

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 4 JUNI 2021 ÄRGÅNG 10

REPORTAGET

JÖBBA PÅ EN BOSTADS- PLATTFORM

TEKNISKE CHEFEN PATRIK SUNDOVIST
TAR HELIKOPTER TILL JOBBET

TEMA

GÖTEBORGS HAMN

• FYLLER 400 ÅR • HAMNEN EXPANDERAR • MINSKAR SINA UTSLÄPP • DIGITALISERAR

**Vågrätt – Jämställdhet är allas ansvar
Belöningsdagen blev av digitalt**

KULTUR/HISTORIA SJÖMANSHANTVERK

Nina Naess brinner för knopar

INTERVJUN CAREER EVENT

Mässa bakom skärmen

Sänkta krav är inte ett alternativ

JUNI

Och den ljusnande framtid är vår, så lyder en av raderna i studentsången, skriven 1852 av Herman Säterberg. Sjöbefälsföreningen kan ju tyvärr inte i år heller, på grund av Corona, besöka våra skolor och gratulera våra studenter personligen. Det är alltid en mycket trevlig högtid som vi ser fram emot, förväntansfulla elever som bara längtar efter att bli utsläppta från skolan. Både sjöbefälselever och sjömansskoleelever får i år fira sin examen i en begränsad skara och med utgångspunkt från de rekommendationer som Folkhälsomyndigheten ger. Sjöbefälsföreningen ber härmed om att få gratulera alla som nu tar examen och skall ge sig ut i arbetslivet, alternativt sikta mot nya utmaningar i form av en vidareutbildning.

Med de signaler vi har så borde våra nyutexaminerade studenter ha en strålende framtid att se fram mot. Vi har flera rederier som söker personal och det är till och med ett par nybyggen som troligen är på väg in i det svenska fartygsregistret. Detta ihop med att branschen ser svårigheter att rekrytera fler personer till våra sjöutbildningar, speciellt sjöbefälsskolorna har tomma utbildningsplatser, borde betyda att alla som nu tar examen kan komma i arbete ganska snart.

Vis av erfarenhet finns det dock alltid några varningsklockor att se upp med. Det ena är att vi fortfarande har alldeles för många nautiker som står till arbetsmarknadens förfogande. Det finns cirka 60 nautiker att tillgå och hälften av dessa har sjökaptensbrevet ute, lyckligtvis finns det endast cirka 10 med en klass V. Det är framför allt dessa personer, våra Klass V, som behöver få arbeten inom kort. Klass V är oftast personer med sjökaptensexamen men utan speciellt många månaders sjötid. Samma problem, fast åt andra hållet, har vi på teknikersidan. Där finns, i princip, ingen alls att få tag i.

Vad som gäller för intendenturbefälen vet vi för lite om

i dagsläget. Dels har den nystartade utbildningen i Kalmar inte examinerat någon ännu, dels har vi lite svårtydd statistik att tillgå. Just intendenturavdelningen är den som blev värst utsatt då pandemin brakade loss, men samtidigt den som kommer igång snabbast då allt drar igång i takt med att restriktionerna lättas. Och så får vi inte blunda för problemet med att det finns konkurrenter till redarna i att få anställa våra välkvalificerade sjöbefäl. Framförallt är det tekniker och intendenturbefäl som sugts upp av landbaserade arbetsgivare. De är snabba att ge jobberbjudanden och erbjuder mycket bra villkor, kanske något för våra redare att tänka på.

Marknadsföring och rekrytering är ett arbetsgivaransvar och det har väl varit lite så och så med detta. Ibland är det otur och fel tajming, ibland är det totalhaveri i tankebanorna. Tajmingen är naturligtvis svår att förutse, men förenklat har vi noterat en konjunktursinuskurva som varar ungefär i en fyraårsperiod. Det tar fyra år att gå igenom en sjöbefälsutbildning, lite kortare tid för sjömansskolan, vilket innebär att den som söker och påbörjar sina studier då allt är som bäst och alla är positiva, tar sin examen och ska ut i arbetslivet då läget är som sämst. Så var det till exempel då satsningen som kallades sjöfartskaravanen gjordes 2008, alla skrek efter folk och en fantastisk satsning gjordes vilket fick till följd att rekordmånga sökte sig till sjöfartsutbildningar. Vad hände då dessa personer tog examen fyra år senare, jo 2012 hade vi 800 varslade och den svenska handelsflottan minskade med 28 procent. Då blev det till stor del Sjöbefälsföreningen som fick ta skit av studenterna, det blev liksom vårt fel att det inte fanns arbete åt alla.

