avtalen omfattar ofta ett antal försäkringar.

Folke Matrosow, Silja Line



– Så man vet vad som gäller och slipper onödiga diskussioner.

Jimmy Lundberg, Viking Icebreaker



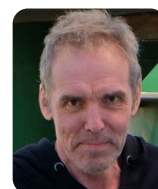
– För att ha ordning och reda i arbetslivet! Vill man utveckla så kan man nämna den svenska modellen, som innefattar fredsplikten som arbetsgivaren köper sig genom att teckna kollektivavtal med arbetstagarparten. Bara en sån sak! **Eller tänk om alla var tvungna att ha personliga lönesamtal varje år eller förhandla om personliga lösningar för schemaläggning, övertid, sjuklön, arbetstidsmätt eller företrädesrätt.** Det skulle ju åtminstone hålla arbetsgivaren sysselsatt, haha.

Fabian Westerlund, Eckerö



– För att säkerställa **anständiga villkor och skäliga löner** på våra arbetsplatser.

Björn Jonasson, Wallenius





”Det är värt att skänka en tanke till sjöfararna i den globala handelsflottan. Ingen bryr sig om deras jobb förrän det går fel.

Erik Esbjörnsson, journalist på Dagens Nyheter, om containerfartyget Ever Given som under sex dagar blockerade Suezkanalen

Årsmötet flyttat

Årsmötet är Seko sjöfolks högsta beslutande organ. Vanligtvis samlas representantskapsledamöterna för att hålla årsmöte i slutet av mars.

På grund av coronaläget har Seko sjöfolks styrelse beslutat skjuta fram mötet i år. Nytt datum är inte satt.

– Vi hoppas att det går att hålla ett fysiskt möte vid ett senare tillfälle, säger sekreterare Jonas Forslind.

Har ni diskuterat möjligheten att hålla ett digitalt årsmöte?

– Den frågan har varit uppe, men styrelsen vill ha ett fysiskt möte.

2020 hölls årsmötet i september.

Vem är grym på arbetsmiljö?

Har du ett skyddsombud som inspirerat till bättre arbetsmiljö, eller en chef som gjort extra bra insatser under ett år då pandemin förändrat arbetsmiljön? Nominera dem till Prevents Arbetsmiljöstipendium 2021.

Sista dagen för att nominera är den 31 maj. Vinnarna utses i början av hösten. Läs mer på [prevent.se](https://www.prevent.se)

Ny handbok ger konkreta tips

Nu finns ”Kommunicera mera” att ladda ner på Seko sjöfolks hemsida. Här finns checklistor, tips och förslag på rutiner för hur du kan effektivisera din kommunikation.

Handboken är ett kommunikationsstöd för förtroendevalda i Seko sjöfolk, men facket hoppas att alla medlemmar ska ha nytta av den. Den innehåller tips, checklistor och förslag på rutiner för kommunikation både med medlemmar och med andra förtroendevalda i sektionen.

”Kommunicera mera” har tagits fram av Seko sjöfolks styrelse som ett led i arbetet med att skapa nya inkluderande arbetsformer och en jämställd representation inom organisationen.

– Vi har sett hur både vi och andra kommunicerat historiskt och förstått att vi kan bli bättre. Nu har vi tagit fram ett bra kommunikationsupplägg som gör oss till en mer inkluderande organisation i allt från repskap och styrelse till information ut till fartyg och medlemmar, säger ordförande Kenny Reinhold.

I handboken finns svar på frågan ”Vad är bra kommunikation?” samt stödfrågor att använda när något ska kommuniceras.

» Att inte dela med sig av information kan skada organisationen jättemycket

KENNY REINHOLD



Handboken finns att ladda ner på sejfolk.se

Här finns också checklistor för mötesrutiner och tips för hur sektionsstyrelsen ska få fler medlemmar att både komma till årsmöten och kandidera till förtroendeuppdrag.

– Bra kommunikation kan göra att fler fattar tycke för facket. Vårt mål är att få fler förtroendevalda, och ett bra samarbete både lokalt och regionalt, och information är väldigt viktigt. Det är en maktfaktor. Om jag sitter på information och inte vill dela med mig av den, om jag beter mig exkluderande, då kan det skada en organisation jättemycket.

Text Klara Johansson

Annon

Fackliga utbildningar i höst

På grund av coronapandemin är våra utbildningar för medlemmar och förtroendevalda fortfarande inställda. Men vi planerar för att återuppta dem i höst och att komplettera dem med digitala studier.

Håll utkik på www.sejfolk.se/medlem/studier/



Seko sjöfolk ska leda Vågrätt

I januari tog Seko sjöfolk över som ordförande i branschsamarbetet Vågrätt. Tillsammans med Sjöfartsverket planeras bland annat ett öppet seminarium i maj.

Vågrätt är ett branschöverskridande arbete som strävar efter att göra sjöfarten till en jämlik arbetsplats fri från diskrimineringar och kränkande särbehandling. Vågrätt arbetar aktivt för att sjöfarten ska vara en bransch för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och sexuell läggning.

Sedan starten 2018 har flera öppna möten arrangerats. Man har också tagit fram och skrivit på en avsiktsförklaring.

Ordförandeskapet och ansvaret som sammankallande för Vågrätt ska växla mellan organisationerna som ingår. I januari lämnade föreningen Svensk Sjöfart över stafettpipen till Seko sjöfolk.

– Att vi är inne i en pandemi när Seko sjöfolk tar över, tänker jag inte låta hindra oss från att driva Vågratts arbete framåt. Det är fortfarande lika viktigt att alla känner sig trygga, jämlika och välkomna på sin arbetsplats. Vi ska fortsätta hålla kunskapshöjande seminarier, samla och dela goda exempel och arbeta för att inkludera kränkande särbehandling som en del i basic safety-utbildningen, säger ordförande Kenny Reinhold.

Han påpekar att alla inom Vågrätt har enats och förbundit sig till att förbättra den sociala och organisatoriska arbetsmiljön inom sjöfarten, med särskilt fokus på diskriminering och kränkande särbehandling. Samtidigt har organisationerna som ingår olika förutsättningar och intressen.

– Mycket av arbetet handlar om att hitta vad det är vi kan göra tillsammans. Och att sedan faktiskt göra det.



Deltagare på Vågratts öppna möte i Göteborg 2018. Cajsa Jersler Fransson längst fram till vänster.

Foto Dick Gillberg

Närmast på programmet står ett öppet seminarium den 3 maj. Seko sjöfolk medverkar med nyckeltalare och moderator. Temat för det digitala seminariet är bra saker som gjorts inom likabehandling och jämställdhet.

» Det är dags att lyfta bra saker som görs

CAJSA JERSLER FRANSSON

– Det blir en utbildande del där organisationen MÄN för jämställdhet föreläser om sina metoder, och en inspirerande del med best practice från olika branscher. Vi bjuder in tre personer som får berätta om kul initiativ som gjorts hos

dem. Det är dags att lyfta bra saker som görs, säger Cajsa Jersler Fransson, likabehandlingssamordnare på Sjöfartsverket.

Seminariet blir en fortsättning på höstens Vågrätt-vecka. Då intervjuades ett antal personer via IGTV. Intervjuerna finns på Sjöfartsverkets Instagram-konto.

– Sista dagen intervjuade jag Lars Höglund på Furetank och han sa det så bra angående jämställdhet och likabehandling. Att det bara är. Det är självklart. Ingen ska känna att den är där på andra premisser. På seminariet i maj vill vi fortsätta på det inslagna spåret, förklarar Cajsa Jersler Fransson.

Vad kan den som lyssnar på seminariet förvänta sig?

– Pepp! Och lite nya idéer.

Text Klara Johansson

Annon

VÅGRÄTT

ÖPPET MÖTE

JÄMSTÄLLDHET - ALLAS ANSVAR

3 MAJ 13-15

AGENDA

Öppningsanförande: Kenny Reinhold, SEKO Sjöfolks ordförande
Moderator: Mikael Lindmark, SEKO Sjöfolk
Föreläsning: Dennis Nyström från föreningen MÄN

Inspirationstalare:
Johan Leijonmarck från Netlight
Jacob Wagner från Byggcheferna
Joakim Lund från Thun tankers

MER INFORMATION OCH ANMÄLAN





Förtydligande om ny stiftelse

Efter reportaget om Seko sjöfolks Sjömansstiftelse i förra numret dök ett par frågor upp. Detta gäller:

Du kan ansöka om ekonomiskt stöd för omskolning ur Seko sjöfolks Sjömansstiftelse om du inte kan behålla din anställning som sjöman i en manskapsbefattning (däck, maskin och intendenturpersonal) på grund av sjukdom, olycksfall eller att du inte får förnyat läkarintyg för sjöfolk eller annat nödvändigt certifikat.

Stödet kan utges i form av betald kurs eller utbildning, som samhället inte bekostar, och som syftar till omskolning till annat yrke. Möjligheten finns också att stiftelsen kan bevilja utbildningsstipendium.

Stiftelsen har tyvärr ingen möjlighet att bidra till sjöman som på egen hand vill omskola sig eller som på grund av arbetsbrist blivit uppsagd, utan det ska vara kopplat till att man inte kan fortsätta sin anställning ombord av ovanstående skäl.

Ansökan sker oftast i samband med uppsägningsförhandlingarna som vanligtvis föregår anställningens avslut, eller efter särskild ansökan av sjömannen till stiftelsen.

Ansökan ska innehålla en fullständig beskrivning av skälet till att man inte kan fortsätta sin anställning som rederiet ska bekräfta i egen skrivelse. Eventuellt ska läkarintyg bifogas.

Ansökan tas emot av stiftelsen löpande under året och stödets omfattning och storlek beslutas från fall till fall.

Skriftliga ansökningar skickas till:
Ordförande i Seko sjöfolks Sjömansstiftelse, Fjärde Långgatan 48, 413 27 Göteborg

Det går även att skicka digitalt till:
peter.skoglund@seko.se

Liknande stiftelser finns på andra ställen och kallas ofta för loss of license-lösningar.

