

STENA LINE:

Tränar inför sommaren

► SIDAN 14

Stena Danica laddar för högsäsong

► SIDAN 8

Gotlandsbolaget går stärkt ur pandemin

► SIDAN 18

Ångfartygen ligger i startgroparna

► SIDAN 24



Ångfartygen gör sig redo

När Sjömannen besökte tre ångfartyg som Blidösbolaget driver i Stockholm hade säsongen precis startat för två av dem och det tredje vårustades.



Laddar för högsäsong

Efter några stökiga år med pandemi, uppsägningar och omflyttningar ser Stena Danicas besättning fram emot högsäsong och fler passagerare. Fartygsvärdarna är tillbaka vilket de är glada för. Men det finns en oro ombord över att färre personer nu ska hinna ge samma goda service som tidigare, berättar huvudskyddsombud Liselotte Eklund.



Tre medlemsveckor i år

Fartygsbesök, grillningar och öppet hus. Under medlemsveckorna satsar facket extra mycket på att synas ute bland medlemmar. I år hölls tre veckor istället för en.



Så funkar avtalsrörelsen

I höst ska fack och arbetsgivare omförhandla kollektivavtalen. Vi förklarar avtalsrörelsens olika steg – och tipsar om hur du som medlem kan påverka ditt avtal.



Glada miner på Gotland

Gotlandsbolaget har de senaste två åren expanderat med en ny färjelinje och ersatt rederiets två flaggskepp med nybyggen. Många barnsjukdomar har åtgärdats, men inte alla.



Sjömän belönades

Vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag i maj delades 37 arbetsbelöningar ut till 45 ombordanställda sjömän. Vi var på plats på Hasselbacken i Stockholm.

REDAKTÖR & ANSVARIG UTGIVARE:

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

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

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

PRENUMERATION: Sjömannen distribueras till medlemmar

i Seko sjöfolk samt till fackklubbar och fartyg. Att som ickemedlem prenumerera på tidningen kostar 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: Karin Wikner och Amanda Fox, sommarpersonal i Stena Line. Foto Klara Johansson

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



Vi står inför en utmaning

Vi i Seko sjöfolk genomförde i april våra så kallade *medlemsveckor*, och jag deltog i tre besök på Stena Lines färjor: Danica, Germanica och Scandinavica. Jag vill börja med att tacka alla er fantastiska medlemmar, och blivande medlemmar, för det otroligt fina bemötande som ni visade oss.

Jag blev även varse att våra förtroendevalda i rederierna och ombord i färgarna är mycket duktiga, kompetenta och proffsiga, vilket gjorde mig mycket stolt. Ni gör en ypperlig insats.

Vi har pratat med och träffat över 750 medlemmar under dessa veckor, under olika aktiviteter på både kajer och ombord i fartyg. Och trots att vi har en hög organisationsgrad har vi även lyckats värva 20–25 medlemmar. Jag önskar dem välkomna till vår fina idéburna förening.

Efter att ha gått igenom intrycken vi fick från alla dessa besök och samtal, så fann jag en riktigt oroväckande röd tråd i många samtal och möten vi haft under veckorna. Och här kommer jag att vända mig till majoriteten av färjeredarna och säga att sjöfolket ute i era fartyg är hjältar som i alla lägen gör allt för att företaget ska gå bra.

Många rederier sänkte servicenivån och varslade och sade upp ett stort antal sjöfolk under pandemin. Nu när passagerarna börjar återkomma ordentligt, så har man inte ökat bemanningen, vilket gör att många av våra medlemmar sliter röven av sig för att göra allt för passagerarnas bästa. Detta är inte hållbart i längden.

**» Färjeredare:
sjöfolket ute i era
fartyg är hjältar**

Många av våra medlemmar har sagt att man inte längre känner någon stolthet. De är besvikna på arbetsgivaren. Så som de har kämpat under hela pandemin, och så har de inte ens fått ett tack. Massuppsägningar och återanställningar har skapat oro och besvikelse. Vissa rederier har försämrat villkoren ombord med till exempel indragna måltider, kraftigt begränsat möjligheten att få dricks och reseersättningar har dragits in.

Alla uppsägningar och permitteringar under de senaste 26 månaderna har visat sjöfolket att man kanske inte vill tillbaka till sjöfarten. Dagens ungdomar kommer nog inte att ställa upp på de villkor som finns idag, och sammantaget kan jag nog med fog säga att vi står inför en mycket stor utmaning framöver.

Vi närmar oss avtalsförhandlingar med stormsteg och jag tror, med anledning av ovan nämnda situation, att vi kommer få en mycket tuff avtalsrörelse 2023.

För övrigt anser jag att politiker bör lyssna mer på Blå Tillväxt, och att regeringen ska verkställa de förslag som vi tillsammans i Blå Tillväxt tagit fram – enkla billiga förslag för att få till en bättre och konkurrenskraftig svenskflaggad sjöfart!

Utan Seko stannar Sverige, utan sjöfolket stannar hela världen!

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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





Medlemsveckorna lockade

Fartygsbesök, grillning på kajen och öppet hus. Under medlemsveckorna satsar facket extra mycket på att synas ute bland medlemmarna.

TEXT Klara Johansson

I mässen på Stena Danica har facket lagt fram plåster, reflexer, kexchoklad och facklig information. Det är Sekos medlemsvecka, och för Seko sjöfolk är det andra veckan, eftersom branschen håller tre medlemsveckor i stället för en.

Sektionen i Stena Line har sett fram emot medlemsveckorna och planerat för att besöka så många fartyg som möjligt.

– Förra veckan var vi i Skåne och träffade medlemmar på färjorna i Trelleborg. När medlemsveckorna är slut kommer

vi att ha besökt alla rederiets svenska fartyg utom ett, säger sektionsordförande Daniel Holmgren.

Han gillar medlemsveckorna eftersom de blir något annat än det vanliga.

– Under medlemsveckorna försöker vi ha roliga snack med medlemmar och skapa glädje ombord. Det är kul att vara ute på båtarna och träffa medlemmar. I vanliga fall fokuserar det fackliga arbetet ofta på problem.

De får frågor om årsarbetstidsavtalet och den nya tidsbanken, om poolavtalet och om företrädesrätt.

Är medlemmarna nöjda med svaren?

– Det viktigaste, oavsett om man är nöjd eller inte, är att få svar. Att vi som är fackliga representanter kan förklara varför saker är som de är, säger Daniel.

Sektionen har med sig Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold ombord. Han får prova att göra räksmörgåsar, fartyget specialitet. På med kockrock, förkläde och mössa. Kallskänka Liselotte Eklund har förberett ingredienser och instruerar nykomlingen. Kenny grabbar tag i några salladsblad och får fatt i en citronskiva.

– Det här går bra tycker jag, säger han och lägger på en näve räkor.

Expertens betyg blir "helt okej men inte så transportvänliga".



Stena Danica.



Aurora.



Stena Danica.



Stena Scandinavica.



Aurora.

många

Fler bilder

– De ska bäras i bleck till olika ställen i båten och får inte vältas på vägen. Jag lägger allt i en särskild ordning med en grop i mitten för räkorna. Kenny gjorde... kanske inte riktigt så, säger hon diplomatiskt.

Stena Scandinavica och Stena Germanica får besök till kaj. Ombord på Stena Scandinavica finns bland annat båsarna Terje Skärerverket och Göran Björk. De berättar att mängden frakt ombord ökat under pandemin, och nivåerna är fortsatt bra.

– Stena har gjort rätt som alltid velat ha två ben: last och passagerare. Under pandemin haltade det eftersom passagerarna försvann, men nu kommer de tillbaka. Hopas nu att rederiet tar in mer cateringpersonal så vi kan köra full båt, säger Göran.

» Hur ska jag veta om AT-journalen stämmer

En fråga som diskuteras på flera arbetsplatser är hur sjöfartsbranschen ska locka folk. Många är överens om att kollegorna och den sammanhängande ledigheten är de stora fördelarna med att arbeta till sjöss. Därför, menar vissa, är poolanställningar ett problem.

– Folk vill inte jobba on call-dagar på åtta olika fartyg. Man vill ha sitt fasta schema på en båt där man känner kollegorna, anser en medlem.

I Skånerederiet Forsea håller sektionen ett medlemsmöte ombord på Aurora. Ombudsman Mikael Lindmark har bjudits in för att svara på medlemmarnas frågor. De som dyker upp undrar över semester, vederlag och AT-journaler.

Den senare kan vålla huvudvärk, särskilt om du är vikarie och arbetar i flera avdelningar.

– Ni säger att det är viktigt att hålla koll på sin AT-journal men jag kan inte ens läsa av den. Hur ska jag veta om den stämmer? utbrister en vikarie frustrerat.

Ombudsman Mikael håller med om att de inte är enkla. Som medlem kan du be om hjälp av en facklig representant eller av rederiets HR-avdelning.

I Stockholm ordnade sektionen i Blidö-sundsbolaget grillning på Strömkajen och bjöd in medlemmar från andra skärgårdsrederier. Ombord på Viking Cinderella hölls en föreläsning om arbetsrättslagstiftning och arbetsmiljö, och i Destination Gotland besökte den fackliga sektionen flera fartyg. Det hölls också aktiviteter i rederier som inte nämnts här. ●



"Märks att det varit pandemi"

Årets medlemsveckor blev succé, tycker ombudsman och samordnare Oskar Lindskog.

– Det märks att det varit pandemi och att folk inte kunnat besöka fartyg på länge, säger han.

Han väntar ännu på sammanställningen av siffror från årets medlemsveckor. Men känslan är att de gått väldigt bra. Flera av Seko sjöfolks tio sektioner har besökt alla sina fartyg.

– Så här mycket aktiviteter ute i sektionerna har vi nog aldrig haft, säger han. Vi har också passat på att besöka flera fartyg som inte har någon lokal facklig verksamhet. Och reaktionerna har varit nära nog uteslutande positiva överallt.

Ett par sektioner kommer att genomföra sina medlemsveckor senare. Isbrytarna kommer till exempel att ha aktiviteter när alla fartygen ligger samlade i Luleå.

– Det märks att sektionerna vill göra detta bra. Och huvudsaken är att vi hörs och syns, oavsett när det blir, säger Oskar Lindskog.



» Det märks att sektionerna vill göra detta bra

OSKAR LINDSKOG

Seko sjöfolk valde i år att ha tre medlemsveckor i stället för en, som resten av förbundet Seko har. Oskar Lindskog tycker att det varit bra.

– Det är lättare att få in fler aktiviteter och lättare att passa in med fartygens turistor. Det blir inte lika stressigt som när vi ska hinna göra allt på en vecka. Jag hoppas att vi fortsätter med tre eller fyra veckor även kommande år, säger han.

Vilka frågor har ni fått från medlemmar och andra, ser du något tema?

– Inte direkt, det har varit väldigt blandat. Jag hade väntat mig många frågor om LAS och förändrade turordningsregler men så blev det inte. Vi fick väldigt många frågor om scheman, vilket förstås kan ha med spåren efter pandemin att göra.

Text Klara Johansson

Avtalsrörelsen – så funkar det

I höst startar avtalsrörelsen. Det betyder att kollektivavtalen som Seko sjöfolks medlemmar arbetar på ska omförhandlas med de två arbetsgivarorganisationerna.

Olika avtalsområden

Det finns flera olika kollektivavtal för Seko sjöfolks medlemmar. Vilket avtal du har beror på var du arbetar. Stor-sjöavtalet, Färjeavtalet, Hamn- och Bogseravtalet, Thulelandsavtalet och Europaavtalet tecknas med Sjöfartens Arbetsgivarförbund (SARF). Skärgårdsavtalet tecknas med Almega.