Ett annat sätt som redarna tidigare försökt lösa sina problem med, är att sänka krav på både intagnings- och utbildningsnivå. Detta har lyckligtvis stoppats tidigare och vi hoppas verkligen inte att de rykten vi nåtts av nu är sanna. Vi har tidigare sett vad som händer med personer som fått en tunnare utbildning och fastnat i lägre behörigheter, det blir alltid de med sämst kvalifikationer som först får gå då det blir dåliga tider. Sverige måste värna om sin status som nation med en utbildning på hög nivå som är både komplett och innehåller betydligt mer än enbart internationella miniminivåer. STCW Code and Convention är en internationell standard som är framtagen för att höja nivån på utbildningen i de nationer och/eller på de utbildningsinstitut som tidigare haft en alldeles för låg nivå. Då vore det en stor skam för Sverige som sjöfartsnation att sänka sig till den nivån. Det var dessutom en av de första utfästelserna som IMO gjorde. STCW är till för att höja säkerheten till sjöss och för att höja genomsnittsnivån, absolut inte för att sänka nivån i de länder som redan idag ligger i förkant.



MIKAEL HUSS



4



sjöbefälen Nr 4

04 Nyheter

Belöningsdagen lever – digitalt
Jämställdhet är allas ansvar
130 miljoner till Sjöfartsverket
Pandemin kan få långsiktiga effekter inom sjöfarten

12 Fackligt

Rätten till arbete
Ordförande har ordet

14 Reportaget: *Floatel Victory*

Teknische chefen Patrik Sundqvist jobbar på en bostadsplattform

18 Intervjun: Sebastian Carpelan

Studentmässan Career Event blev digital

22 Tema: Göteborgs hamn

Göteborgs hamn fyller 400 år
Hamnen expanderar
Anlöpen blir digitala

30 Kultur/historia: Sjömanshantverk

Nina Naess är femte generationen knopmakare

34 In English: The Port of Gothenburg

The calls will be digital



22



30

Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 9 Utgivningsdag 11 juni 2021

Ansvarig utgivare Mikael Huss

Redaktör Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

Layout Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

Adress Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress Flygfältsgatan 8 B

Telefon 08-518 356 00 vx

E-post sjobefalen@sjobefal.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 2001-3604

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2020

Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
info@display-umea.se

Framsidesbild Bostadsplattformen *Floatel Victory*.
Foto Patrik Sundqvist

TS-kontrollerad upplaga 6 400 ex

MEDLEM AV 

Belöningsdagen lever – digitalt

För andra året ställdes Sjömanshusstiftelsens belöningsdag in som öppet möte på grund av pandemin. Men liksom i fjol delades belöningar ut ändå. Här redovisas ett urval av såväl 2020 som 2021 års belönade innovationer. TEXT BENKT LUNDRÉN FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM MAJ 2021

Sjöfarten lever trots pandemin – om än med ett rejält dipp för passagerartrafiken. Därför fortsätter Stiftelsen Sveriges Sjömanshus sin tradition att utdela belöningar till tekniska nyheter, sjömansidrott, räddningsinsatser och litteratur. Varken i fjol eller i år arrangerades dock något öppet möte, där belöningarna presenterades, utan beslutades digitalt.

Här är några av 2020 års arbetsbelöningar, innovationer som genast kan tas i bruk:

Filip Westlund och Carl Olsson, 1e respektive 2e fartygsingenjör i *M/T Tern Ocean* fick 20 000 kronor för en lösning på ett ständigt gissel för maskinpersonalen: separatorerna. Ofta larmar dessa inte för att det är något fel på o-ringarna eller andra tätningar utan på grund av läsvattnet. Förslagsställarna har konstruerat ett enkelt test av separatorns backventil, som skruvas loss och därefter monteras åt båda hållen för att kontrollera fritt flöde åt ena hållet och att den håller tätt åt andra. Därigenom sparas både tid och pengar genom att slipa onödigt byte av fullt fungerande o-ringar och tätningar.