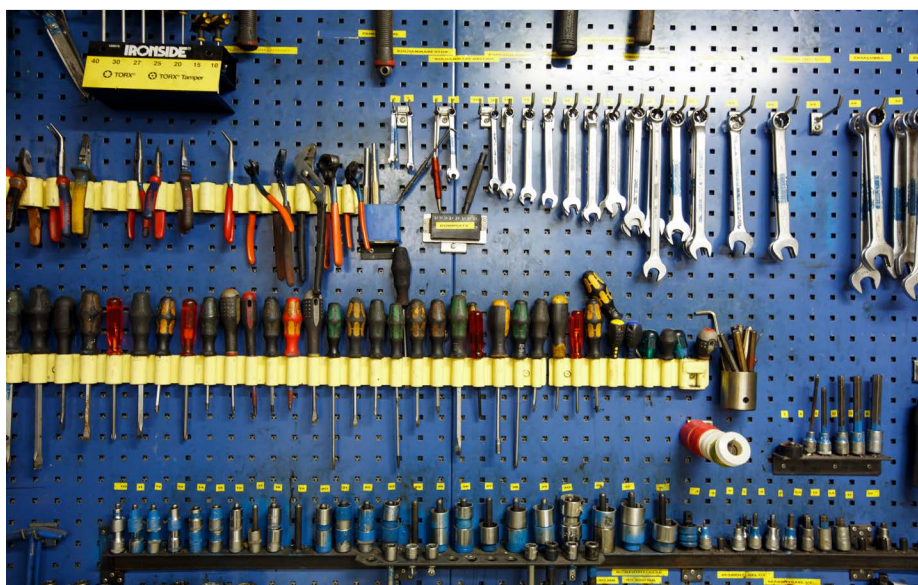


Foto Dick Gillberg

Vissa av fartygen som inspekterats har haft dålig ordning i sina maskinrum (dock inte detta).

Transportköpare ser områden att förbättra

Efter drygt ett års inspektioner har transportköparna inom RSI hittat flera områden som kan förbättras ombord.

RSI (Responsible Shipping Initiative) är ett samarbete bland transportköpare i syfte att främja ansvarsfulla transporter till sjöss. Företagen gör egna fartygsinspektioner och delar resultaten med varandra.

Baserat på de inspektioner som gjorts sedan starten i januari 2020 har RSI listat områden som är viktiga att följa upp.

Vilotid är ett sådant område, uppger RSI i ett pressmeddelande. Vilotiden för sjömän ska redovisas och uppfylla kraven i internationella regelverk. RSI har sett tecken på att vissa inspekterade fartyg inte lever upp till detta.

Maskinutrymmena ombord kan också förbättras. Vid inspektioner har man hittat exempel på dålig ordning i maskin-

rum, tillfälliga reparationer och farliga material och vätskor som inte förvarats på ett korrekt sätt.

RSI ser också brister kopplat till alkohol. De flesta rederier har en alkoholpolicy men i vissa fall är den otillräcklig eller otydlig. Det saknas också uppgifter om genomförda kontroller av besättningen.

Resultaten av inspektionerna visar att det är viktigt att följa upp och arbeta med ansvarsfull sjöfart när det gäller arbetsförhållanden, miljö, hälsa och säkerhet, menar RSI:s representanter.

– Som stora transportaktörer har vi en skyldighet att se till att transporter sker ansvarsfullt, säger Anders Ripström, inköpschef för logistik och transport i Södra, i pressmeddelandet.

Företagen som idag ingår i RSI är Stockholm Exergi AB, Billerud Korsnäs, EFO, Lantmännen, SSAB och Södra.

Digital belöningsdag i år

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag hålls i digital form i år. Det blir en sammanfattning av förra årets belöningar, följt av en presentation av 2021 års belöningar. Programmet startar den **5 maj klockan 09**. Alla är välkomna att delta via hemsidan och ingen föransmälning krävs. Läs mer på www.sjomanshus.se

Han kan få leda Europas sjöfolk

Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold är nominerad till ordförande i Europeiska Transportfederationens sjöfolkssektion. Valet sker på ETF:s kongress nästa år.

På Europeiska Transportfederationens (ETF) kongress 2022 kommer sjöfolkssektionens nuvarande ordförande, Agis Tselentis från Grekland, att träda tillbaka efter 24 år på posten. Kenny Reinhold är nominerad att ta över.

– Flera stora fackförbund i bland annat Tyskland, Ryssland, England och Ukraina kontaktade mig och ville nominera mig som ordförande. Jag är den enda nominerade och styrkommittén har bekräftat att det är mig de kommer föreslå, säger Kenny Reinhold.

Han gläds åt förtroendet och kallar uppgiften för en stor utmaning. 70 fackförbund från 33 länder ingår i ETF:s sjöfolkssektion.

– Det känns riktigt stort och hedrande att jag har ett sådant jäkla stöd, säger Kenny Reinhold.

Vilka frågor vill du driva om du väljs till ordförande?

– Haha, det hade varit fint om ordförande var diktator och fick bestämma själv. Skämt åsido så vill jag fokusera på samma frågor som vi driver i Seko sjöfolk. Jag vill fortsätta trycka på vikten av schysta transporter och få medlemsförbunden att jobba ännu mer med det, säger han.

Han nämner också möjligheten att införa ett EU-register (ett gemensamt europeiskt skeppsregister). Idén har diskuterats tidigare, Kenny Reinhold nämner en EU-kommissionär som på 1990-talet ville införa ett EU-register för att säkra europeiska arbetstillfällen.

– Frågan har varit uppe i sociala dialogen också [ett samarbete mellan EU-kommissionen och arbetsmarknadens parter på EU-nivå, reds anm]. Den kom inte vidare där och då, men jag är inte beredd att ge upp än. För att kunna bevara våra jobb och ha kvar den europeiska sjöfarten så måste vi komma överens fackligt. Jag tror att ett EU-register vore bra, säger han.

En tredje viktig fråga rör engagemang. Kenny Reinhold vill se ett ökat intresse och förbättrat engagemang från medlemsförbunden på sjöfolkssektionens möten.

– Jag tänker mig att man kan jobba



Foto Dick Gillberg

Styrkommittén för ETF:s sjöfolkssektion kommer föreslå Kenny Reinhold som ny ordförande.

med detta på samma sätt som vi gör i Seko sjöfolk för att öka inkludering och engagemang, säger han.

ETF:s kongress är tänkt att hållas i mitten av nästa år.

Text Klara Johansson

SJÖFOLKSSEKTIONEN I ETF

Europeiska Transportarbetarfederationens (ETF:s) sjöfolkssektion består av 70 fackförbund från 33 länder.

» Jag vill trycka på vikten av schysta transporter och få medlemsförbunden att jobba ännu mer med det

KENNY REINHOLD

De följer isen norrut



Årets issäsong på Vänern blev kort men intensiv.

Efter fem veckor går Ale, den minsta av de fem isbrytarna, och dess besättning norrut igen.

TEXT OCH FOTO Klara Johansson



Jimmy Lundberg är matros,
Mona Lindberg är kock,
Johanna Lundgren är
matros och Per Bergqvist
är andrestyrman.



Ales besättning passar på att testa fartygets bubbelsystem. Det är till för att minska friktionen mellan isen och fartyget med hjälp av luftbubblor, och Ale är den enda av statsisbrytarna som har detta.

Ale ligger till kaj i Vänersborg den här soliga marsdagen. Inte ett isflak syns till. Isbrytaren har avbrutit sitt uppdrag på Vänern och ska om några dagar gå norrut igen.

– Isen kom plötsligt och försvann plötsligt, säger matros Jimmy Lundberg. Ett tag såg det ut att bli en tuff säsong, det började frysa på och isen växte snabbt. Men när den mildare luften kom så smälte eller sjönk isen fort.

Ale är den minsta av statsisbrytarna och den enda som kan gå in i Vänern när det behövs. I år blev det fem veckor härnere. Förra året kom Ale aldrig längre söderut än Umeå.

– För två år sedan var det riktigt tjock is på Vänern. Vi tog fram grillen och grillade på isen utanför Lidköping, minns Jimmy.

Ales besättning på elva personer vet inte vart de ska härnäst. Kanske Gävle eller Holmsund. Det beror på isläget och kan ändras snabbt.

– Just nu har nästan all is blåst över på finska sidan. Men vänder vindarna så får vi fullt upp. Det är svårt att planera och det är därför alla isbrytare är ute såhär års, utplacerade på strategiska ställen, förklarar han.

Isbrytarna Ale, Ymer, Oden, Atle och Frej ägs av Sjöfartsverket och bemannas av Viking Icebreaker. Deras uppdrag är att se till att trafiken flyter överallt längs svenska kusten. Isbrytarassistans kostar inget för rederierna och behöver inte förbokas. Isbrytarna ligger beredda, övervakar trafiken och kan snabbt rycka ut.

– Vi gör mycket på eget initiativ. Ibland har vi kontakt med fartyg i förväg och ibland går vi bara ut och möter dem. När någon fastnar går vi dit och bryter loss dem, säger Per Bergqvist, andrestyrman på Ale.

» Ett tag såg det ut att bli en tuff säsong, det började frysa på och isen växte snabbt

JIMMY LUNDBERG

Ofta räcker det att Ale kör framför och bryter upp en isfri rädda.

– Bogserar gör vi främst när inget annat hjälper, om ett fartyg sitter bom fast i isen och inte går att bryta loss på annat sätt, säger Per.

Under assistanser är två befäl och en matros på bryggan. Matrosen handstyr och ett av befälen fokuserar helt på fartyget akter om Ale.

– När vi bryter loss ett fartyg så krävs 100 procent uppmärksamhet hela tiden. Skulle det ta stopp gäller det att vara på hugget eftersom vi är så nära varandra.

Men isbrytare är mycket kraftfullare än generella fartyg och man kan köra på ett helt annat sätt, säger Per.

Jimmy Lundberg jobbar på Ale sedan 2017. Innan dess var han matros på torrlastaren Sternö. Han bor mellan Boden och Luleå och det var därför han sökte till isbrytarna. För att det är nära hem.

– Det är bra när man har småbarn, man missar inte lika mycket. Under vintersäsongen hinner man ju inte åka hem men på sommarhalvåret går det bra.