MOTIONER är skriftliga förslag till förändringar. Att skriva en motion är inte svårt. Här hittar du konkreta tips för hur du får din smarta idé att gå hela vägen in i kollektivavtalet.

Inte bara vi

Fack och arbetsgivare inom industrin brukar vara först ut med sina avtalsförhandlingar. De sätter "märket" som blir ett riktmärke för löneökningarna inom alla branscher. Vi måste förhålla oss till märket när vi förhandlar, och vill vi ha mer så får vi "sälja" något annat i avtalet.



Ofta tre år

Avtalen tecknas ofta på tre år men ibland för kortare tid. Nuvarande avtal mellan Seko och SARF gäller till och med 31 mars 2023. Avtalet mellan Seko och Almega gäller till och med 30 september 2023.

Sex steg till nytt avtal

1. Seko sjöfolks medlemmar skriver **avtalsmotioner** och skickar in.
2. Seko sjöfolks **avtalskonferens** går igenom motionerna och prioriterar bland dem. Avtalskonferensen består av cirka 30 personer (förtroendevalda i Seko sjöfolk). Gruppen kommer överens om en prioriteringsordning att lämna till avtalsdelegationen. Årets avtalskonferens blir den 10 november.
3. Seko sjöfolks **avtalsdelegation** går igenom motionerna och prioriteringen. I delegationen sitter förtroendevalda från olika rederier samt Seko sjöfolks ordförande och den ombudsman i Seko som är ansvarig för sjöavtalen. Ett par tre personer ur avtalsdelegationen utses att ingå i **lilla delegationen**. Rent praktiskt är det lilla delegationen som förhandlar och kontinuerligt stämmer av med stora delegationen som sitter i ett rum intill.
4. **Första mötet** hålls mellan fack och arbetsgivare för att prata om hur avtalsförhandlingarna ska läggas upp. Ofta växlar parterna yrkanden (krav) här.
5. **Förhandlingarna** startar. Hur många möten och hur lång tid det tar varierar.
6. Fack och arbetsgivare kommer överens och ett **nytt avtal** skrivs.

SKICKA HIT!

Avtalsmotioner skickas senast den 1 oktober till sjöavtalsansvarig joakim.hellmouth@seko.se

Påverka facket – skriv en motion

Att påverka en fackförening behöver inte betyda att du sitter i en styrelse. Du kan också påverka genom att skriva motioner (förslag) om förändringar i fackets egen organisation, eller motioner till en avtalsrörelse.

Om du vill påverka ett kollektivavtal på central nivå – alltså de som omförhandlas i höstens avtalsrörelse – måste det börja med en motion till Seko sjöfolks avtalskonferens.

1. SNACKA IHOP ER

Du kan alltid skriva en motion som enskild medlem. Men ju fler som står bakom en motion desto bättre. Så första steget för att få genomslag för din motion är att din sektion och sektionsstyrelse (om sådan finns) att stå bakom den.

2. SÖK STÖD HOS FLER

Nästa steg är att den egna sektionsstyrelsen får en annan sektionsstyrelse att stå bakom motionen. Ju fler medlemmar som står bakom desto bättre – och desto större chans att avtalsmotionen tar motionen vidare till avtalsdelegationen.

Om det inte finns någon sektion, eller om sektionsstyrelsen inte står bakom motionen, ska du ändå skicka in den. Avtalskonferensen kanske ser värdet av motionen och skickar den vidare till delegationen.

3. SKRIV

- Börja med en rubrik. Till exempel: "Kortare arbetstid för hotellstäd".
- Skriv en kort bakgrund. Till exempel: "Personalen i hotellstället har en tuff arbetsmiljö med många tunga och oergonomiska rörelser".
- Nu till det viktigaste: att-satsen. Vad du vill, helt enkelt. Och här gäller det att vara smart. Skriver du "hotellpersonal ska ha en veckoarbets-tid på 33 timmar istället för 37 timmar" så läser du upp delegationen vid något som är absolut. Skriver du istället "avtalsdelegationen ska verka för kortare arbetstid för anställda inom hotellstäd (en mer öppen formulering) så har du mycket större möjlighet att få motionen vidare till delegationen.
- Glöm inte namn och kontaktuppgifter inklusive personnummer på den eller de som skrivit motionen.

4. GÖR DET BARA!

Oavsett om du väljer att skriva i mer absoluta termer eller mer öppet – fundera inte så mycket. Har du en idé om hur du vill förändra eller förbättra avtalet, fatta pennan och skriv! Och skicka in din motion till adressen här intill.

På väg tillbaka

Efter några stökiga år med pandemi, uppsägningar och omflyttningar **ser Stena Danicas besättning fram emot högsäsong och fler passagerare**. Men det finns en oro över att färre personer ombord ska hinna ge samma goda service.

TEXT Klara Johansson FOTO Dick Gillberg

Det är strax efter avgång på förmiddagsturen från Göteborg till Fredrikshamn. I Stena Danicas mäss dyker besättningsmedlemmar upp för att hämta kaffe eller gå till rökrummet.

Catarina Simring vikarierar som servicevärd i Stena Line. Idag arbetar hon i Danicas mäss och håller på att förbereda för sin avlösare. Paprikor ska hackas inför morgondagens frukost "så de bara är att ställa fram". Sedan ska hon förbereda lunchsalladen.

Catarina är ny till sjöss. Hon var tidigare marknads-koordinator inom e-handel, men pandemin gjorde att hon tvingades hitta på något annat. Hittills har hon gjort flest pass på Danica och en kort sväng på Jutlandica.

– Det är jätteroligt, jag trivs ombord. Jag hoppas få fortsätta och vill gärna ha en fast tjänst, säger hon.

Bäst tycker hon om att vara ute i fartyget och få träffa gäster. Under det här sjudagars-passet har hon varit i caféet, bufférestaurangen och mässen.

– Man kan hamna var som

helst. Du får schemat när du kommer ombord. Jag har inte ont av det, men det finns de som tycker det är jobbigt, säger hon.

Vid ett bord i mässen tar Karim en kort paus. Han är fartygsvärd – safety security guard – en befattning som rederiet nyligen återinförde efter att de togs bort under 2020.

– Äntligen har vi fått tillbaka våra tjänster! Det är jättebra. När passagerarantalet ökar fungerar det inte utan fartygsvärder, säger Karim.

Ombord på Danica finns nu en fartygsvärd per vakt.

– Förra helgen var det mycket att göra. Men arbetsbördan hänger inte alltid ihop med antalet passagerare. Vi kan ha 1500 passagerare och det händer ingenting, eller så har vi 100 passagerare och två idioter som hittar varandra, och då får vi fullt upp.

Fartygsvärden rycker också ut vid sjukdomsfall. Under sommaren kan det bli många sådana bland passagerarna, säger Karim, och påpekar att fartygsvärdena gör stor nytta då.

– Vi rör oss ute i båten och är först på plats när något händer. Vi gör en första bedömning och har kontakt med personalen på bryggan. Alla fartygsvärder är utbildade i första hjälpen och hjärt- och lungräddning, säger han och fortsätter:

Catarina Simring vikarierar som servicevärd i Stena Line.





Karim är fartygsvärd ombord på Stena Danica. Hösten 2020 togs befattningen bort och fartygsvärdarna blev cateringvärdar, men nu är de tillbaka.



Liselotte Eklund är kock och kallskänka på Stena Danica. Hon är också huvudskyddsombud ombord.



– Vi är en trygghet för alla, både medarbetare och passagerare. Flera stammisar har kommit fram och sagt att de är glada att vi är tillbaka.

Karim arbetade tidigare på Stena Saga. När hon försvann kom han till Stena Vision, och gjorde sedan några pass på Jutlandica och Scandinavica innan han fick Danica som sin fasta båt. Han har arbetat i Stena Line sedan 1996 med ett kort uppehåll då han jobbade i Norge.

– När jag slutade den gången tänkte jag ”aldrig mer Stena” men här är jag igen.

Han gillar jobbet som fartygsvård, att träffa människor och inte veta på förhand vad som ska hända under arbetspasset.

Karim hoppas att antalet passagerare ska fortsätta öka och att verksamheten ska återgå till som det var före pandemin, med välbesökta partykryssningar och kryssningshelger.

– Det är bra för Stena Line och det ger mer jobb för våra kollegor som förlorat jobbet. Vi vill ju att de ska få komma tillbaka, säger han.

I köket träffar vi Liselotte Eklund i färd med att göra råksmörgåsar. Hon är kallskänka men numera även

kock ”eftersom alla är det”. Liselotte började som vikarie i Stena Line 1985 och blev fast anställd året efter. Hon gillar att jobba vecka-vecka och att kollegorna blir som en andra familj. Hon tycker också om mångfalden av människor ombord.

– Ombord har vi ett minisamhälle med människor i olika yrken, allt ifrån servitörer till matroser och snickare. Vilken annan arbetsplats har det så?

Liselotte och hennes kollega i kallköket,

Anita Andersson, gör allt kallskuret som serveras ombord. Allt kallt på buffén, smörgåsar, såser och dressingar. Tidigare var de två heltidstjänster plus en i buf-fén. Under pandemin drog man ner till en tjänst och nu har de precis gått upp till en och en halv. De har också fått tillbaka en person i grovdisken.

» Det är stort tryck på dem som är kvar

LISELOTTE EKLUND

Liselotte, som också är huvudskyddsombud, anser att de är för få i personalen ombord. Inte bara i hennes avdelning utan i hela intendenturen. Under pandemin drogs bemanningen ner och Liselotte är kritisk till att det var lätt för företaget att ta bort tjänster, men nu när gästerna börjar komma tillbaka verkar det svårare att utöka.



Alexandra Millqvist är elektriker ombord. På dagens att-göra-lista står ett trilsande relä till en vattentät dörr.



Göran Senor (övre bilden) kom till Stena Danica sommaren 2020 och arbetar som servicevärd. Mats Wennesjö är personalkock.

– Då måste det motiveras väldigt starkt. Men om vi ska ha samma verksamhet som innan så behövs det samma mängd personal som innan. Båten har ju inte blivit mindre, säger hon.

Egentligen var det konstigt att dra ner viss bemanning även under pandemin, anser hon. Att dammsuga ett visst antal kvadratmeter tar samma tid även om gästerna är färre. Och det är lika många toaletter att städa.

– Nu börjar det komma gäster igen och de vill ha service. Vi gör samma arbetsuppgifter som tidigare fast på färre personer. Det är stort tryck på dem som är kvar och vi hjälps åt så gott vi kan, säger hon.

Våren 2020 gick rederiet ut med information om att man skulle fokusera mer på transporter framöver. Så kallat skapat resande skulle minska och ombordupplevelsen för passagerarna därmed förändras. Liselotte är tveksam.

– Jag tycker inte det har blivit så. Vi är tillbaka i samma verksamhet som tidigare. Och då borde även bemanningen vara som tidigare, säger hon.

Enligt Liselotte pågår ett arbete inom rederiet med att ta fram ett koncept som passar alla fartyg. Som

huvudskyddsombud befarar hon att vissa förbättringar som de fått igenom på Danica ska försvinna om ett nytt koncept införs. Bland annat är hon orolig för tyngre porslin.

Ett annat orosmoln handlar om glas. För några år sedan köptes det in plastglas till Danicas mäss, och när personalen upptäckte fördelarna med dem introducerades plastglas på fler ställen ombord.