Säsongen brukar pågå från slutet av december till slutet av april. Resten av året ligger isbrytarna stilla i Luleå och besättningen gör underhållsarbete.

Jimmy berättar om sin förra törn. Det var i januari och Ale låg stationerad utanför Piteå.

– Det snöade fruktansvärt och blåste tjugo meter i sekunden. Då blev det mycket snöskottning. Det låg drivor knähögt på akterdäck, säger han.

Helst vill han ha tio minusgrader, vindstilla och sol. Mycket is och fint väder.

– Frampå vårkanten när dagarna är ljusa, då är det väldigt fint.

Mona Lindberg är kock. Hon är ensam i byssan eftersom Ale till skillnad från de större isbrytarna inte har någon mässman. Det fungerar bra, tycker hon. Idag ska hon laga kinesiskt till lunch och ärtsoppa med pannkakor till middag.

Mona har jobbat på isbrytare sedan 2000 då hon kom till Ymer. Hon har även varit på Viking Supplys ankarhanterare. Ale kallar hon för ”dockskåpet”.

– Ale är annorlunda eftersom den är så liten. Det är roligt att komma till Vänern och få se lite annat än bara Bottenviken. Tidigare gjorde vi dessutom sjömätningar och hade uppdrag året om runt hela Sverige, det var väldigt roligt, säger hon.

Sjömätningarna slutade 2007 men Ale har fortfarande en del uppdrag utöver isbrytning. Byter batterier på lysbojor, plockar upp bojor och mäter vattentemperaturer för SMHI.

Motorman
Mattias Olsson
förbereder
för att bunkra
vatten.





Matros Johanna Lundgren gick ut gymnasiet 2014 och började jobba på isbrytare året efter. En vän till familjen hemma i Landskrona tipsade henne att söka.

– Jag trivs jättebra. Det är en häftig verksamhet och vackert med all is, säger hon.

Att de är så pass få ombord på Ale gör arbetet varierat, vilket Johanna tycker är positivt.

– På de andra isbrytarna är jag som matros inte engagerad i arbetet på bryggan. Här ombord är jag delaktig i allt, säger hon.

Den här dagen står underhåll och snickrande på Johannas schema. Så fort vi pratat färdigt ska hon ner och laga ett par inredningsdetaljer som gått sönder.

» När vi låg i Luleå med de andra isbrytarna fick vi inte ens gå mellan båtarna

MONA LINDBERG

Det går ju inte att undvika ämnet corona. Hur har pandemin påverkat isbrytarvardagen? Ales besättning sitter inte i karantän före påmonstring och törnarnas längd är de vanliga: manskapet kör fyra veckor och befälen två. Ett par andra isbrytare har lagt om befälens törnar så att hela besättningen löser av samtidigt. Att det inte gjorts på Ale beror enligt Jimmy på befälens höga arbetsbelastning.

– Vi har färre styrmän än de stora isbrytarna. Befälen gör väldigt många timmar och får ofta konstiga vilotider. Fyraveckorstörnar skulle bli för tungt här, säger han.

Verksamheten, arbetsuppgifterna, har inte förändrats nämnvärt av pandemin. Däremot påverkar restriktionerna hur folk kan komma och gå, förklarar andrestyrman Per. Förutom de riktlinjer som gäller i hela samhället har de anställda fått särskilda förhållningsregler från rederiet. Summan blir att de får gå iland under eget ansvar.

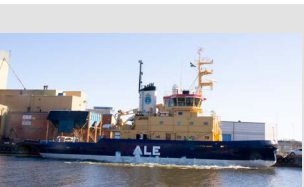
– Vi kan ta promenader men inte gå och sätta oss på restaurang. Vi vill inte få ombord smitta och vi följer regeringens riktlinjer som alla andra, säger han.

Av smittoskäl tillåts få personer utöver besättningen att komma ombord. Sjömannens reportage görs på virussäkert avstånd på kajen. Externa underhållsfirmer är sedan helt nyligen åter välkomna, men de håller avstånd och äter inte tillsammans med besättningen.

– Länge fick ingen alls komma ombord. När vi låg i Luleå med de andra isbrytarna fick vi inte ens gå mellan båtarna, säger Mona.

Hon påpekar att veckorna ombord blir en naturlig form av karantän.

– Vi känner oss trygga ombord. Och en bra sak är ju att man, förutsatt att man har egen bil, kan åka och besöka mamma och pappa direkt när man kommer hem. ●



ISBRYTAREN ALE

Levererad: 1973

Dimensioner: 48,7 m x 13 m x 5,4 m. Anpassad för att kunna gå genom slussarna i Trollhätte kanal

Huvudmaskiner: 4 st Wärtsilä 824 TS om vardera 1 258 hk

Kapacitet: Kan bryta 0,6 meter tjock is





Jimmy leder nya sektionen

Seko sjöfolk har bildat sektion i Viking Icebreaker som sköter bemanningen av Sjöfartsverkets fem statsisbrytare. Det blir den tionde sektionen i Seko sjöfolk.

Isbrytarna Ale, Atle, Frej, Oden och Ymer bemannas av företaget Viking Icebreaker. Fartygen är stationerade i Luleå när de inte är ute på uppdrag.

Jimmy Lundberg är matros på Ale och ordförande i den nybildade sektionen. Han berättar att tanken på att starta har funnits i ungefär två år. I höstas ordnades ett corona-säkert möte på kajen i Luleå. Varje fartyg fick nominera en ordinarie och en reserv till mötet.

– Vi kunde inte hålla ett vanligt årsmöte på grund av corona och jag ansåg att detta var den bästa lösningen. Alla båtar var väl informerade om att mötet gällde bildandet av sektion, och de som blev nominerade förde sitt fartygs talan vid val av ordförande, vice ordförande och sekreterare. Sedan skickade vi informationen till Seko sjöfolk och så fick de göra sin grej, säger Jimmy Lundberg.

"Göra sin grej" innebär att Seko sjöfolks styrelse i februari formellt tog beslut om att bilda sektionen. Nu är det formella på plats och Seko sjöfolks tionde sektion är igång.

Varför vill ni ha en sektion i Viking Icebreaker?

– Vi vill kunna förbättra våra villkor på lokal nivå och arbeta för vår säkerhet och arbetsmiljö. Vi kan påverka mycket mer lokalt än vad stora Seko kan; vi känner människorna som jobbar ombord och har bra kontakt med kontoret. Framför allt kan vi lösa saker lokalt, snabbt och smidigt, och sedan har vi representanter på alla fartyg vilket gör att kontakten med styrelsen alltid är nära.

Att hitta kollegor som vill intressera sig fackligt har inte varit svårt.

– Många har varit fackligt aktiva tidigare i andra rederier så intresset finns där.

För Jimmy Lundbergs egen del började det när två ombudsmän från Seko sjöfolk var på besök för ett par år sedan.

– Jag hade ett par frågor till dem och helt plötsligt var jag fackligt engagerad och med på konferenser och möten. Det var inte meningen men så blev det, säger han.

Förutom Jimmy Lundberg består sektionsstyrelsen av vice ordförande Jan Isaksson från Ymer, sekreterare Martin Furberg från Frej, Andreas Sörensson från Atle och Richard Palm

från Oden.

Vad ska sektionen göra?

– Vi har ett par motioner att ta tag i direkt. Det finns förbättringar att göra inom framför allt säkerhet och arbetsmiljö. Säkerhetstänket på isbrytarna är väldigt högt men vi ser ändå rum för förbättringar. I stort ska vi se till att vi har det bra på jobbet, är trygga i våra anställningar och i allt arbete vi gör, säger Jimmy Lundberg.

Nästa sektionsmöte ska hållas när issäsongen är slut. Innan dess tänker styrelsen skicka ut information till fartygen om att medlemmarna gärna får höra av sig med saker som de anser viktiga att ta upp på mötet.

– Vi tar det därifrån. Vi har en grundplan och så får vi se var vi hamnar. Men vi ska jobba för våra medlemmar och alla frågor är välkomna.

Inom Viking Icebreaker arbetar ungefär 80 personer i manskapsbefattning. Fyra av fem är med i facket.

– Vi har arbetat hårt de senaste åren för att folk ska bli medlemmar. Vi har informerat om fördelarna och varit tydliga med att när vi bildar sektion så kommer vi endast att företräda medlemmar i Seko, säger han. ●

» Vi vill kunna förbättra våra villkor på lokal nivå

JIMMY LUNDBERG, ORDFÖRANDE



Ny utbildning ger verktyg att ingripa

Sedan i höstas ingår observatörsingripande i universitetens basic safety-utbildning. Metoden som kommer från USA är **ett sätt att stoppa kränkningar och övergrepp**.

TEXT Klara Johansson ILLUSTRATION Lars Melander

Tänk dig fyra personer runt ett fikabord. Du, din kompis och två personer som vi kan kalla X och Y. Person X börjar tala nedvärderande om en funktionsvariation som person Y har. Stämningen runt bordet blir obekväm. Y ser ledsen ut men säger ingenting. Du skruvar på dig. Du vågar inte konfrontera X och hens uttalanden men du vill göra något.

I det läget kan du och din kompis byta ämne. Genom att högt och tydligt börja prata om något helt annat – som helgens fotbollsmatch – tar ni bort diskussionen där och då.

Ovanstående är ett exempel på observatörsingripande eller bystander intervention som är det engelska begreppet. Metoden är en av många som används mot mobbning, trakasserier, övergrepp och kränkningar.

– Det som skiljer denna metod från andra är att den inte fokuserar på personen som blir utsatt. Inte heller på föröva-

ren eller problemskaparen. Istället vänder den sig till tredje part, alltså de som är runt omkring, säger Johan Hartler, programansvarig för sjökaptensprogrammet på Chalmers.

Situationer är inte alltid tydliga som vid fikabordet ovan. Spannet för mobbning och trakasserier är brett och Johan Hartler använder hellre begreppet *utsatt än offer*.

– Om någon uttrycker rasistiska åsikter på en släktmiddag kan jag bli förminskad och kränkt även om det inte handlar om mig. Jag kanske har vänner som drabbas.

Bystander intervention är en amerikansk forskningsbaserad metod. Den an-

vändes först i gymnasieskolor i USA som ett sätt att förebygga och förhindra mäns våld mot kvinnor. Idag används den för hela spektrat från mobbning till övergrepp och våld. Brittiska universitet har tagit fram en 40-timmars utbildning i metoden.

Johan Hartler och kollegan Andreas Backman från Linnéuniversitetet presenterade metoden för branschsamarbetet Vågrätt och föreslog att detta borde ingå i sjöfartens basic safety-utbildning. Och sedan i höstas ingår en lektion om observatörsingripande i de kurser som hålls av Chalmers och Linnéuniversitetet (Sjöfartshögskolan i Kalmar).

– Vi har plockat de mest praktiska delarna ur den engelska utbildningen,

skippat mycket av teorin och anpassat materialet för sjöfarten, säger Johan Hartler.

Ett par gymnasieskolor är på väg att införa materialet i sina utbildningar.

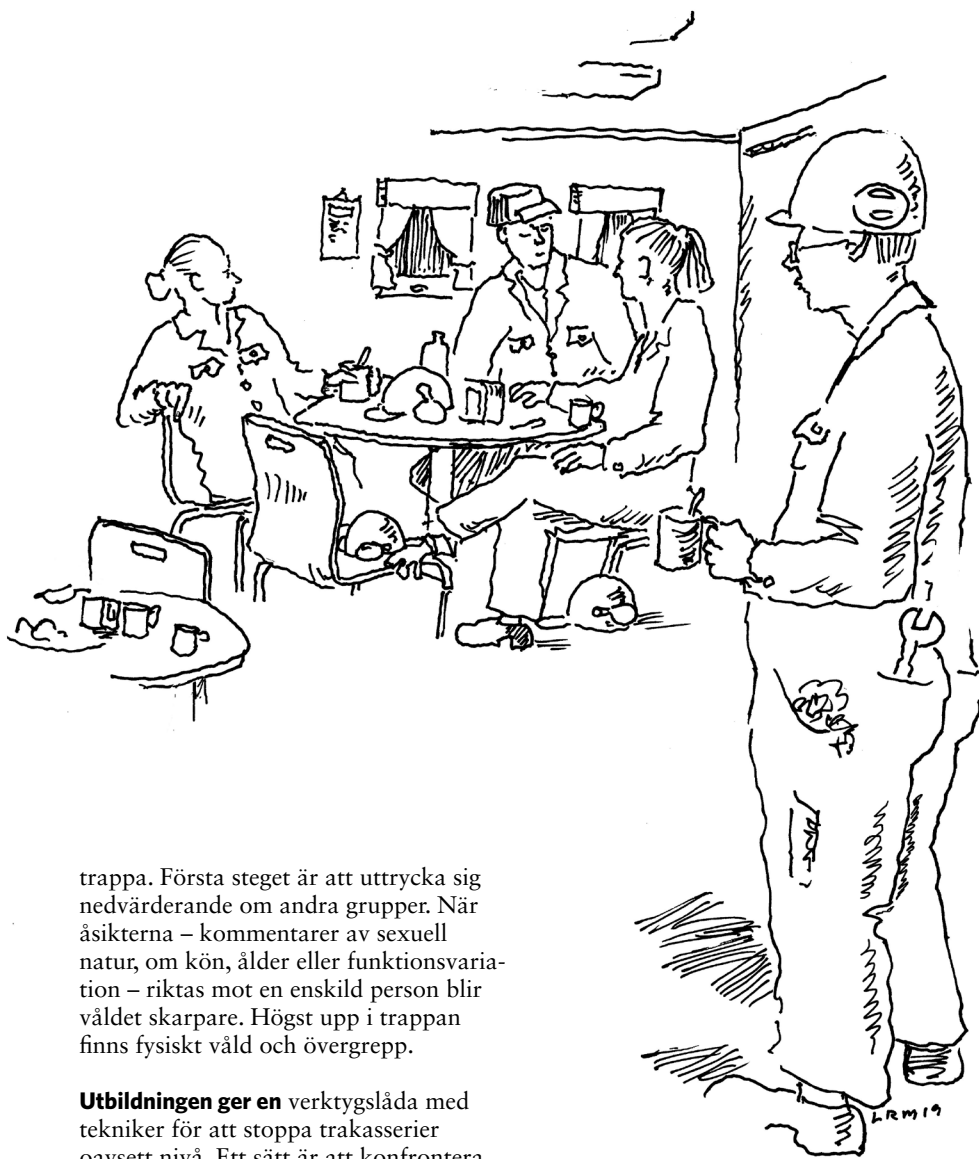
– På sikt hoppas vi även att externa kursleverantörer ska

använda det i sina refresh-kurser. Materialet är fritt att använda för den som vill.

I utbildningen diskuteras vad våld är. Johan Hartler liknar begreppet vid en



» **Metoden vänder sig till alla runt omkring**



OBSERVATÖRSINGRIPANDE INOM SJÖFARTEN

Utbildningsmaterialet om observatörsingripande har tagits fram av sjöfartsutbildningarna på Chalmers och Linnéuniversitetet. Projektet har fått ekonomiskt stöd av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Utbildningsmaterialet är anpassat för 1-1,5 timme och är fritt att använda för den som vill sätta sig in i det och själv hålla utbildningar.

trappa. Första steget är att uttrycka sig nedvärderande om andra grupper. När åsikterna – kommentarer av sexuell natur, om kön, ålder eller funktionsvariation – riktas mot en enskild person blir våldet skarpare. Högst upp i trappan finns fysiskt våld och övergrepp.

Utbildningen ger en verktygslåda med tekniker för att stoppa trakasserier oavsett nivå. Ett sätt är att konfrontera problemskaparen direkt.

– Men att ingripa i stunden kräver ofta mod. Dessutom utsätter det mig som observatör för risken att själv bli utsatt, säger Johan Hartler.

Ett alternativ är att konfrontera problemskaparen i efterhand.

– Jag kanske känner personen. Säg att vi brukar gå på samma studentfester och en kväll uttrycker han sig nedvärderande och tar på andra studenter. Då kan jag ta upp det vid ett senare tillfälle när vi inte är berusade.

Vill du inte konfrontera kan du göra som i fikabordsexemplet ovan.

– Att byta ämne är effektivt och utan personlig risk. Du ska vara medveten om att du använder en typ av härskarteknik, men det kan vara det rätta att göra just då.

De som gått utbildningen är positiva.

– Jag utbildade ett gäng fjärdeårs-

studenter på sjökaptensprogrammet att själva hålla i utbildningen. Flera av dem sa ”hade jag fått höra detta innan praktiken så hade jag agerat annorlunda i den och den situationen ombord”.

Vad gör man som ung elev om den som trakasserar är erfaren matros eller överordnad? Johan Hartler fick frågan från en gymnasieelev.

– Jag berättade om olika sätt att ingripa. Men jag sa också att ”om ett par år är det du som är den erfarna matrosen”. Om du inte agerar på praktiken om två månader spelar ingen roll. Men vem vill du vara i framtiden?

Sjöfarten är inte unik när det gäller trakasserier och övergrepp.

– Metoo var befriande på så sätt. Jag visste ju att vi hade de här problemen inom sjöfarten men jag trodde inte att det

var ett lika stort samhällsproblem. Trakasserier finns inte bara inom sjöfarten och det var faktiskt befriande att höra.

Har de senaste åren gjort skillnad inom sjöfarten?

– Det har hänt saker. Men den stora utmaningen är att få ledningsbeslut att nå hela vägen till sjömannen längst ut på fartyget, och helt ärligt tror jag inte vi nått dit än. Däremot: när det idag kommer ombord en sjöman, en ambassadör, som vill stå upp för bra arbetsmiljö så finns det stöd att få från ledningen. Där märks skillnad. En sjöman som för 15 år sedan kom ombord och sa ”sluta!” hade inte alls samma stöd.

Samtidigt måste vi vara ärliga med att det är långt till mål, menar Johan Hartler. Det handlar om kulturförändring och det tar tid. Dessutom finns andra utmaningar, inte minst under pandemin, som tenderar att hamna högre upp på agendan.

– Vi är många som vill att detta skulle hänt redan igår. Men blickar jag tillbaka 25 år så ser jag en sjöfartsbransch som har förändrats. Ta alkohol till exempel. I mitten av nittioalet fanns inte många vita båtar, men det spred sig från tanksidan till resten av branschen och är vanligt idag. Sjöfarten är bra på förändring när vi väl har bestämt oss och får momentum. Vi är trögstartade men när vi väl är igång så stannar vi inte. Jag är förhoppningsfull. ●

» Det handlar om kulturförändring

Dubbelt upp. Sedan Sanna Kallenberg (till höger) tog över som sektionsordförande i Forsea har hon under en övergångsperiod haft företrädaren Titti Cavalli de Lonti vid sin sida som stöd.

"Vi har drabbats milt i jämförelse"

Uppsägningar och permitteringar. Färre passagerare men fler trailers per tur. En stängd restaurang och dubbla restriktioner.

Inget är som vanligt under Auroras turer mellan Helsingborg och Helsingör. Förutom en sak: den goda stämningen.

– Vi gillar varandra här, säger nyvalda sektionsordföranden Sanna Kallenberg.

TEXT OCH FOTO Hanna Welin

Vårsolen ligger på. Både passagerare och personal ser ut att svettas under sina munskydd. Men de måste vara på i alla publika utrymmen. På rederiet Forseas Aurora är det ett krav, inte en rekommendation.

– I Danmark är det tvingande och vi följer dubbla regler, både de svenska och danska, säger Rose-Marie Blomberg innan hon tar betalt för godiset två flickor sträcker fram över kassan.

Aurora har just lämnat Helsingborg. Om 18 minuter är hon framme i Helsingörs hamn och om exakt en timme ska hon vara redo att lämna Helsingborg ännu en gång. Det här är en arbetsplats där allt räknas i minuter.

– Det är ständig tidspress. Jag tycker visserligen att det är roligt att jobba i högt tempo, men det tar energi och kräver att du trivs och får vila däremellan, säger Sanna Kallenberg, teamledare i kafeterian och nyttillträdd sektionsordförande.