– Öl- och drinkglasen av plast ser ut precis som vanliga, men är mycket lättare för personalen att bära. Jag tror knappast att gästerna har klagat. Men nu är det bestämt att vi ska ha öl- och drinkglas av glas igen. Vi kämpar emot, för vi ser plastglasen som en

stor förbättring, säger Liselotte som tagit upp frågan med rederiets ergonom.

– Det är företaget som bestämmer men jag tycker att de borde lyssna på dem som utför arbetet. Glas är tungt att bära, det blir många ton per år. Vi vinner så mycket ergonomiskt; inte bara att vi halverar antalet ton att lyfta per person. Dessutom minskar olycksrisken för skador när man gör rent diskmaskiner och golvbrunnar, säger hon.

» Vi ser plastglasen som en stor förbättring





Alex Valiev har arbetat ombord i svenska fartyg i 14 år, och i den estniska handelsflottan innan dess.



Fartygsvärd Karim går stora brandronden ihop med befälselev Alexandra Sekulic som gör sin första dag ombord.

I fartygets bordershop har Göran Senor precis avslutat arbetet med att packa upp proviant och ordna med returer. Han är servicevärd och arbetar sedan juli 2020 ombord på Stena Danica inom butik, lager och proviant. Innan dess var han på Stena Saga.

– Jag trivs bra med både arbetet och kollegorna. Det är inte själva båten som gör att man trivs utan personerna som är ombord, säger han.

Personalkock Mats Wennesjö står i köket och knäcker 450 ägg. De ska bli ägggröra; han förbereder för sin avlösare som ska gå på i eftermiddag.

Mats har jobbat på Danica i tre och ett halvt år. De är flera kockar ombord med varsitt ansvarsområde. Allt görs från samma kök och de hjälps åt när det behövs.

– Idag är det ganska lugnt. Vi har 200 gäster ombord nu. Igår hade vi 700, säger han och bläddrar i listan som hänger på skottet intill.

Mikael Nyberg står bakom disken i caféet på däck 8. Han är servicevärd och alternerar mellan att bädda hytter, stå i caféet och stå i informationen.

– Det är ju så numera, att man inte har en fast plats. Är det bra eller dåligt? Vissa vill ha fasta rutiner, stabilitet och lugn. Andra gillar variationen. Det är olika, säger han.

» Det är inte
själva båten
som gör att
man trivs

GÖRAN SENOR

Mikael var servitör förut. Han har arbetat i Stena Line i över 30 år, började 1987 och tog en paus under 2000-talet. När pandemin bröt ut var han på Tysklandslinjen men flyttades till Danica i september 2020.

– Det var förstås en omställning samtidigt som jag var glad att ha jobbet kvar, säger han.

Många besättningsmedlemmar fick byta fartyg under denna period. Ibland förstod de inte logiken med förflyttningarna, berättar Mikael.

– Det var en konstig rotation. Vi hade kollegor som flyttades från Tysklandslinjen till Danmarkslinjen samtidigt som andra gjorde tvärtom. Varför, kan man undra?

Nu har det gått en tid och de har kommit in i de nya rutinerna. Mikael är nöjd där han är.

När Stena Danica lämnar Fredrikshamn står befälhavare Peter Harrysson på babords bryggvinge. På styrbordssidan står matros Alex Valiev och håller utkik. När Danica passerat piren om styrbord meddelar Alex befälhavaren. Sedan är han kvar på bryggan till dess att fartyget passerat tre gröna farledsbojar.

– Efter tredje bojen ska flaggorna ner, förklarar han och försvinner ut på däck för att ordna det.

Alex är vikarie i rederiet och arbetar mest på Stena



Kock och kallskänka Anita Andersson (övre bilden) gör en coleslaw med fänkål till buffén. Servicevärd Mikael Nyberg arbetar denna tur i caféet på däck 8.

Jutlandica. Han vill gärna ha en fast tjänst i Stena Line, men är inte intresserad av att gå vägen via poolen och bli poolanställd.

– Antingen vill jag vara vikarie eller bli fast direkt. Många tycker samma sak och jag vet flera som sagt upp sig på grund av detta. Som poolanställd kan du skickas överallt och du får ingen reseersättning. Det kostar mycket i tid och pengar för mig att åka till exempelvis Trelleborg, säger han och fortsätter:

– Jag jämför med när jag jobbade i Finnlines, där betalade de både parkeringstillstånd och reseersättning.

I sommar ska Alex arbeta flera pass på Jutlandica och han ser fram emot det. Han trivs med både fartyget och arbetsmiljön ombord på henne.

Två matroser i taget är på vakt på Danica. En är utkik och den andra går brandrond. Utöver det spolar de och sopar däck och gör liknande dagligt underhåll.

– Fast idag får vi vänta med styrbordssidan, säger Alex och pekar ut mot däck där en extern firma just håller på med blästringsarbete.

Utanför restaurangen The Reef träffar vi fartygsvärd Karim igen. Han ska precis gå stora brandronden

» Antingen vill jag vara vikarie eller bli fast direkt

ALEX VALIEV

tillsammans med Alexandra Sekulic som är befälslev från sjöfartshögskolan i Kalmar. Det här är hennes första dag ombord.

Alexandra började sin karriär till sjöss som servitris i Helsingborgsrederiet Forsea.

– Jag var uppe på byggan mycket och tyckte det vore kul att testa, så jag sökte till sjökaptensprogrammet, berättar hon.

Det görs tre brandrond per resa – två korta och en lång – och det är matroser eller fartygsvärdar som gör dem. Under ronden ”blipper” de avläsare runt om i fartyget för att registrera att de varit där. Upp och ner i trapphus och hissar, genom korridorer och bildäck och in i diverse schapp och förråd.

Hittills har Karim aldrig upptäckt någon brand på sina rondor, berättar han. Däremot händer det att han hittar vilsekomna, ibland berusade, passagerare.

Stena Danica närmar sig Göteborg igen. Ute på däck står passagerare som vill kika när fartyget lägger till. I massen samlas civilklädda besättningsmedlemmar som ser fram emot en veckas ledigt, och på kajen står lastbilar som ska med på kvällsturen redan om en timme. ●

Här tränas sommarens personal



Här tränas ny personal



Säkerhet i och kring vatten är
en viktig del i tvådagarskursen
som all sommarpersonal i
Stena Line genomgår.

Stena Line utbildar i år 450 sommarvikarier i sjösäkerhet, brand och sjukvård. Utbildningen sker på ÖMC, Öckerö Maritime Center.

TEXT OCH FOTO Klara Johansson

Det går ett sus genom lektionssalen när kursledare Henrik Banås Blixth visar en film på MES-systemet som används ombord på Stena Lines färjor. De 19 kursdeltagarna ser både skrämde och förvåntansfulla ut. Ska vi ner genom den där?!

I rederiets tvådagarskurs för sommarvikarier ingår säkerhet i och kring vatten, brand och sjukvård. Efter en kort samling byter deltagarna om till överlevnadsdräkt för att prova evakuering och att vända livflotte i vattnet.

– Vi bytte nyligen ordning på kursmomenten, berättar Henrik. Nu har vi de praktiska delarna före teorin. Det finns alltid några som är nervösa inför dem, så det är lika bra att riva av dem på en gång. Vi tycker att det fungerar väldigt bra.

I år håller utbildningscentret på Öckerö nästan 20 kurser för Stena Lines sommarpersonal. Mikael Lindgren är Marine Superintendent på Stena Line och ansvarig för att implementera rederiets säkerhetskultur hos alla anställda.

– Stena Line tar säkerhet på största allvar och har alltid gjort. På senare år har vi tryckt hårt på att det inte ska bli floskler utan verkligen kännas genuint. Det är också viktigt att uppfattningen om säkerhet stämmer överens mellan kontoret och ute i verkligheten ombord på fartygen, säger han.

Många som söker sommarjobb i rederiet är unga och de flesta har inte arbetat till sjöss tidigare. Säkerhetsbiten kommer enligt Mikael lite oväntat för en del.

– De har sökt en tjänst som servicevärd och inte tänkt så mycket på att de också ska sörja för säkerheten ombord. Men egentligen är ju detta det primära.

Som sommarvikarie i intendenturen kan uppgiften i en nödsituation bli att guida passagerare eller stå vid en samlingsstation och dela ut flytvästar.

På Öckerö finns ett likadant evakueringsystem som används på Stena Lines fartyg. Rederiet har köpt in det och det används bara på Stena Lines kurser.

Efter en genomgång på plattformen är det dags att åka ner genom evakueringsstrumpan och landa i en stor fyrkantig livflotte. Stena Line använder fyrkantiga

flottar sedan ett tiotal år tillbaka. Varje flotte har plats för 158 personer och ombord finns flera flottor som sitter ihop. Till skillnad från ”vanliga” runda livflottor med tälttak har dessa inget upp och ner; de fungerar lika bra hur de än landar när de sjösätts.

Den första deltagaren dräsar ut ur strumpan och det hörs ett dämpat ”Oj, aj, okej, nästa gång vet jag vad jag kan förvänta mig” innan personen kravlar sig på fötter och snabbt kliver undan för att göra plats för nästa. Idag skickas deltagarna ner med lite mellanrum, men i skarpt läge säger lagkraven att fartyget ska kunna utrymmas inom 30 minuter. Nästa moment är att hoppa i vattnet. Deltagarna instrueras att bilda först en ring och sedan en orm, och ta sig bort till en mindre livflotte där de ska ta sig upp. Det hörs skratt och stöj när deltagarna hjälps åt, fångar in någon som råkat flyta iväg och ser till att alla kommer med.



» Jag tänkte att jag måste söka

SUSANNE NYANGE

Susanne Nyange har fått en tjänst som servicevärd. Lite andfädd efter simturen berättar hon att hon alltid har velat jobba i Stena Line.

– Det har inte blivit av tidigare, jag har gjort så mycket annat. Men nu såg jag en platsannons och tänkte att jag måste söka.

Ida Willnersson ska vara kock ombord.

– Det ska bli jätteroligt.

Det låter kanske konstigt men jag har alltid velat jobba på båt. Fast jag antar att man knappt märker att man är på en båt när man står i köket, mer än att det kanske lutar, funderar hon.

Karin Wikner och Amanda Fox ska arbeta som servicevärdar och har bett om att få arbeta ihop.

– Vi är kompisar och jobbar ihop på en restaurang iland nu, förklarar Karin.

De har sökt jobb i Stena Line för att det verkar vara en rolig arbetsplats, och för den sammanhängande ledigheten.

Arvin Taban väntar på sin tur att vända livflotte. Han pluggar på college i Kalifornien, USA, men är hemma i Sverige över sommaren och har fått jobb som servicevärd.

– Mammans pojkvän jobbar i Stena Line och rekommenderade mig att söka. Det lät kul och det blir en ny upplevelse, säger han och hoppar ner i vattnet.

Arvin tycker att kursen är rolig och



Ida Willnersson har just kommit nerför evakueringsstrumpan och landat i livflotten. Instruktör Otto Lettevall Forsgren övervakar.

"Håll ihop och forma en ring" uppmanar instruktörerna när kursens deltagare kommit ner i vattnet.



» De ska ju ta sig igenom det här för att få jobba ombord

HENRIK BANÅS BLIXTH

lärorik. Dagens övningar har varit relativt enkla, tycker han, men påpekar att förhållandena antagligen är lättare nu än om det blir skarpt läge ombord.

Instruktör Daniel Karlsson arbetar som motorman på Stena Nautica. Sedan några år jobbar han extra här när han är ledig.