Alltsedan pandemin blev ett faktum har rutinerna varit hackiga och arbetssituationen i ständig förändring,

konstaterar hon. Det började med förra vårens omfattande permitteringar som övergick i en tuff sommar då personalstyrkan fick avstå sin sommarsemester för att hjälpa företaget och rädda jobben. Hoppades de.

Men när högsäsongen var över meddelade Forsea att 70 anställda trots allt skulle sägas upp, 11 av dem på Aurora. Dessutom reglerade de ned några tjänster till deltid, mot de anställdas vilja. Vid den här tiden var det Titti Cavalli de Lonti som var sektionsordförande.

– Vi gjorde det vi kunde, men det var tufft. Ändå är jag förstås medveten om att vi drabbats milt i jämförelse med många andra rederier, säger hon.

Sanna Kallenberg håller med.

– Även om vi inte tycker att allt har varit rättvist får jag ändå säga att företaget har varit bra att prata med. Vi vill ju alla att vi ska överleva.

Klara pandemitiden och komma ut på andra sidan, det är vad de runt 150 anställda på Aurora är inriktade på, menar hon. Hålla modet uppe och kämpa på.

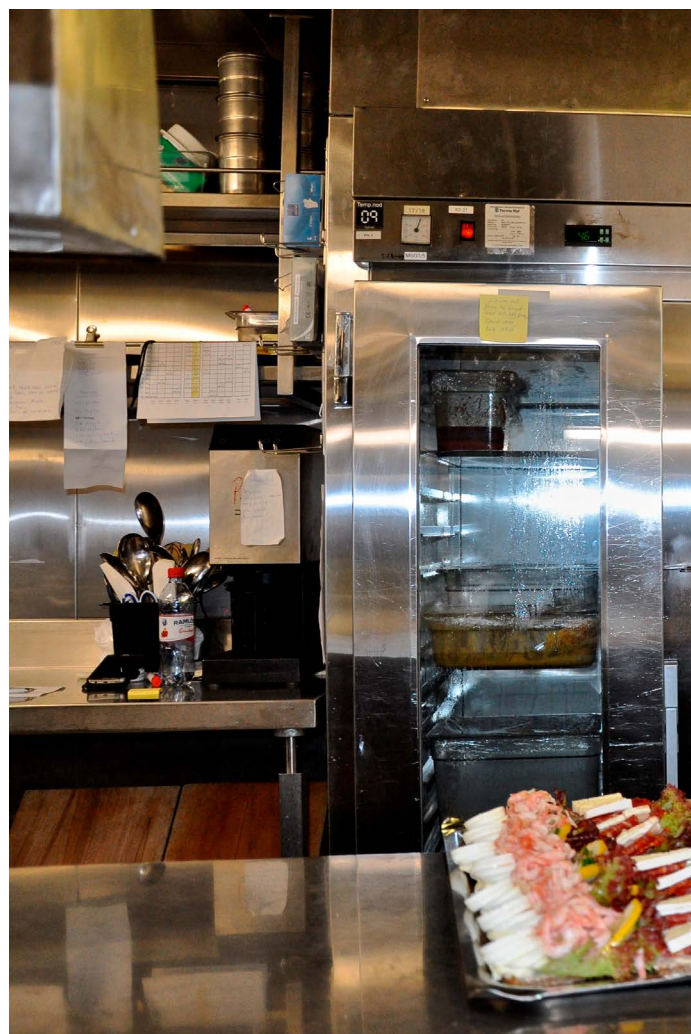
– Coronasituationen är det som präglar våra dagar,







Ombord på Aurora är munskydd i publika områden ett krav. "Vi följer dubbla regler, både de svenska och danska", förklarar Rose-Marie Blomberg.



Kocken Marielle Lindberg och många av hennes kollegor i köket är permitterade på 80 procent.

det finns inte tid för så mycket annat numera. Alla försöker rätta in sig i ledet och hjälpa varandra.

Rutten Helsingborg-Helsingör har länge varit en kas-sako. Men idag är passagerarna bara hälften så många som de brukade vara, de flesta pendlare och chauffö-rer. Det vanligtvis så populära turandet har näst intill upphört, bortsett från ett gäng trogna stammisar. Idag hänger ett tiotal av dem runt den öde bardisken.

Baren är stängd, men i alkoholshoppen är trycket högre än någonsin. När svenskarna inte längre kan åka över till Tysk-lands bordershop för att hamstra, fyller de istället kundvagnar och karror här på Aurora.

– Det är inte lite de handlar precis, så vi har väldigt mycket att göra, säger Teresa Andersson i kassan.

Annat är det i restaurangen. Sedan i februari är serveringen täckt av blå plast och det ekar tomt bland borden.

– Det gör ont i hjärtat att titta in här, säger Titti Cavalli de Lonti om sin ordinarie arbetsplats.

Från en dag till en annan bestämde ledningen att

» Coronasituationen präglar våra dagar

SANNA KALLENBERG

restaurangen skulle stängas ned helt, efter ett utspel från den danska transportministern. Aurora seglar under svenskt flagg, ändå valde alltså rederiet, ett i grunden svenskt bolag, att ge vika för den danska ministrarnas påtryckningar.

Sedan dess är Titti och alla de andra som normalt jobbar i restaurangen permitterade till 80 procent. En av dem är Johan Hallberg, som nu bara jobbar en dag i veckan.

– Jag får göra olika saker, som att hjälpa till i shopen eller servera kaffe och kaka. Jag hoppas verkligen att det släp-per snart. Det skulle ju kunna vara skönt att vara ledig mycket, men jag tycker bara det är långtråkigt. Det är som att man har så mycket tid att det inte blir något av den, säger han.

I köket är de flesta permitterade av samma anledning. Kocken Marielle Lindberg står i kallköket och dekore-rar brikor med räksmörgåsar till kafeterian.

– Sedan restaurangen stängde är det mackor och sallader som gäller under de tjugo procenten som jag är här, säger hon.



Restaurangen ombord på Aurora är stängd sedan i februari. Alkoholshoppnen däremot är både öppen och välbesökt.

På däck och i maskin är läget annorlunda. Här har det inte varit tal om permitteringar.

I ett överbelamrat personalrum en våning ned har maskinrumspersonalen just fyllt på sina kaffekoppar.

– Kom in, vi har redan haft corona, åtminstone tre av oss, säger motormannen André Möllerberg och ett skämtsamt tjafsande om vem som egentligen smittade vem drar igång.

André har arbetat här i tio år och berättar att Aurora är hans åttonde fartyg.

– Jag har aldrig varit på en båt med bättre stämning, särskilt inte som här i maskin, säger han och möts av kollegernas hejarop.

De är eniga om varför. Hierarkin är inte så utpräglad som den annars tenderar att vara.

– Här jobbar vi tätt tillsammans med chefen, vi känner varandra och är ett bra team, säger André Möllerberg.

Nere på däck låter det annorlunda. I personalrummet, som är på väg att målas om i vitt, menar matros Kenneth Björnberg att de knappt ser en skymt av sina chefer. Förr följde deras scheman befälens, idag är de roterande.

– Det blir mer splittrat och vi jobbar inte längre i

fasta team med personer vi trivs tillsammans med. Vi måste dessutom anpassa oss till de olika befälen som alla vill ha det på sitt sätt. Det här har lett till en massa konflikter.



» Inte ens en enkel sak som att byta glödlampa hinns med

KENNETH BJÖRNBERG

Många är trötta, menar han. De kör med ett fartyg mindre och antalet trailers har därför blivit fler. På tio minuter ska de både hinna med lossning och lastning – 18 minuter senare är det dags igen.

– Inte ens en enkel sak som att byta glödlampa hinns med, utan vi måste ringa maskin och be dem fixa, säger Kenneth Björnberg.

Tidspressen och chefsstrukturen på däck och i intendturen är de mest centrala frågorna för den fackliga



sektionen. Flera i personalen uttrycker att den danska ledningen har en annan kultur, en mer hierarkisk peka med hela handen-stil, än vad den svenska besättningen är van vid – eller trivs med.

För två år sedan infördes också en ny ordning i intendenturen. Stuarts och intendenters ersattes med supervisors och teamleaders, de senare utan egentlig befogenhet. Titti Cavalli de Lonti, som arbetat ombord i 41 år, är inte glad för den nya strukturen som hon menar är otydlig och förvirrande. Sanna Kallenberg, som jobbar som just teamleader i kafeterian, är inte lika negativ.

– Grundtanken är god även om resultatet inte har blivit det. Jag tror att problemet är att vi inte hann jobba in den nya strukturen innan coronan kom. Som teamleader ska jag ha överblick och exempelvis fylla på varor och ha koll på kassan. Men nu med neddragningen måste jag både stå på min station och springa runt som en iller.

De båda kvinnorna har diskuterat frågan ett par omgångar de senaste veckorna. Sedan Sanna tog över som ordförande för sektionen har Titti, som haft posten i tolv år, funnits vid hennes sida som ett stöd under en övergångsperiod.

– Jag ville ge Sanna tid att växa in i rollen. Och hon är redan fantastisk, helt klart rätt kvinna på rätt plats. Efter tolv år tyckte jag att det var dags att lyfta fram ungdomarna.

Sanna Kallenberg är 27 år och började på Aurora för sex år sedan. Som så många andra trodde hon att hon bara skulle stanna över sommaren.

– Men jag blev fast. Det här är som ett andra hem och det är just därför som jag tycker att de fackliga frågorna är så viktiga. Du måste trivas på ditt jobb, säger hon.

Som ordförande tänker hon kämpa för en bättre arbetsmiljö och för ökad jämställdhet, mellan kolleger och mellan arbetsgivare och anställda.

» Osäkerheten finns hela tiden. När öppnar restaurangen? Blir det fler permitteringar eller till och med uppsägningar?

– Jag är envis och vågar stå för det jag tycker, det har jag alltid gjort. Det är viktigt att alla medlemmar får säga sitt och har någon som kan stötta och driva deras frågor.

Som det är nu överskuggar dock pandemins verkningar det mesta ombord, konstaterar hon.