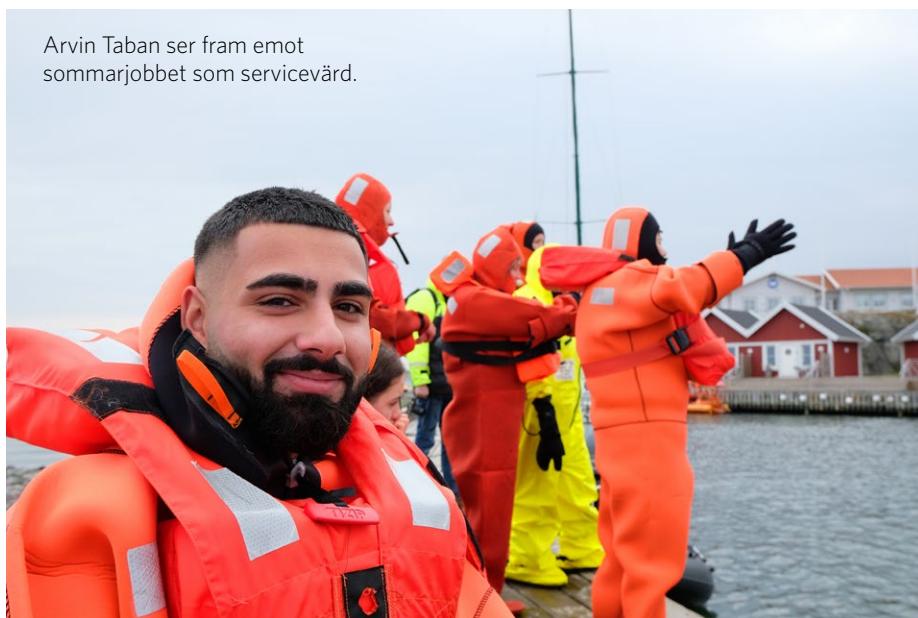
Ibland blir någon kursdeltagare rädd under övningen, av chocken att hamna i vattnet eller för att flytvästen trycker mot bröstet. Då försöker instruktören lugna, få upp personen på land eller på vatten-skotern i närheten för att andas en stund.

– Ofta hjälper det att bara öppna upp dräkten så att de får luft, säger Daniel.

En del som kommer till kursen är rädda för vatten eller höjder. Henrik berättar om en deltagare som stod uppe på plattformen och inte vågade åka ner. Henrik stod bredvid och sa att "du ska ner i strumpan, annars får du inte jobba ombord". Där stod de ett bra tag. Och till slut åkte deltagaren.

– Hon svor och svor och var så arg på mig. Men hon gjorde det, och hon växte. Efteråt var hon jättenöjd. De ska ju ta sig igenom det här för att få jobba ombord. Utmaningen för oss är att få dem att göra det – och att tycka det är roligt. ●

Arvin Taban ser fram emot sommarjobbet som servicevärd.



Mikael Lindgren, Marine Superintendent i Stena Line, och Henrik Banås Blixth, kursledare på ÖMC.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Adapter löste problem med tryckmätning

Yrkesstolthet i kombination med drivkraften att aldrig ge upp har gjort motorman Ted Litens till en välkänd profil vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdagar. Sedan 2017 har han tilldelats hela tio arbetsbelöningar för sin till synes outsinliga kreativitet.

Ted Litens arbetar som motorman i det Skärnhamnshusbaserade tankrederiet Tarbit Shipping. De senaste två åren har han åkt mellan rederiets fartyg för att överhala maskiner. Maskinöverhållningar har blivit något av en specialitet för honom med inställningen att alltid lösa uppgiften och få jobbet gjort.

– Jag ger inte upp för att det saknas ett verktyg och jag gillar inte att man ringer in folk från land bara för att något verkar svårt. Jag vill försöka lösa saker och ting själv först. Det handlar både om yrkesstolthet och att vilja hjälpa chefen. Att ta ombord folk från land är dyrt, säger Ted Litens.

*”Vissa brukar säga till mig att
'varför ska du göra verktygen själv?
Det är ju bara att beställa'.”*

En av de innovationer som Sjömanshusstiftelsen belönade honom för i fjol var kopplad till just maskinöverhållningar. Det handlade om en adapter för kontroll av trycket i bränslepumpar. Idén fick han ombord på M/T Bit Force, som hade bekymmer med diesel som läckte in till smörjoljan. Situationen behövde lösas tämligen omgående, berättar Ted Litens, eftersom utspädning av smörjolja kan få allvarliga konsekvenser och leda till såväl maskinhaverier som vevhusexplosioner. Men problemet var att det inte gick att se vilken eller vilka av bränslepumparna som orsakade läckaget. För att lokalisera den felande pumpen tillverkade Ted Litens en specialanpassad adapter. Adaptern kopplades till en manometer och skruvades fast i tryckrörsanslutningen på en pump i sänder. När maskinen sedan drogs runt för hand gick det att se tryckskillnaden mellan pumparna.

– Till en början skilde det flera hundra bar mellan pumparna, men efter byte av samtliga pumpelement var tryckskillnaden betydligt mindre och problemet med dieselutspädning av smörj-



Motorman Ted Litens utför arbeten på flera av Tarbit Shippings fartyg. Han lämnar alltid kvar de specialverktyg han konstruerar ombord, för att de ska finnas till hands för sina kollegor.

oljan löst. Syftet med detta var att hitta den pump som såg sämst ut och börja åtgärda den istället för att välja en pump på måfå eller ta allihop, när det kanske bara var en pump som spädde smörjoljan, säger Ted Litens.

Bland övriga innovationer som Ted Litens belönats för genom åren finns bland annat en konsol för test av bromsar till förtöjningsvinschar, skyddshattar för hydrauler och en arbetsplattform för att underlätta arbetet med justeringar av ventiler och ventilok. För det mesta finns materialet för att kunna tillverka det han behöver redan ombord.

– Vissa brukar säga till mig att 'varför ska du göra verktygen själv? Det är ju bara att beställa'. Men att lägga en beställning hjälper ju inte mig när jag står där ute på båten och ska göra jobbet, säger Ted Litens.



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2023

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln 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 2022. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.



"Alla jobb ombord är viktiga",
konstaterar kabinvärden Lazaro
Castillo Binns. Som vikarie flyttar han
mellan fartygen och jobbar på alla
olika avdelningar inom intendenturen.

Lastning
i hamnen
i Visby.



Destination Gotland:

Går stärkt ur pandemin

Medan andra Östersjörederier gjort stora förluster de senaste två åren har Gotlandsbolaget expanderat med en ny färjelinje till Tyskland. Även rederiets två flaggskepp har ersatts med nybyggda fartyg. En mängd av de barnsjukdomar som följde med fartygen från varvet har åtgärdats, om än inte allt.

TEXT OCH FOTO Linda Sundgren

Plexiglasen framför kassor och servicediskar är borttagna, alla sittplatser är öppna för passagerare och kön till restaurangtorget ringlar ända ut i gången. Det är torsdagen innan Valborgshelgen och över 900 passagerare är med ombord på M/S Visby från Nynäshamn till Gotland. I folkvimlet känns pandemin avlägsen trots att det inte var länge sedan de sista förhållningsreglerna försvann.

– Det är rätt stor skillnad nu när vi slipper alla restriktioner, säger kabinvärd Max Martelleur i informationen. Men vi ombord skötte det väldigt bra, tycker jag, och vi hade resevärdar som hjälpte folk att hålla avstånd i trapphus och på bildäck. Vi har fått mycket komplimanger av passagerarna för hur vi hanterade pandemin.

Gotlandstrafiken har klarat sig väl under de dryga två år som passerat sedan covid-19 bröt ut i Sverige och Europa. Den statligt upphandlade trafiken behöver i alla lägen upprätthållas för att säkerställa godsförsörjningen till ön och resandet med färjorna har fortsatt. Utöver en nedgång de första månaderna av pandemin våren 2020, har passagerarantalet inte bara bibehållits

utan till och med ökat. Det berättar Corina Samuelsson på Destination Gotlands personalavdelning, när vi pratar vid på telefon innan avresan.

– Vi har klarat oss oerhört bra under den här perioden och inte behövt säga upp någon, säger hon. Vi har till och med gjort en del nyanställningar. Precis i början av pandemin fick vi lägga vissa på vederlags-tid men det handlade bara om ett par månader innan resandet kom igång igen och förra sommaren slog vi passagerarrekor.

I augusti 2021 startade Rederi AB Gotland dessutom en ny färjelinje mellan Nynäshamn och tyska Rostock med systerbolaget Hansa Destinations och färjan M/S Drotten. Trafiken på Rostock innebar fler nyanställningar och andra förändringar bland personalen, vilket även påverkade de som arbetar på M/S Visby och systerfartyget M/S Gotland. Gotlandstrafiken har ett personalförsörjningssystem med vikarier, tillsvidareanställda i pool och tillsvidareanställda med fast avlösning. Poolanställning tillkom för ett par år sedan.

Den som tillhör poolen har en fast anställning och jobbar lika många dagar som övriga anställda, men





Emil Odén
och Beatrice
Jakobsson,
kabinvärdar.

mer oregelbundet. Emil Odén är kabinvärd på Visby. I höstas gick han in på ett fast avlösningssystem efter två år i poolen och fem år som vikarie.

– Vi ska göra 162 dagar på ett år, säger han när vi satt oss tillrätta i Lilla konferensen i fartygets akter. Den som är i poolen har 81 fasta fridagar och 81 disponibla fridagar. De disponibla dagarna är man ledig men kan bli inringd om det behövs folk. När jag var i poolen var det inte ovanligt att de kom på måndag eftermiddag innan man skulle åka hem och sa att man behövde stanna ett tag till. Sånt är lite jobbigt, när man är mentalt inställd på att gå av.

I stolen bredvid sitter hans kollega Beatrice Jakobsson. Hon är vikarie ombord, men trots att vikariat innebär en mer osäker anställning är hon inte särskilt lockad av att gå vidare till poolen.

– Som vikarie har jag långa kontrakt med avlösning vecka, vecka och det funkade bra för mig. Poolen är jag inte så triggad av. Det är svårt att bygga upp ett privatliv och skaffa familj när man inte vet när man är ledig. Eller ha husdjur för den delen.

– Å andra sidan gjorde poolavtalet att fler fick fast anställning, flikar Emil Odén in.

– Ja, det är bra för dem det fungerar för, instämmer Beatrice Jakobsson. Det är inte min grej bara.

Hela intendenturen, förutom kockar, kallsänkare och befäl, är anställda som kabinvärdar. Som kabinvärd ska man kunna rotera mellan olika arbetsställen, även om man har en grundplacering där man oftast tjänstgör. Både Beatrice Jakobsson och Emil Odén arbetar inom hotellavdelningen. Det innebär mycket städning, framför allt av hytter och offentliga toaletter. Under pandemin utvecklades en del nya rutiner inom städning och vissa av dem har de behållit trots att restriktionerna försvunnit.

– Förr använde vi en trasa till alla kabiner som vi sköljde och vred ur i en hink. Under pandemin tog det för lång tid eftersom vi också skulle torka alla dörrhandtag, lysknappar och andra ytor som folk rör vid. Istället fick vi trasor som redan är förberedda med rengöringsmedel och efter varje hytt slänger vi trasan i tvättkorgen och tar en ny. Det går mycket snabbare så det har vi fortsatt med, säger Emil Odén.

Under överfarterna hjälper hotellavdelningen också till att plocka disk. Brickstationerna som finns utplacerade innanför vita glasväggar runt restaurangtorget på däck sju, fylls snabbt upp med smutsigt porslin. Beatrice Jakobsson sorterar det som finns på brickorna innan hon börjar skjuta en fullastad vagn framför sig i riktning mot disken i byssan. Men att bana väg bland alla passagerare är inte alldeles enkelt.

– Man skulle behövt ett litet fönster eller något sådant, säger Beatrice Jakobsson och pekar på vagnsidan framför ögonen. Det är svårt att se om någon går framför, särskilt om det är barn i vägen. Man kan gå bredvid vagnen också men då tar man upp väldigt mycket plats när det redan är trångt. Ibland går man

här och säger förlåt och ursäkta hela tiden för att kunna komma fram.

I disken står kabinvärd Lazaro Castillo Binns och tar emot tallrikar, glas och bestick. I ena änden av det L-formade utrymmet skjuter han in backar med smutsig disk i den bullrande diskmaskinen för att sedan plocka upp det nydiskade i andra änden. Han berättar att han är från Cuba och utbildad journalist, men att det är svårt att hitta journalistjobb på Gotland där han numera är bosatt.

– Men jag trivs jättebra här och jag kommer så fort de messar mig, säger han med ett brett leende. Jag började förra sommaren och jobbar som vikarie på alla båtarna.

En annan som nyligen började på Visby är kocken Gerry Persson. Det är hans tredje vecka ombord, berättar han där han står vid stekbordet och brassar hamburgare.

– Jag trivs kanonbra, och jag undrar faktiskt varför jag inte gjort det här tidigare. För en som mig som gillar att ha fullt upp hela tiden passar det perfekt och jobbarkompisarna är jättebra. Fast man vet ju aldrig. Jag har ju precis börjat så jag kanske skulle svara annorlunda om du kom tillbaka i höst, säger han med ett snett leende. Men det tror jag inte. Det här är toppen.

De flesta publika avdelningar har mycket att göra under överresan, med undantag för butiken. På den förra Visbyfärjan var all butiksförsäljning, inklusive godis och glass, samlad på ett ställe. Numera har sötakerna flyttats över till informationen vilket ger färre kunder i butiken.

– Det här har blivit mer som en souvenirbutik, säger kabinvärd Lisa Ekström och det kan nog vara bra att bara ha kläder och smycken och grejer här. Men det har också gjort att det blivit mycket lugnare.

På restaurangtorget är det däremot rulljans under hela överresan. I en av kassorna står kabinvärd Jenny Björklund. Hon har haft sin station avstängd en stund för att uppdatera något i betalsystemet, men så snart hon tar bort skylten som vänligen hänvisat gästerna till en annan kassa, bildas det en kö framför henne.

– Här har man att göra nästan hela tiden, säger hon medan hon tar betalt för en portion fish and chips.

Framför allt runt lunchen, då brukar det vara som allra mest att göra.

Jenny Björklund är anställd i poolen. Och det passar henne utmärkt, säger hon.

– Jag tycker om att hoppa runt mellan båtarna. Man får träffa alla som jobbar och så är arbetet lite olika beroende på vart man är någonstans. I helgen ska jag till Drottning och där är det ett annat flow, lite lugnare.

Visby har plats för 1 650 passagerare och när högsäsongen drar igång är många turer fullbelagda och avgångarna fler. Conny Engström, motorman och vice ordförande i Seko sjöfolks lokala sektion i Destination Gotland, berättar att han och de övriga i maskinbesättningen försöker göra så mycket underhållsarbete som möjligt innan sommarsäsongen startar. Just nu håller han på med rengöring av filtren till fartygets LT-kylare, ett digert arbete som kommer att ta åtskilligt med tid att slutföra.

– Vi gör det här en gång om året, säger han med

» Här har man
att göra nästan
hela tiden

JENNY BJÖRKLUND





Gerry Persson är kock och började på M/S Visby för tre veckor sedan. Det här är första gången han arbetar ombord, men han säger att han redan stortrivs med både jobbet och kollegorna.



Lisa Ekström är kabinvärd och fast anställd sedan i höstas. Hon berättar att det blivit lugnare i butiken sedan försäljningen av godis och glass flyttades över till informationen.



Det är mycket underhåll som ska hinnas med i maskin innan sommarsången börjar, berättar motorman Conny Engström.



Sedan nya M/S Gotland kom till Sverige 2020 har besättningen gjort mängder av förbättringar ombord, inte minst måleriarbeten. Det berättar Robert Nyberg som är båtsman och skyddsombud ombord. Något man däremot inte fått ordning på ännu är förtöjningsstationen på poppen där spelen är felvända och utrymmet alldeles för litet.

hög röst för att höras genom motorbullret från maskinerna. Det tar ett par dagar att få ett filter rengjort och det är åtta filter till huvudmaskinerna och lika många till hjälpkärrorna.

Tills för ett par år sedan jobbade Conny Engström på rederiets HSC-färja Gotlandia. Förutom att Visby är nyare och större, går hon på flytande naturgas istället för marin diesel.

– Den stora skillnaden med LNG är att det blir renare och mycket kallare än i ett traditionellt maskinrum. Ibland blir det nästan för svalt men då är det bara att ta på en jacka. Jag har varit här ett år ungefär och trivs bra. Det var dags att byta båt. Jag hade varit på den andra så länge och till slut blir man hemmablind.

» Jag har lagt som förslag att vi ska få trossar som faller rakt ner om de går av

ROBERT NYBERG

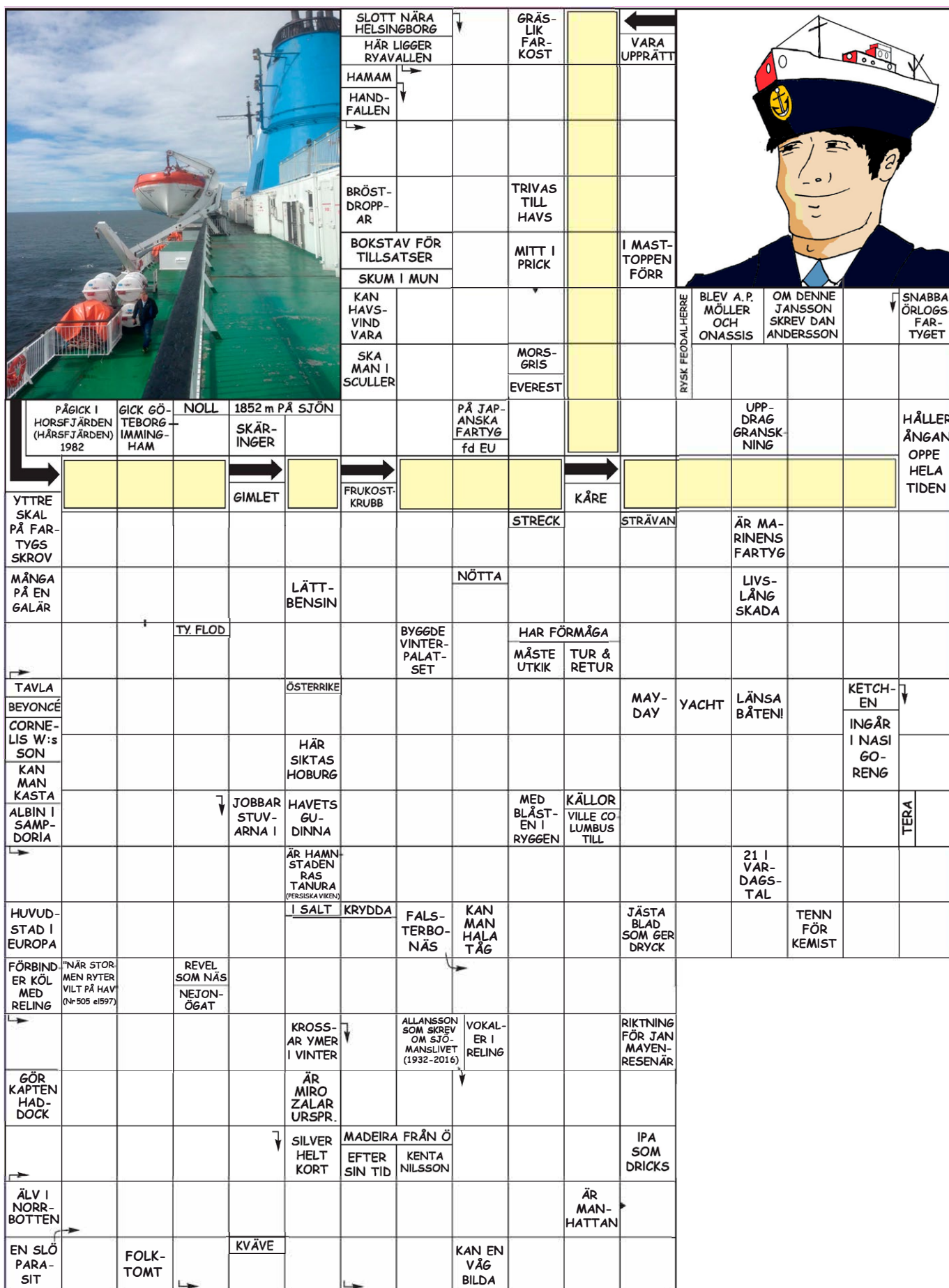
Efter ankomsten till Visby blir färjan liggandes till kaj under eftermiddagen innan hon går vidare till Oskarshamn. Återresan till Nynäshamn blir därför med M/S Gotland, Destination Gotlands senaste nybygge. Hon kom till Sverige i juni 2020 och sattes i trafik året efter. Robert Nyberg är båtsman och tillika skyddsombud ombord på Gotland. Han berättar att det fanns en hel del att göra när fartyget kom från det kinesiska varvet i Guangzhou. Som att måla om hela bildäcken med nya streckade filer eftersom filerna som målats på varvet var för smala.

– Vi har redan åtgärdat en massa saker, men det finns kvar att göra, säger Robert Nyberg. Just nu håller vi på att montera bullerdämpning i taket på restaurangtorget. Ljudnivån blir ganska hög där eftersom det är så öppet. Sedan gör vi vibrationsmätningar också. Som du känner vibrerar hon ganska mycket och vi vet inte riktigt vad det beror på. Vi har också precis fått godkänt att köpa in slipade glasögon till oss som jobbar på däck. Det behövs när man målar och slipar, annars riskerar man att förstöra sina egna glasögon.

Bland de åtgärder som återstår bedömer Robert Nyberg att det mest angelägna är att förbättra säkerheten vid förtöjningsstationerna. Där är det trångt och spelen är monterade åt fel håll vilket gör det svårt att hitta säkra zoner där man inte riskerar att träffas av en rekyl från en brusten tross.

När fartyget närmar sig Nynäshamn går Robert Nyberg och hans kollegor ut på poppen i den svala kvällsluften för att göra fast fartyget. Han pekar ut problemen som den begränsade arbetsytan genererar där trossarna inte kan löpa fritt på alla ställen och det är svårt att komma undan.

– Jag har lagt som förslag att vi ska få trossar som faller rakt ner om de går av, men rederiet har inte sagt ja ännu. Med tanke på de allvarliga olyckor som kan inträffa om man blir träffad av en tross som går av kan jag tycka att det är lite märkligt. Samarbetet med rederiet fungerar oftast bra och jag uppfattar att de brukar lyssna på oss men vissa saker tar längre tid att lösa än andra. ●





Håller ångan uppe

Calle Arvidson är eldare ombord på S/S Storskär. Tre timmar före avgång börjar han förbereda i maskin.

Solen steker över Strömkajen där ångfartygen **Storskär och Norrskär** just startat säsongen. Tvärs över viken ligger koleldade **Blidösund** och vårrustar. Sjömannen besökte trion i maj.