– Coronan är så mycket här och nu. Dessutom finns hela tiden osäkerheten. Vad händer imorgon? När öppnar restaurangen? Blir det fler permitteringar eller till och med uppsägningar?

Oron för hur det blir med jobb och arbetsuppgifter är generellt sett större än rädslan för att bli sjuk, menar hon. Det har heller inte varit någon större smittspridning ombord bland personalen.

– Vi sköter oss exemplariskt. Men nog längtar man efter att få leva som vanligt. Tänk bara att få kramas igen!

Vårsolen över sundet gör det lättare att hålla modet uppe. Kanske blir det trots allt bättre snart.

– Den här sommaren ska vi dessutom ha semester. Det ska vi bara. ●

ÖVER SUNDET PÅ BATTERI

- Forsea driver färjetrafik över Öresund. Sträckan Helsingborg-Helsingör trafikeras av Aurora (svensk flagg) och Tycho Brahe (dansk flagg) som båda drivs på batteri. Övriga färjor, i huvudsak för frakt, är Hamlet och Mercandia 4 (båda dansk flagg).
- Rederiet har idag 480 anställda.
- Ågaren är EDIF, en pensionsfond specialiserad på europeisk infrastruktur.
- Antalet passagerare halverades under förra året, från 7 miljoner 2019 till 3,5 miljoner 2020. Antalet personbilar minskade med 560 000, 45 procent, och antalet lastbilar med 4,6 procent. Eftersom rederiet seglar med färre passagerarfärjor har dock lasten per tur ökat.

Två frågor till Jens Ole Hansen, operativ chef på Forsea

Varför valde ni att stänga restaurangen på Aurora?

– Aurora seglar under svensk flagg, men vi seglar på danskt vatten halva sträckan och omfattas därmed även av danska regler. Kanske var vi inte juridiskt skyldiga att stänga restaurangen, men med tanke på det redan begränsade antalet gäster ville vi inte gå emot de danska myndigheterna, precis som vi inte vill med svenska myndigheter.

När planerar ni att öppna igen?

– Det hänger på de danska och svenska myndigheternas rekommendationer och regler för att förhindra smittspridningen av covid-19. Med de nuvarande kraven är det inte möjligt att öppna restaurangen. Vi hoppas att restriktionerna minskar under våren. ●



"Jag har aldrig varit på en båt med bättre stämning", säger motorman André Möllerberg (till vänster). Här med kollegan Henry Strandberg.



Sanna Kallenberg är teamleader i kafeterian ombord på Aurora och nyttillträdd sektionsordförande för Seko i Forsea.



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

Kontrollera din anställningstid

I tider av varsel och arbetsbrist får vi ofta frågor om hur man beräknar och kontrollerar sin anställningstid.

Här reder ombudsman Oskar Lindskog ut begreppen.

Vi kräver alltid att arbetsgivaren ska se till att alla anställda får se och godkänna sin anställningstid i bolaget de är anställda i, samt så kallad koncerntid.

Om vi börjar med anställningstid inom bolaget i fråga, så är det alltså anställningstid (dvs inte bara tjänstgöringstid ombord) som räknas in. Den tjänstgöringsfria tiden räknas alltså också.

Notera att vid beräkning av tids-

begränsade anställningsformer är det den angivna tiden i anställningskontraktet som får räknas.

I de fall vi ser över begreppet koncerntid, ska samtlig anställningstid inom hela koncernen räknas in. Om koncernen sträcker sig över flera länder räknas anställningen enligt det enskilda landets regelverk. (Även om vi i vissa enskilda fall lyckas se till att samtlig anställningstid ska beräknas enligt svensk beräkningsgrund).

Det är av yttersta vikt att *du* som anställd kontrollerar dina anställningsdagar och att du skyndsamt (inom den tid som arbetsgivaren anger) skriftligen påtalar

för arbetsgivaren om du har synpunkter på antalet anställningsdagar.

Vi har tyvärr noterat att en del arbetstagare har kontrollerat antalet anställningsdagar alldeles för sent, och i vissa fall inte ens påtalat felaktigheter för arbetsgivaren. Detta kan få till följd att de anställningsdagar som påtalats av arbetstagaren inte alls räknas med.

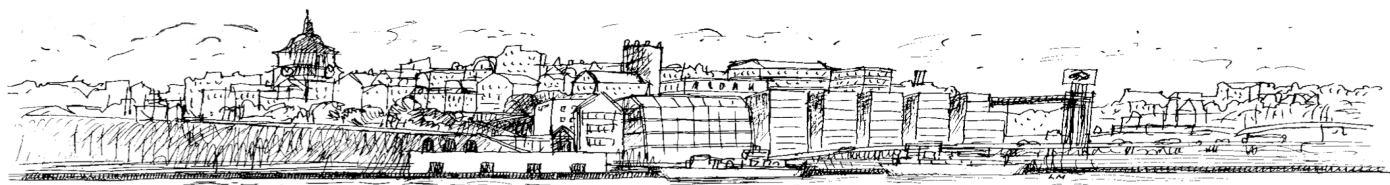
Om du som anställd vill hävda att du har fler anställningsdagar än vad arbetsgivaren angett, är det bra om du kan bevisa detta på något sätt. Det behöver inte nödvändigtvis vara genom ett anställningskontrakt. Det kan också göras med hjälp av en sjöfartsbok, ett utdrag från något register eller på annat sätt.

Ju bättre bevis du har, desto enklare är det att få igenom det.

Oskar Lindskog

» Vill du hävda fler anställningsdagar är det bra med bevis

Annons



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell

med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk

Vill du veta mer, ring eller kom och besök oss. Du är alltid välkommen! Telefon 08-640 94 96

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

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Mobil plattform för takarbeten i maskinrummet

Med en stabil plattform som krokas fast i traversbalken i taket kan servicearbeten ovanför huvudmaskin på Silja Galaxy utföras både effektivt och säkert. Bakom innovationen står maskinreparatör Peder Eriksson som belönades med 30 000 kronor för sin uppfinning.

Som före detta skyddsombud med vana att tänka på arbetsmiljö och säkerhet, reste sig nackhåren på Peder Eriksson när han fick höra talas om hur fartygets elektriker gjorde när de skulle byta lysrör eller kontrollera rökdetektorer ovanför fartygets huvudmaskineri. De klättrade nämligen upp på traversen i taket och drog sig sedan fram längs den hala stålbalken.

– Det är ju rent livsfarligt att göra på det sättet, även med säkerhetssele på, säger Peder Eriksson. Jag tänkte att så kan vi inte ha det.

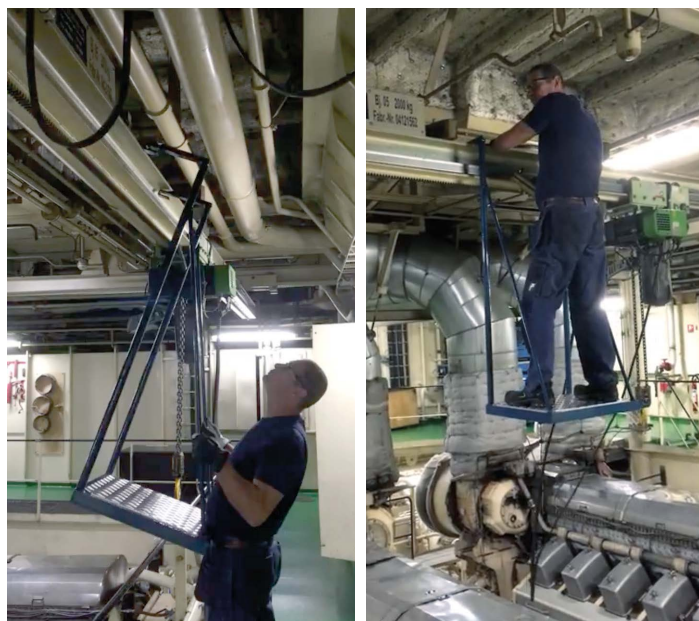
Efter en del funderande kom han fram till att en mobil plattform borde lösa problemet. Han svetsade fast en stålställning med två krokar i en måttbeställd ståplatta. Sedan var det bara att häkta upp plattformen på traversbalken, inta plattformen och göra jobbet.

"Det är ju rent livsfarligt att göra på det sättet, även med säkerhetssele på"

– Jag har hört mig för med elektrikerna ombord och plattformen verkar fungera som den ska, säger han.

Peder Eriksson mönstrade på sitt första fartyg redan som 17-åring och har jobbat till sjöss i snart 47 år i olika rederier. I dag är han på Silja Galaxy som går med gods och passagerare mellan Sverige och Åbo. Han berättar att han under årens lopp gjort många insatser för arbetsmiljön ombord, men att det var först för ett par år sedan som han hörde talas om Sjömanshusstiftelsens belöningsverksamhet.

– Jag hade ingen aning om att man kunde få arbetsbelöningar. Det var först när en kollega sa åt mig att *Det där borde du skicka in till Sjömanshusstiftelsen* som jag fick veta att möjligheten fanns.



Plattformen gör arbeten ovanför huvudmaskineriet betydligt säkrare. Det mesta materialet som användes till konstruktionen fanns redan ombord.

Sedan dess har Peder Eriksson tilldelats tre olika belöningar. Den första fick han 2019 efter att ha utvecklat ett specialverktyg för mätningar av djupmättet i samband med överhaling av turbinerna i huvudmaskin. Året därpå blev det dubbla utmärkelser, dels för den portabla ståplattformen i maskin och dels för en mobil plattform avsedd för arbeten i trapphus. Den senare kom till efter en olycka där en av Peder Erikssons kollegor fallit från en steg under ett jobb i ett trapphus.

– Han slog sig förstås och blev nog ganska rädd även om det gick bra. Efteråt kom han till mig och undrade om jag inte kunde hitta på något för att göra arbetet säkrare, säger Peder Eriksson. Det resulterade i en justerbar plattform som enkelt går att vika ihop och ta med till den lejddare där arbetet ska utföras.

– I år har jag inte skickat in något förslag, vi ligger lite lågt ombord under pandemin, säger han. Men när det här är över kan det nog bli nya uppfinningar.