TEXT OCH FOTO Klara Johansson

Ombord på S/S Storskär är det full fart. Fartyget har varit i trafik en knapp vecka och ny personal lärs upp. Om en timme släpps passagerarna på för dagens första tur; det fixas mackor och fylls på oljekannor och putsas mässing och bärs varor.

Ester Körner är matros och gör sin första säsong ombord. Hon kommer från skutvärlden och har jobbat på fullriggaren George Stage och briggen Tre Kronor. Nu vill hon prova något annat inom segmentet äldre traditions-tonnage och då passar ångfartygen som drivs av Blidösundsbolaget bra.

– Jag gillar allt det praktiska på däck och att ha mycket kontakt med passagerare. Det verkar vara härliga kollegor ombord. Jag tror detta blir en fin sommar, säger hon.

Calle Arvidson är eldare på Storskär. Tre timmar före avgång börjar han förbereda, smörjer ram-lager, lubrikatorer och annat, värmer maskin och ser till att ångpannan får upp trycket till 12,5 bar.

Under turerna vill passagerare ofta komma ner och kika i maskin. Calle och kollegorna visar runt, berättar om ångmaskinen som är original från 1908, att den är trecylindrig med trippexpansion och därför har något bättre verkningsgrad än Norrskärs tvåcylindriga ångmaskin. Han visar cirkulationspumpen som kyler och kondenserar avloppsången med sjövattnet och han berättar om länsvattnet som separeras och smörjolan som återanvänds.

– Det tillhör konceptet att visa upp maskinanläggningen. En del som kommer ombord är riktiga ångentusiaster. På en tur med 100 passagerare har vi kanske tio som är väldigt intresserade och vill komma ner i maskin, säger han.

Calle har arbetat på ångfartyg i drygt 20 år. För några år sedan var det

brist på erfarna eldare men idag finns det fler, berättar han. Förutom fast anställda finns extrapersonal som kan rycka in.

I byssan hackar Roffe Kävrestad rotfrukter som ska serveras med torsk, en av fyra huvudrätter på menyn. Han är kock på både Storskär och Norrskär som ligger tio meter bort på kajen. Bäst trivs han på Norrskär där byssan ligger ovan däck.

– Det här är ett väldigt kul jobb. Långa hårda dagar, ofta jobbar vi 14 timmar, men det är samtidigt sjukt roligt, säger han.

På ångbåtarna är det bara drift-besättningen som har hytter. Roffe och övrig personal i kök och servis bor inte ombord utan åker hem på kvällarna.

Maskinmatros Jerry Vilkas jobbar vanligtvis på Norrskär men är på Storskär idag. Han började i rederiet 1999.

– Jobbet i sig är trevligt och sammanhållningen gör att många stannar länge. Men vi har överlevt många stormar längs vägen, säger han och syftar på operatörsbyten, upphandlingar och sammanslagningar.

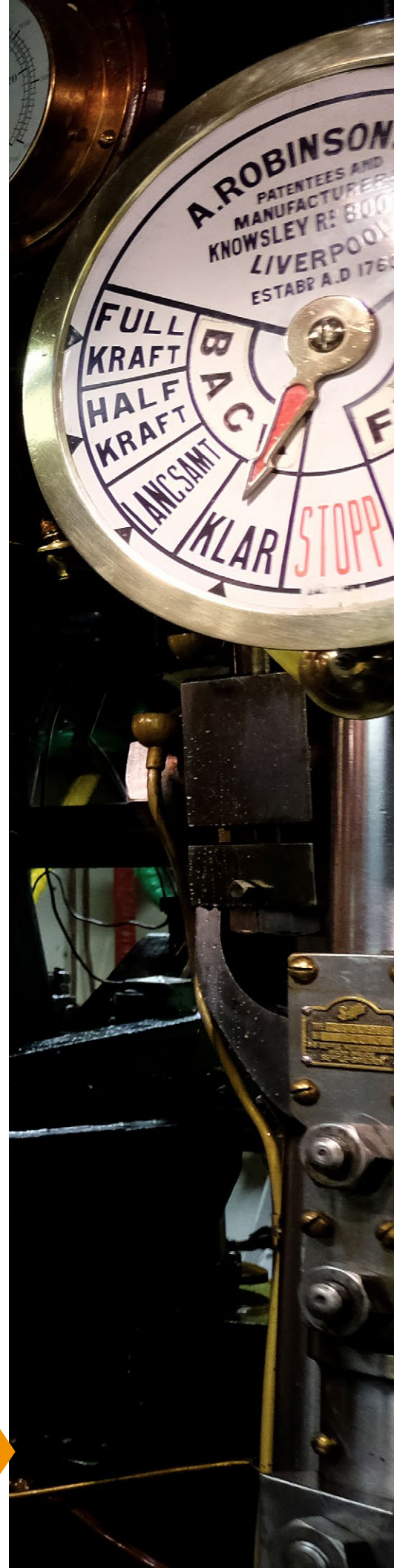
Jerry var skyddsombud i 18 år men har nyligen av sagt sig uppdraget. Eller åtminstone tagit en paus. Nu finns han i bakgrunden när de nya skyddsombuden undrar över något.

Jerry påpekar att det är viktigt att historien inte går förlorad när nya skyddsombud kommer in. Att veta vilka frågor som diskuterats tidigare, och varför saker är som de är, behövs för att kunna driva arbetet framåt. Inte minst i skärgårdstrafiken.

– Kontor och chefer byts ut men besättningarna är kvar. Vår nya vd är den fjärde på två och ett halvt år och min tionde vd. När Blidösundsbolaget tog över från TRSM var vi ungefär

» En del som kommer ombord är riktiga ångentusiaster

CALLE ARVIDSON



Storskär på Strömkajen nedanför Grand Hotell i Stockholm. Strax akter om henne ligger Norrskär.



100 fastanställda på Seko-området och anställningstiden var 17 år i snitt. Det är mer än två tusen anställningsår som bolaget ofta väljer att inte lyssna på, säger han.

I matsalen dammsuger Magnus Johansson. Han jobbar i servisen ombord sedan fyra år. Magnus är säsongsanställd och på vintrarna kör han festvåningar och julbord. Han trivs ombord och gillar att jobba vecka vecka.

– Jag har 45 år som servitör bakom mig och detta är det bästa jobbet jag haft. Vi är som en familj ombord, det är nog en viss kategori människor som jobbar på båt, säger han.

Han tycker att fartyget är en fantastisk miljö för en restaurang.

– Tänk, antingen kan du sätta dig i en källare i Gamla stan och äta middag – eller så kan du sitta här! säger han och sveper mot utsikten genom ventilerna.

Maria Ingemansson gör sitt andra år i intendenturen. Hon jobbade tidigare på Birka Stockholm, som hudterapeut i fartygets spa, och blev uppsagd under pandemin.

– Jag fick söka nya vägar. Lättast var då att backa bandet och se vad jag gjort tidigare. Jag gick tillbaka till att jobba som hemkunskapslärare, säger hon.

Nu kombinerar hon lärarjobb på vinterhalvåret med säsongsarbete i Blidösbolaget. Hon trivs bra. Men inledningsvis var det tufft, berättar hon.

– Jag älskade Birka och hade inte valt den här förändringen. Men jag hade tur

det blir inga förändringar, säger han.

Det systematiska arbetsmiljöarbetet behöver också förbättras enligt facket.

– Det finns en pärm på kontoret men den är inte samverkad med skyddsombud och besättningar. Jag skulle inte säga att det finns någon samverkan alls idag. Vi måste få till en fungerande samverkan.

Boende är en sedan länge diskuterad fråga i rederiet. Vissa fartyg saknar boende helt och på andra är det, enligt facket, undermåligt. Daniel upplever att rederiet lyssnar på fackets argument, och flera lösningar har diskuterats, men inget händer.

– Förra sommaren var detta ett bekymmer och vi tror att det blir ännu värre i år. Var ska folk bo? Vi kan inte godkänna schemat för de här fartygen förrän boendet är löst, säger han.

Ett annat problem är att det för tillfället är ont om skyddsombud.

– Vi har några som hoppat av i frustration och det är svårt att hitta ersättare.

På andra sidan viken ligger ångfartyget Blidösbund. Till skillnad från de andra två är hon fortfarande koleldad. När

» Vi måste få till en fungerande samverkan

DANIEL ESTIUS

och fick nytt jobb snabbt.

Daniel Estius är eldare på Norrskär och ordförande i Blidösbolagets Seko-sektion. Han skulle vilja se ett bättre samarbete mellan rederikontor och besättningar framöver. Liksom Jerry vill han att kontoret ska lyssna mer på besättningarna och deras erfarenheter.

– Idag fungerar samarbetet inget vidare. Visst, vi pratar med varandra men





Magnus
Johannesson.



Maria Ingemansson.



Roffe Kävrestad.



Jerry Vilkas.



Ester Körner.



Peder Sundahl, Åsa Sandgren och Totte Zakrisson tar en paus i vårustningen på Blidösunds fördäck.

Sjömannen hälsar på har fartyget inte börjat gå i trafik. Rustning pågår och det lackas, målas och fixas överallt. Säsongen startar i juni och fram till oktober kör Blidösund reguljära turer och musik-kryssningar. Besättningen ombord består av 12–13 personer.

Ombord på Blidösund finns ingen diesel-generator som det gör på Storskär och Norrskär; lysmaskin (som driver generatorn) går på ånga den med. Matros Åsa Sandgren visar hur den ångdrivna kaffe-kokaren ska finjusteras för att få till det

perfekta ångbåtskaffet.

Åsa har jobbat på ångbåtar i tjugio år. Hon gillar variationen ombord och att ibland komma långt ut i ytterskärgränd. Med hjälp av en specialbyggd landgång kan Blidösund lägga till på ställen dit få andra fartyg kan gå.

När säsongen slutar i oktober ligger fartyget stilla en kort period innan jul-borden drar i gång. Kring årsskiftet är det avrustning och sedan blir det paus i ett par månader innan allt börjar om.

På kajen intill står en lastbil med flaket fullt

av kol. Under högsäsong kommer lastbilen två gånger i veckan och levererar 6,5 ton varje gång.

– När vi kör för fullt går det åt 250 kilo kol i timmen, berättar Totte Zakrisson, maskinist. Slaggen samlas i säckar och läggs i en container på kajen.

Han och kollegan Peder är i färd med att lägga tillbaka roster i de tre fyrarna i ångpannan. En fyr är eldstaden där kolet eldas och roster är ”gallret” som kolet läggs på.

Totte började här för 30 år sedan.

– Det är en intressant arbetsplats, säger han. Ångtekniken är en fascinerande och viktig uppfinning som har gjort att vi är där vi är idag.

För att skyffla kol krävs både teknik och fingertoppskänsla. Det gäller att elda effektivt och att få in kolet tillräckligt långt in i fyren.

– Kolet ska spridas jämnt på en yta som sträcker sig två meter in genom en lucka som inte är större än så här, säger Totte och måttar med händerna, runt en halvmeter åt båda håll.



» Ångtekniken är en fascinerande och viktig uppfinning som gjort att vi är där vi är idag

TOTTE ZAKRISSON



Under högsäsong kommer den gula kolbilen två gånger i veckan och levererar 6,5 ton kol varje gång.



Daniel Estius är eldare på Norrskär och sektionsordförande för Seko sjöfolk i Blidösundsbolaget. Anna Ström är kock på Norrskär.

Peder Sundahl är maskinist ombord. Han är också musiker (trummor) och brukar spela på Blidösunds musikryssningar.

Sedan slutet av 1960-talet har musiken varit Peders huvudsyssla. Ångbåtar halkade han in på när han var fältartist i Libanon. En av dem som gjorde FN-tjänst som soldat jobbade extra som eldare, och han berättade att Blidösund behövde folk. Peder hade spelat ombord och kände till fartyget.

– Man kommer till en punkt i livet när man vill testa något annat. Jag har aldrig varit less på att lira men kanske på strulet runt omkring. Så jag började som eldare. Sedan fick de mig att göra något jag aldrig gjort: jag började plugga. Läste till maskinist. Jag åkte på turné redan i nian, halva nian var jag knappt där, så att plugga var en utmaning, säger han.

Vi återvänder till Strömkajen. Storskär har kommit tillbaka från sin lunchryssning och på Norrskär förbereder besättningen för kvällsturen. Kocken

Anna Ström och kallskänken Tony Kuunnari lastar ombord varor. Anna jobbade i rederiet för 30 år sedan och har återvänt efter att ha jobbat iland i ett antal år.

– Det här passar mig bättre än att jobba på krogen iland. Jag gillar att jobba vecka vecka. Skulle det upplägget försvinna så faller det, säger hon.

Kollegan Tony kom hit förra sommaren. Han arbetade på Eckerölinjen förut och blev uppsagd under pandemin.

Både Anna och Tony trivs ombord. Fast Anna påpekar att det blivit lite rörigt med alla olika aktörer som ansvarat för trafiken de senaste åren, och sammanslagningarna som varit. Och så corona ovanpå det. Saker har inte riktigt fått chans att sätta sig.

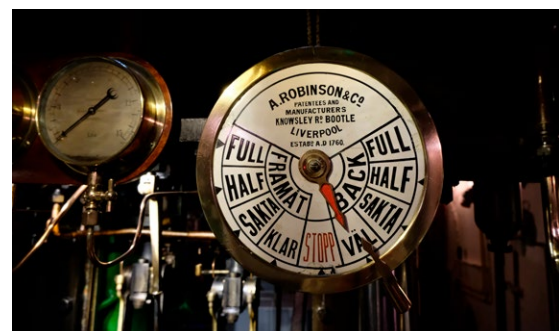
Norrskär har kvar sin originalmaskin från 1910. Talröret mellan maskin och brygga används sällan numera, det har ersatts av radiokommunikation. Men maskin-telegrafen används fortfarande.

– Att köra ångbåt är ett riktigt hant-

verk. Skepparen ska kunna köra och vi i maskin ska kunna slå manövrar. Och däckfolkets trosshantering icke att för-
glömma, säger Daniel Estius.

1953 ersattes koleldningen av olja ombord på Norrskär.

– Vi är glada att ångmaskin klarade sig den gången. Många rederier bytte till dieselmotorer i den vevan. Idag känner vi oss trygga med att få vara kvar, det finns en bred politisk enighet och ett stort intresse för att bevara ångfartygen. ●



Många belönades av jubilerande

Under Sjömanshusstiftelsens belöningsdag prisades 45 personer för närmare 40 arbetsbelöningar, däribland plattformar, specialverktyg och lyftanordningar. Dessutom fick Sjöräddningssällskapet pengar till en ny sjöräddningsbåt.

Inramningen på årets belöningsdag, som hölls den 5 maj på Hotell Hasselbacken i Stockholm, var extra festlig i ljuset av att Stiftelsen Sveriges Sjömanshus firade 50 år. Under dagen delades 37 arbetsbelöningar ut till sjömän som med kreativitet och uppfinningsrikedom lyckats lösa mängder av arbetsmiljö- och säkerhetsrelaterade problem ombord.

Ceremonin leddes av arbetslivsforskare Cecilia Österman och prisutdelare var rektorn för World maritime university i Malmö, den internationellt erkände advokaten Cleopatra Doumbia-Henry.

En som fick gå upp på scenen och ta emot en utmärkelse var Robin Ottosson. Han var tidigare motorman på Silja Galaxy, men jobbar numera på Saab Kockums varv i Karlskrona med att bygga nästa generations svenska ubåtar.

– Det kändes rätt bra när jag var uppe på scenen, det var mest nervöst innan, säger han när vi pratas vid några veckor efter belöningsdagen. Att gå upp på en scen och prata tar emot lite men det känns väldigt bra när det väl är gjort.

» Vi har använt verktyget flera gånger och det fungerar bra

ROBIN OTTOSSON, MOTORMAN

Robin Ottosson har konstruerat ett specialverktyg som underlättar underhållsarbeten på hydraulerna inne i vevhusen. Idén till verktyget kom när han och kollegan inte kunde komma överens om vem som skulle göra sig omakett att krypa in i vevhuset när hydraulen skulle lyftas ut och överhållas.

– Vi skulle göra två vevhusjobb och första gången gick jag in i vevhuset. Det är inte så roligt för det är trångt och man slår i huvudet och armbågarna. När vi skulle ta nästa vevhus sa jag åt kollegan att det var hans tur att gå in, men han ville inte. Då blev jag lite sur och gick ut i verkstaden och gjorde det här verktyget.

Verktyget fungerar som en hävstång, förklarar Robin Ottosson. Med stöd mot motorblocket kan hydrynlen lyftas upp och plockas ut ur vevhuset, utan att någon behöver gå in i det trånga utrymmet.

– Vi har använt verktyget flera gånger och det fungerar bra, säger han.

En annan av årets belönade är Anders Listerberg, matros på bunkerfartyget Fox Luna. På hans fartyg hade man problem med att den tyngd som var fäst i vajern till däckskranen för att vajern lättare ska spela ut från trumman, skavde på vajern. Till slut blev det ett jack i vajern och den behövde bytas ut.

– Men vi kunde inte bara montera den nya vajern på samma sätt som den gamla för då hade det blivit problem igen, säger Anders Listerberg.

Med en bit av ett stål rör konstruerade han ett skyddande hölje som motverkar att tyngden skadar vajern.

– Med rörtång, slägga och en del annat kan man tillverka det mesta, bara man är lite kreativ. Jag fick hålla på och klämma och vrida och nypa ett tag, men det gick och skyddet fungerar jättebra.

Sjömanshusstiftelsen brukar också dela ut ett hedersomnämmande till ett rederi eller fartyg som utmärkt sig lite extra. Årets hedersomnämmande gick till Stena Line och fartygen Stena Vinga, Stena Vision och Stena Nautica för den stora mängden belöningsförslag som skickats in från fartygen. *”Förbättringsarbetet präglas av att det är många personer inblandade från olika avdelningar på flera fartyg. Ett gott exempel på hur arbete och arbetsmiljö kan utvecklas tillsammans”*, löd granskningsgruppens motivering.

Bland de belönade hos Stena Line finns Johan Hedlund, matros på Stena Nautica som tillverkat ett ställ på hjul för de luftflaskor som används vid rökdykning; Volodymyr Pampur på Stena Vinga som skapat en låsningsmekanism för kunna fixera bogpropellern i propelleraxeln under arbeten på bogpropellern samt matros John Ender på Stena Vinga som tillsammans med styrman Kalle Wärngren och motorelev Kristoffer Hylak kreerat en flyttbar basketkorg som med kraftfulla magneter kan hängas upp på bildäck.

I samband med belöningsdagen firades också Sjömanstiftelsens 50-årsdag. Den 5 maj 1972 bildades det som idag är Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, även om stiftelsens rötter går tillbaka ända



till 1700-talet. Jubileumsfesten hölls på Vasamuseet där middagen dukades upp framför fören på det spektakulära skeppet och dit alla årets belönade var inbjudna.

Under kvällen avslöjades att Sjömanshusstiftelsen beslutat finansiera en ny sjöräddningsbåt genom ett ansenligt ekonomiskt stöd till Sjöräddningssällskapet.

– Och eftersom vi betalar tycker vi inte att det är mer än rätt att vi får döpa båten, sa Sjömanshusstiftelsens ordförande och tillika ordförande i Seko sjöfolk, Kenny Reinhold, från scenen.

– Låter rimligt, instämde Cia Sjöstedt från Sjöräddningssällskapet som tagit plats bredvid honom.

– Då vill vi att den ska heta Gösta Landell.

Gösta Landell är den som lagt grunden till Sjömanshusstiftelsens goda ekonomi och möjliggjort den omfattande bidrags- och belöningsverksamhet som bedrivs. Utöver arbetsbelöningar ägnar sig stiftelsen åt andra aktiviteter för att stödja sjömän och deras anhöriga med gratial och akutstöd, finansiering av forskning, utdelning av stipendier och bidrag till skolor och universitet. I april somnade Gösta Landell in, 97 år gammal.

Text och foto Linda Sundgren

stiftelse



» Med rörtång, slägga
och en del annat kan man
tillverka det mesta

ANDERS LISTERBERG, MATROS



Anders Listerberg och Cecilia Österman.

Annons



MINNESORD

Sjömannen och mångåriga medlemmen **Manfred Willig** har gått bort. Han föddes i Tyskland 1939, miste båda sina föräldrar under kriget och bestämde sig tidigt för att gå till sjöss.

På 1960-talet kom Manfred till Sverige och började arbeta i dåvarande Skagenlinjen, senare Stena Line. Han fortsatte arbeta i Stena Lines fartyg, som förste reparatör på linjen Göteborg-Fredrikshamn, fram tills han gick i pension.

De som kände Manfred berättar att han var en duktig yrkesman, händig och praktisk och väldigt finurlig. Det han inte kunde, det klurade han ut och lärde sig. Både i arbetet ombord och iland där det kunde handla om allt från att laga bilar till att snickra och dra rör i sitt hus utanför Vara.

Tack för god vakt.

Roland Sandström har avlidit efter en längre tids sjukdom. Han gick till sjöss på 1960-talet och seglade då bland annat i M/S Japan som andre motorman. Efter att ha läst till befäl seglade han ett tag som förste maskinist i olika Broströmsfartyg. Roland lämnade senare sjön och började arbeta iland på Frigoscandia.

Tack för god vakt.



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

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

Var är de viktiga frågorna?

Det drar ihop sig. Det är endast en sommar mellan nu och riksdagsvalet. Och exakt hur snabbt en sommar brukar passera är för de flesta mer än välkänt. Om detta mot all förmodan är ett okänt fenomen för dig så kan jag berätta att en sommar går skitsnabbt.

Jag är uttråkad av den politiska debatten. Det kan såklart låta cyniskt med tanke på läget i Europa just nu. Givetvis tycker jag att kriget i Ukraina är vansinnigt och hemskt. Och vad jag tycker om attackvändningen som ledde till en rekordsnabb ansökan om medlemskap i Nato lämnar jag till en annan gång. Men ni kan ju gissa hur mina tankar går i den frågan. Detta är trots allt en vänsterkrönika. Herregud, jag tar ju längre tid på mig att välja maträtt på krogen än hur kvickt ansökan var påskriven och klar.



Som sagt, invasionen av Ukraina är fruktansvärd. Fel. Käpprätt åt helvete och allt det där. Men jag är ändå uttråkad och uppgiven. Klart att kriget ska debatteras och pratas om. Men hallå? Resten då? Inte ens SD kan använda

sig av pågående galenskaper till sin fördel i valdebatten. Flyktingar från Europa är ju som vi vet ok.

Men ursäkta en simpel arbetare här. Var är debatt och diskussion om det andra då? Det vill säga allt som inte är krig, Putinpriser och Nato. Det som vi, vi som städar, skruvar, serverar, målar och säljer med ett leende varje dag trots onda ryggar eller sönderstressat sinne måste få höra om. Det måste upp på bordet och det måste presenteras lösningar som gör tillvaron bättre för oss.