452Peder@gmail.com



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2022

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. Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2021. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

Krabbcocktail och kamp för demokrati

Han gick till sjöss 1958 och blev medlem i Svenska Sjöfolksförbundet 1969. Han har fått Lech Walesa-medaljen för sina insatser för demokrati i Polen. Nu fyller kocksteward Rolf Witte 80 år.

Rederiaktiebolaget Nordstjernan, Malmros Rederi, Wallenius, OT-rederierna, Stena Line, Sessanlinjen, Thuntank, Ektank... Rolf Witte började som tredjekock och har därefter seglat som förstekock, salongsuppassare, kocksteward och köksmästare. Totalt blev det 44 år ombord.

Sjömanslivet började 1958 i Tyskland där Rolf växte upp.

– Jag var 17 år och trivdes inte hemma. Det var efter kriget, det var mycket svårt i Tyskland och jag hade tråkiga upplevelser. Att mönstra på en båt var bästa sättet att komma bort från det. Där fick jag egen hytt, gratis mat och trevliga kamrater, säger han.

1969 började Rolf i svenska fartyg och gick med i Sjöfolksförbundet. Hösten 1969 var han förstekock på Rederiaktiebolaget Nordstjernans fartyg M/S Rio de Janeiro som gick i linjefart mellan Sverige och Sydamerika. Han har sparat menyer från resorna. Lördagen den 13 september serverades sillgratäng, bräckt kalvlever anglaise och konserverad ananas till lunch i fartygets salong. I befälsmännen var kalvlevern utbytt mot gräddstuvad lever med lingon och färsk gurka. Onsdagen den 17 september stod krabbcocktail, fläskkotlett flammande och konserverad frukt på lunchmenyn i salongen, och i befälsmännen blev det kroppkakor med skirat smör. Vad som serverades i matskapsmännen står inte.

– Vi hade passagerare med oss ombord, en rundresa tog mellan åtta och tolv veckor och det kostade mycket att åka med. Som du ser var det väldigt fina menyer för passagerare och befäl. Manskaptet fick enklare mat, berättar Rolf.

Besättningen var på runt 25 man och i köket arbetade tre kokkar plus hökare.

– Vi hade halva grisar i frysummet och det var min

uppgift att stycka dem. I dåligt väder och sjögång var det svårt när grisarna hängde och gungade på sina S-hakar, minns han.

Han har fått uppleva mycket.

– Jag blev döpt när vi gick över ekvatorn, det var ett minne det. Jag har varit i Australien, inne i Vita huset och på John F Kennedys grav, och jag var med och lämnade stridsvagnar i Iran och Irak.

På Nya Zeeland hamnade Rolf i fängelse. Han blev akterseglad och hade inte tillstånd att stanna i landet.

– Jag bodde hos en nyzeeländsk flicka i en månad men en dag kom polisen och jag blev satt i förvar, berättar han. Jag fick telegram om att det i Sydney låg en båt från samma tyska rederi som jag arbetade för, så jag flögs dit och fick följa med hem till Tyskland.

I början av 1970-talet seglade han i Malmros Rederi. Han var också kock på Sessanlinjens passagerarfärja Prinsessan Margareta.

– Det var ett fint rederi, massor av folk åkte med dem mellan Göteborg och Danmark.

Han har även gjort kortare inbopp i Röda Bolaget och Viking Line.

– Har man jobbat länge och överallt så vet rederierna vem man är. Ibland ringde de när jag var ledig och behövde extra personal, säger han.

I Wallenius Lines var han på Tosca och Aniara. En rundresa tog tre månader.

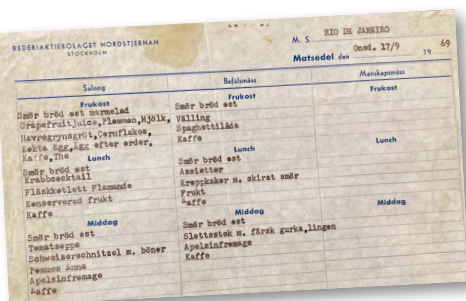
– Det var fina tider. På den tiden kunde vi ha ett par dagar ledigt i hamnarna. Vi hyrde bil och körde runt. En gång var vi i Boston och hade hyrt en Chevrolet Impala. Vi kunde inte räkna i miles och plötsligt blev vi stoppade av polis med motorcykel och blåljus för vi hade kört alldeles för fort. Vi visade passerkort från båten och det ordnade sig, säger Rolf.

En asfaltsbåt han seglat på gick enligt Rolf under öknamnet ”den flytande likkistan”. Asfalt måste hålla viss temperatur och en dag gick värmepumpen sönder på resa från Venezuela till USA. För att hålla asfalten rätt tempererad fick de koppla om systemen och segla resten av resan utan AC.

Han minns stormar också. På ett av OT-rederiernas rorofartyg råkade de ut för oväder utanför England.

– Det var full storm och allt rasade i byssan. Då var det svårt att laga mat, minns han.

Foto privat



Salong	Befälsmän	Manskapsmännen
Frukost Smör bröd ost smörgås Frukt Kaffe	Frukost Smör bröd ost Valling Spagettisallad Kaffe	Frukost Smör bröd ost Kaffe
Lunch Smör bröd ost Frukt Kaffe	Lunch Smör bröd ost Kaffe	Lunch Smör bröd ost Kaffe
Middag Smör bröd ost Frukt Kaffe	Middag Smör bröd ost Frukt Kaffe	Middag Smör bröd ost Frukt Kaffe



1. Rolf Witte hemma i Olofström. **2.** I början av 1970-talet seglade Rolf som förstekock på Malmros Rederis tanker Paul Endacott. **3.** Rolf och en kollega på ett av Viking Lines fartyg. **4.** Rolf Witte i sin hytt ombord på OT-rederiernas M/T Sofie. **5.** Wallenius Lines Anlara.

Som medlem i Sjöfolksförbundet var han rösträknare vid flera fackliga val. Han var också med under Black Prince-protesterna i Göteborg på 1990-talet och han minns den beryktade tusenlappen 1978.

2010 fick Rolf ta emot Lech Walesa-medaljen av den polske ambassadören i Stockholm. Utmärkelsen gavs till personer som gjort insatser för demokrati i Polen. Han var mycket i Polen på 1970-talet då han arbetade på fartyg som gick dit. Rolf berättar att han lärde känna folk som kände Lech Walesa och blev inbjuden i gänget.

– De frågade om jag kunde ta med mig något över till Sverige och jag sa ja. Det var i början av 1980-talet och besvärligt i Polen. Jag hjälpte dem att få ut nyheter som sedan sändes via en radiostation i Frankrike. Jag smugglade chip med information, du vet, det får man ju inte. Men Solidarnosc kunde inte få ut informationen på annat sätt för all post kontrollerades. Jag hjälpte dem i kampen för den fria demokratin, säger han.

» Jag hjälpte dem att få ut nyheter

Via svenska sjömanskyrkan hjälpte Rolf till att transportera livsmedel, kläder och annat till Polen. Han har kvar ett intyg från sjömanspastorn i Göteborg, daterat 1982, där det står att Rolf och en annan person ska leverera förnödenheter till svenska sjömanskyrkan i Gdynia, för vidare leverans till barnhem i Gdynia och Gdansk.

En olycka ledde till att Rolf efter 44 år fick gå iland för gott.

– Jag ramlade mellan båten och kajen på ett fartyg jag jobbade på, säger han. Jag blev sjukskriven och opererad flera gånger och fick hjälp av Sjöfolksförbundet. Men jag kunde inte arbeta mer till sjöss efter det.

Idag bor han i Olofström. Sjöfarten finns fortfarande nära; i hans och hustruns trädgård blinkar en modell av kassunfyren Roter Sand. Originalen står utanför Bremerhaven, inte långt från staden där Rolf föddes för 80 år sedan.

Text Klara Johansson



Fyren Roter Sand utanför Bremen.

Vill ni att jag tar upp det med statsministern?

Ibland ifrågasätter folk varför jag röstar vänster. Det finns massor med förutfattade meningar om hur man bör vara, annars är man helt enkelt inte tillräckligt vänster.

Hur ska man då vara för att vara riktigt till höger i politiken? Jag kan inte komma på något som man ska göra för att utmärka sig som en sann högeranhängare. Känslan är att politiken ska formas efter individens enskilda behov, istället för att komma flest till nytta.

Under strejken i skärgårdstrafiken 2013 organiserade Almega strejkbrytare som ohämmat fortsatte köra fartygen trots att de var satta i blockad. Vi var chockade över strejkens utveckling. Dag ett blev jag och Chang Strömberg polisanmälda för att vi flyttade på ett snöre och gick ombord på fartyget Waxholm 3 för att försöka prata med befälhavaren. Det ledde till massmedial uppmärksamhet och hård ordväxling mellan parterna.

Dagarna gick och Almega fortsatte att heja på strejkbryteriet, medan vi upp-givet såg på hur gamla kollegor till oss hänfullt fortsatte att köra de strejkbrytande fartygen.

Vi var på väg till ett strejkmöte ombord på Birger Jarl (detta var innan Leif-Ivan Karlsson tog över fartyget). Det var jag och

flera medlemmar i Röda Lanternan som samtliga satt med i strejkgruppen. Vi var trötta och smått uppgivna över strejkens utveckling.

Då mötte vi plötsligt Jonas Sjöstedt som hade följt strejken i media. Han frågade om han fick följa med upp på mötet. Han lyssnade på oss och frågade om vi ville att han skulle ta upp detta med statsministern samma eftermiddag. Vi sa givetvis ja till erbjudandet och samma dag tog Jonas upp strejkbryteriet med statsministern.

Reinfeldt, som var statsminister vid tillfället, ville inte uttala sig i sakfrågan men ansåg att parterna skulle hålla sig till de regler som finns i den svenska modellen.

Dagarna efter vände strejken. Flera förbund slöt solidariskt upp bakom oss och Almega gav med sig. Vilket annat parti skulle ha gjort på samma sätt?

För mig finns det bara ett arbetarparti, resten är dåliga kopior och vissa är till och med arbetarfientliga. Jag röstar vänster eftersom partiet har en tydlig politik för alla, där man visar stor solidaritet med fackförbunden. En stark röst mot vinster i välfärden, samt för en reglerad arbetskraftsinvandring.

Jag hann aldrig tacka Jonas för det stöd han visade, så tack! Mitt stöd har ni oavsett, men jag kommer aldrig glömma det ni gjorde för sjöfolket.

Solidariska tankar till alla er som förlorat era arbeten på grund av coronapandemin.

RIKARD MATTSSON

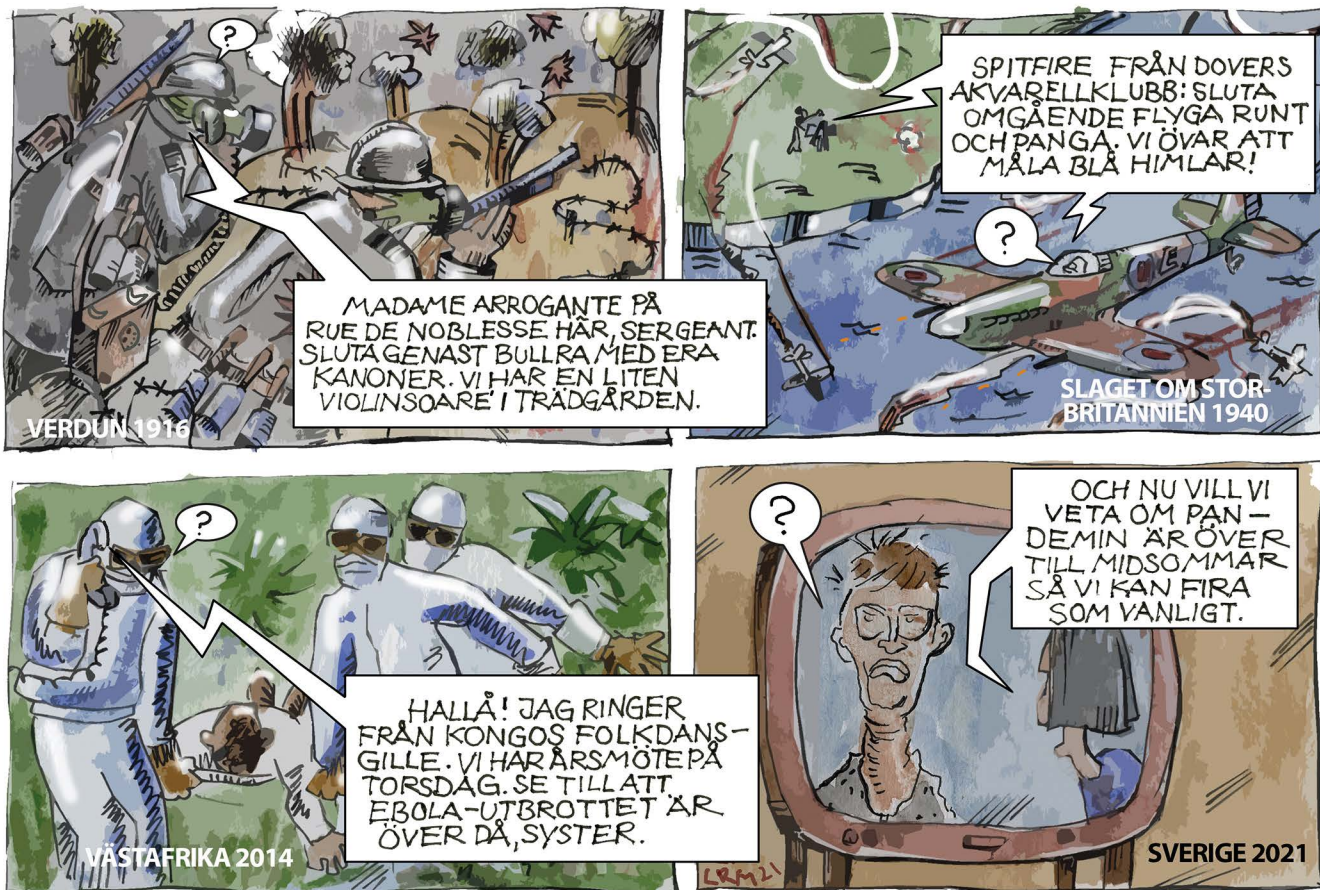


Illustration Lars Melander

MÅNGA HAR SVÅRT ATT SKILJA PÅ HUVUDSAK OCH BISAK.

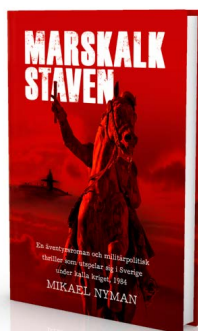
Marskalkstaven

Mikael Nyman
Notvarp förlag

Marskalkstaven är en fristående uppföljare till romanen Operation Notvarp. Samma karaktärer återkommer i denna spänningsroman, en militärpolitisk thriller som utspelar sig 1984 under en intensiv del av kalla kriget.

Sveriges överbefälhavare David Ek dras in i en internationell vapenhärva och chefen för säkerhetspolisen riktar sina misstankar mot Sveriges militärledning. Lojaliteter sätts på prov och samarbets-svårigheterna förvärras mellan försvars-makten, säkerhetspolisen och regeringen.

När samhället utsätts för ett väpnat angrepp eskalerar situationen, och till slut tvingas överbefälhavaren att fatta ett beslut som äventyrar Sveriges statsskick.



Morden ombord

Jörn Hammarstrand
Vulkan förlag

Jörn Hammarstrand är tillbaka med en ny skrämsamling med hårresande historier om händelser till sjöss. Liksom i författarens tidigare berättelser finns här humoristiska och detaljerade skildringar av livet ombord.

Men det är ingen romantisk bild av sjö-manslivet som återges. Morden ombord tar istället fasta på de konflikter som kan uppstå när människor lever tätt inpå varandra. Svartsjuka, gräl och förnedring som i dessa berättelser leder ända fram till dråp och mord.

Det har sagts om boken Morden ombord att berättelserna delvis baseras på verkliga händelser. När tar verkligheten slut och övergår i skräna? Som läsare kan man bara gissa.



Rederiet som överlevde

Gert Malmberg
Breakwater Publishing

Svenska Orient Linien har seglat genom två världskrig och under många olika ägare. Från Broströms till Transatlantic, Bylock & Nordsjöfrakt och Imperial Shipping. För några år sedan startades ett helt nytt rederi, Wallenius SOL, ihop med Wallenius.

Denna bok skildrar Svenska Orient Liniens historia genom åren. Här berättas om såväl framgångar som olyckor, kollisioner och totalförluster, och inte minst om personerna som var med.

Författaren Gert Malmberg är skicklig och gör de mest faktaspäckade stycken lättlästa och intressanta. Boken är fint formgiven med mycket bilder. Här finns också en gedigen fartygslista.



Annon



Jobb,
jämlighet,
framtidstro!

SIGNALERA RÖTT 1 MAJ!



rodalanternan.vansterpartiet.se | rodalanternan@hotmail.se | [facebook/rodalanternan](https://facebook.com/rodalanternan)

A-kassan

Tack för alla svar som vi fått av er

Vi vill tacka alla våra medlemmar som tagit sig tiden att svara på Kantar Sifos kundnöjd-hetsundersökning gällande a-kassan. Resultatet stärker oss och hjälper oss att utvecklas.

Under senhösten fick ett antal av våra arbetslösa medlemmar en förfrågan från Kantar Sifo om att delta i en kundnöjd-hetsundersökning gällande a-kassan.

- Vi gör den här typen av undersökningar vartannat år för att se hur våra medlemmar uppfattar oss och den service vi ger, säger Affe Mellström som är kassaföreståndare hos oss på Sekos a-kassa.

- Alla a-kassor gör det samtidigt men urvalet görs bland de enskilda

kassornas medlemmar för att varje a-kassa ska få ett unikt svar. Resultatet av 2020 års undersökning visar att medlemmarna är mycket nöjda med den service de får från oss på a-kassan, men den pekar också på de områden där det finns förbättringar att göra framöver.

- Svaren är viktiga för vår utveckling. Vi är stolta och tacksamma över den respons vi får och den blir ett kvitto på det hårda arbete som personalen gör i en tid med stora utmaningar.

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

Bra att veta som medlem i Seko sjöfolk

Medlemsavgift

För aktiv medlem är avgiften till förbund och a-kassa 470 kr/mån. För pensionär är avgiften till förbundet 151 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 Arbetsgivarförbund 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 ut-
anför 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/ förbund/seko-sjöfolk finns mer information. Du som jobbar på en arbetsplats med kollektivavtal har även ett flertal kollektivavtalade försäkringar. Mer information om dessa finns på www.afaforasakring.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

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

ForSea

Sektionsordförande Sanna Kallenberg,
sanna.kallenberg@forseaferry.com
Vice sektionsordförande Sebastian Rydell

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 Anton Lindqvist

Silja Line

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

Stena Line

Sektionsordförande
Daniel Holmgren, 031 85 87 57,
daniel.holmgren@stenaline.com
Vice sektionsordförande
Ulf Norström, 031 85 87 69,
ulf.norstrom.go@stenaline.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,
samuelmwingaardh@gmail.com

Viking Icebreaker

Sektionsordförande Jimmy Lundberg,
070 236 85 41, skaunski@icloud.com
Vice sektionsordförande Jan Isaksson
070 326 31 92, sk99isja@hotmail.com

Viking Line

Sektionsordförande Bent Björn-Nielsen,
+358 405 87 38 52, 073 873 71 89,
bent.bjorn-nielsen@seko.se
Vice sektionsordförande Petra Sviberg

Wallenius Marine

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



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

VÄLFÄRDEN

FÖRST



Välkommen att fira digitalt första maj 2021!

PROGRAM 1 MAJ:

10.00 Första maj-sändning med Socialdemokraterna och LO i Göteborg.
Facebook: "Socialdemokraterna i Göteborg" och "LO Västsverige"

10.30 Första maj-sändning med Socialdemokraterna och LO i Sverige.
Facebook: "Socialdemokraterna" och "LO Sverige"

SOCIALDEMOKRATERNA och LO