Vi vill ha bort karensdag, vi vill ha jämställdhet på riktigt och arbetsmiljö som gör att vi ens kan jobba. Kan det pratas om vettig a-kassa, få sjöfarten på fötter och få bort eländet som kallas allmän visstid. Detta är bara några få exempel på relevanta frågor som är viktiga för arbetarklassen. Var pratas det om dem?

Visst, det snackas (och hatas) på sociala medier och på Flashback. Men den riktiga debatten då? Den lyser enligt mig med sin frånvaro. Jag gissar att högern är riktigt glad att dessa frågor är glömda i all galenskap som sker runt omkring oss. För då behöver de inte visa sitt fula anti arbetar-tryne.

IDA WALLIN

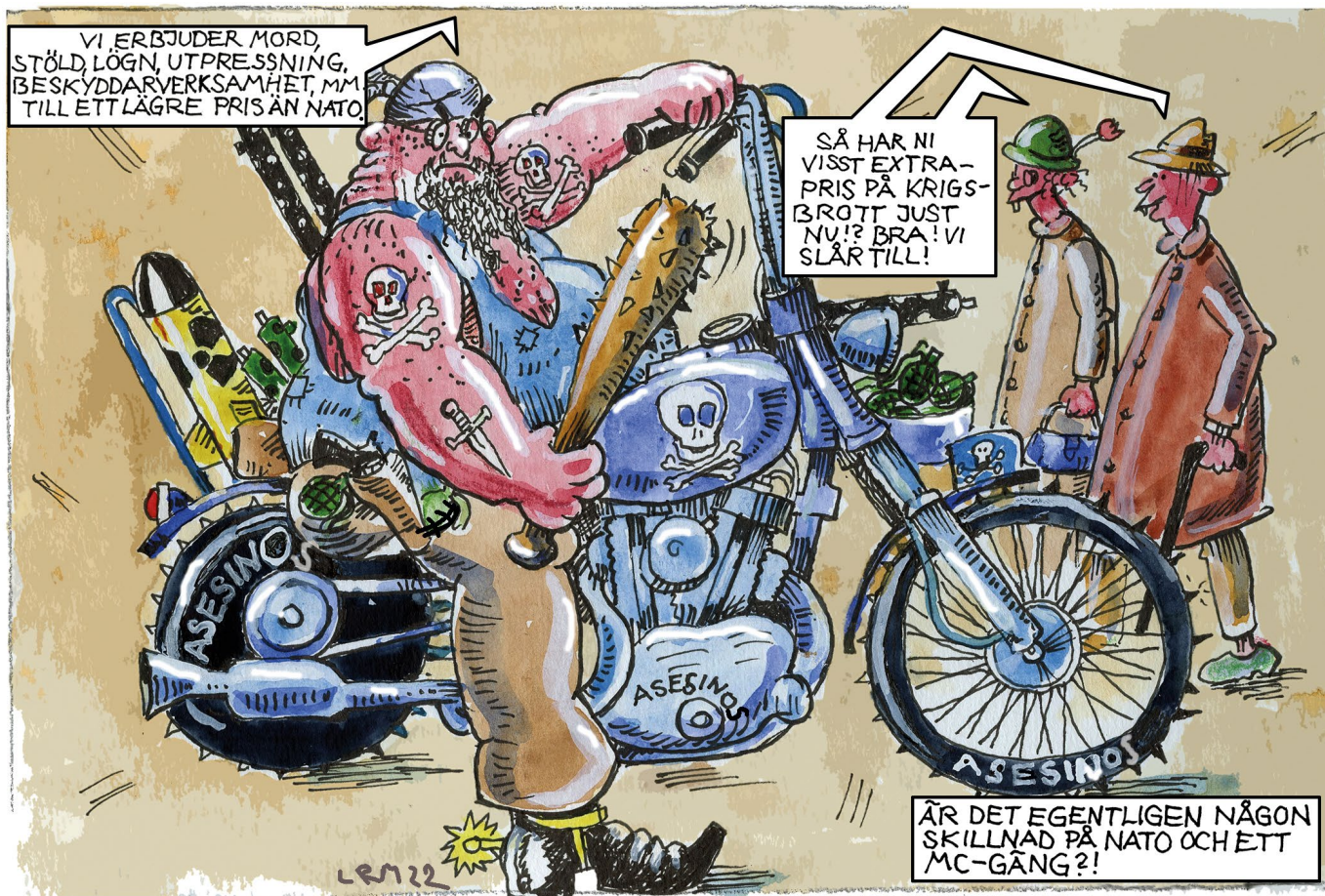


Illustration Lars R Melander

Medlem automatiskt?

Har du sett att fackavgiften dras från din lön varje månad? Det beror på en överenskommelse mellan fack och arbetsgivare.

När du blir anställd i ett rederi som har avtal med Seko sjöfolk blir du ofta automatiskt medlem i facket. Det kallas kollektiv anslutning och regleras i kollektivavtalet mellan arbetsgivaren och Seko sjöfolk.

– På det här sättet kan anställda anslutas till facket från start. Sedan kan man göra valet om man vill fortsätta vara medlem eller inte. Vi tycker att det är ett bra sätt och en trygghet för dig som arbetstagare, säger Mikael Lindmark, ombudsman och kassör i Seko sjöfolk.

– Många medlemmar uppger att det är enkelt att medlemsavgiften dras på lönen, säger Evalotta som arbetar på Seko sjöfolks medlemservice.

Det kan finnas undantag (dvs att du *inte* blir medlem automatiskt) och då behöver du själv ansöka om medlemskap. Det är därför viktigt att du tittar på din lönespecifikation, där ser du om medlemsavgift har dragits eller ej.

Ju fler medlemmar en fackförening har desto starkare blir den – och desto lättare är det att påverka arbetsgivaren och få igenom förbättringar.

– Kollektiv anslutning ger en hypotetisk anslutningsgrad på 100 procent. Det visar på facklig styrka, säger Mikael.

Det är viktigt att vara med i facket för att kunna få hjälp om det skulle behövas.



Foto Dick Gilberg

VAD FÅR DU SOM MEDLEM?

- Facklig hjälp vid eventuella problem på din arbetsplats
- Hjälp via dina medlemsförsäkringar (ingår i medlemskapet)
- Erbjudande om att teckna Help juristförsäkring
- Möjlighet att gå fackliga kurser
- Medlemsförmåner som medlemslån, möjlighet att hyra stuga m.m.
- Medlemstidningarna Sekotidningen och Sjömannen

– Vi vill kunna företräda dig. Är du inte medlem så omfattas du av kollektivavtalet, men vi kan inte företräda dig i förhandling med arbetsgivaren.

Sommarpersonal och vikarier som arbetar ombord under en begränsad period är ibland redan medlemmar i andra fackförbund. Men om något händer är det

viktigt att vara med i *rätt* fackförbund. Jobbar du på Seko sjöfolks kollektivavtalsområde så är det här du ska vara medlem. Vill du

inte byta fackförbund för en kort period kan du vara medlem i båda.

Seko sjöfolks medlemservice möter ibland medlemmar som vill gå ur facket.

– Då tar vi diskussionen och frågar vad de är missnöjda med. Det är viktigt att medlemmar hör av sig så att vi tillsammans kan se över en förändring. Facket behöver drivna engagerade medlemmar. Är du upprörd över något, bra! Vi behöver din energi. Gå medlemsutbildningen! Du behövs för att driva frågor och göra det bättre. ●

MEDLEMSKAPET I FEM STEG

Detta händer när du blir automatiskt ansluten till Seko sjöfolk:

- 1.** Din arbetsgivare drar avgiften för både fack och a-kassa från din lön och skickar summan vidare till Seko sjöfolk.
- 2.** Seko sjöfolk lägger upp dig som medlem och skickar en bekräftelse via mejl.
- 3.** Ett välkomstpaket från Seko dyker upp i brevlådan. Du får också information om medlemsförsäkringar från Folksam samt erbjudande om Helps juristförsäkring.
- 4. Viktigt! Du måste själv ansöka om medlemskap i a-kassan.** Att arbetsgivaren drar a-kasseavgiften betyder inte att du automatiskt är medlem i Sekos a-kassa. Info om hur du ansöker om medlemskap i a-kassan finns på sid 34.
- 5.** Medlemskapet i Seko sjöfolk avslutas *inte* automatiskt med din anställning. Om du slutar arbeta och inte har lön från rederiet, kommer fackavgiften istället på inbetalningskort hem till dig. **Kontakta Seko sjöfolks medlemservice om du har frågor** eller vill göra en förändring i ditt medlemskap.

» Vi vill kunna företräda dig

Annon

A-kassan

Billigare att vara medlem i a-kassan

Från och med halvårsskiftet blir det 25 procent billigare att vara medlem i a-kassan tack vare en skattereduktion som riksdagen nyligen beslutat om.

– Med det här skatteavdraget vill regeringen uppmuntra fler att ansluta sig till a-kassan, säger Alexander Augst som är försäkringschef på Sekos a-kassa.

– De anser att det är viktigt att så många som möjligt omfattas av ett försäkringsskydd i händelse av arbetslöshet. Genom att många är försäkrade kan man hålla både konsumtionsförmåga och köpkraft uppe vid exempelvis en

lågkonjunktur vilket är gynnsamt för samhället i stort.

Vad behöver man som medlem göra för att få ta del av avdraget?

– Man behöver inte göra någonting. Detta sköts automatiskt via skattsedeln genom att vi på a-kassorna lämnar kontrolluppgifter till Skatteverket. Som medlem i Sekos a-kassa blir medlemskapet nästan 450 kronor billigare per år.

Kontakta Seko sjöfolk

MEDLEMSSERVICE

0770 45 79 50

Telefontider:

mån–tor 9–11 & 13–15
fre 9–11 & 13–14

E-post: sjofolk@seko.se

Hemsida: www.sjofolk.se

Postadress:

Seko sjöfolk
Fjärde Långgatan 48
413 27 Göteborg

Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDEN

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

Ordförande Kenny Reinhold

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

Vice ordförande Peter Skoglund

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

Kassör Mikael Lindmark

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

Ombudsman Oskar Lindskog

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

Ombudsman Pelle Andersson

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

AKTIVT INTRÄDE I A-KASSAN

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

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



www.sjofolk.se

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 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- anför 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

Vakant

Blidösbolaget

Sektionsordförande Daniel Estius,
070 623 91 84,
daniel.estius@gmail.com

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

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

Vakant

ForSea

Sektionsordförande Sanna Kallenberg,
+46705186214,
sanna.kallenberg@forseaferry.com

Vice sektionsordförande Sebastian Rydell

Gävle Hamn

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

Luleå Bogserbåt

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

Örnö Sjötrafik

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

Ressel Rederi

Kontaktombud Anton Lindqvist
076 162 98 48,
skyddsombud.resselrederi@gmail.com

Silja Line

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

Vice sektionsordförande Jonas Källström

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

Styrsöbolaget

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

Svitzer Faroe Islands

Vakant

Terntank

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

TT-Line

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

Vice sektionsordförande Håkan Ziethén

Viking Icebreaker

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

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

Viking Line

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

1:e vice sektionsordförande Kenth Holmgren, 076 097 54 08

2:e 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



Äntligen får du medlemspris på försäkringar
för villa, bostadsrätt och hyresrätt.

Livet kan förändras, och din försäkring kan behöva hänga med. Du som är medlem
i Seko Sjöfolk får nu lägre pris på Folksam villaförsäkring, bostadsrättsförsäkring och
även när du uppgraderar din hemförsäkring. Helt enkelt rätt skydd för hur just du bor.
Till medlemspris, så klart!

Försäkra ditt boende till medlemspris på folksam.se/seko-sjofolk

Försäkra ditt
boende till
medlemspris!



Folksam