Westlund och Olsson tilldelades också 40 000 kronor för en 3D-printad kamerasläde för kolvringsinspektioner. Tidigare har fotograferingen gjorts manuellt genom spilluftsportarna, något som gjort att kvaliteten på bilderna varierat en hel del, när det varit svårt att hålla kameran stilla. Förslagsställarna har konstruerat en halvmånformad stålskena som passar runt cylinderfodret och en släde som fixerar kameran.

Westlund och Olsson fick även 6 000 kronor för en portabel pall att haka på alla räckverk i ett fartyg. Pallen saknar markkontakt och riskerar därmed inte att halka eller fastna i gallerdurken.

Johannes Klefbohm, teknisk chef i *M/T Ternvag*, fick 10 000 kronor för en metod att rengöra slangarna till SCR-katalysa-

torns NOX-mätare. Katalysatorn minskar utsläppen av kväveoxider, och mätaren styr insprutningen av urea. Men slangarna sotar lätt igen. Förslagsställaren har kommit på en effektiv metod att rengöra slangarna med arbetsluft.

Rengöring av bränsleventilerna

Fredrik Wiman, 1e fartygsingenjör i *M/V Carmen*, fick 10 000 kronor för en metod att förenkla rengöringen av bränsleventilernas säten. Ventilerna fastnar lätt på grund av korrosion och koks. Förslagsställaren har konstruerat ett kullager i ventilens tryckplatta, en metod som stiftelsen tror är användbar även för andra ventilensäten.

Jan Mattsson, 1e fartygsingenjör i *M/S Stena Nautica*, fick 10 000 kronor för en enligt stiftelsen "busenkel" metod att demontera bussningar. Detta kan vara svårt, och inte sällan försöker man pressa ut bussningen genom att borra eller slipa, varvid själva komponenten kan skadas. Förslagsställaren har konstruerat en gängtapp som skruvas ner i bussningen, varefter hela komponenten kan sättas i en hydraulpress, och bussningen lossnar lätt.

Erik Johansson och Ingemar Eriksson, 1e fartygsingenjör respektive reparatör i *M/S Finntrader*, fick 14 000 kronor för en förbättrad låsmekanism på räckverken på fartygets viktramp. Tidigare var man tvungen att lossa en plåt och två skruvar för varje lås. Ofta glömdes ett lås bort, och räckret gick sönder. Förslagsställarna har konstruerat en annan låsmekanism, som varit i bruk i ett år på fartyget, och ingen plåt har skadats. Dessutom har personalens ryggar sparats, eftersom de med den gamla mekanismen tvingades ligga dubbelvikta för att lossa plåten och skruvarna.

Fyra ur *M/S Silja Symphonys* besättning, 1e fartygsingenjörerna Jan Brännlund och Johan Sturesson samt reparatörerna Lennart Elfving och Bengt Arne Nyh, fick 20 000 kronor för förbättringar av arbets-

miljön i maskin. Dels har de konstruerat en lucka att transportera topplock och andra stora motordelar. Därtill har de med hjälp av vakuumsystemet underlättat kontrollen att rör och munstycken är rena vid tester av torrsprinkler och drenchersystem.

Befälhavare Dennis Stigson och matros Mikael Nilsson i *M/V Scandica* fick 20 000 kronor för konstruktionen av ett reservljus till lysbojar. När ljuset slocknar i en lysboja har tidigare ofta besättningen i mindre båtar tvingats sätta reservbatteri eller ny lykta på ett riskabelt sätt. Förslagsställarnas alternativ är en "doktorshatt", med vilken en reservlykta driven av solceller lätt kan placeras på den befintliga bojkupolen.

Safety officer John Wislander i *M/S World Dream* fick 30 000 kronor för en anläggning för grundläggande brandträning ombord. Handeldsläckare kan användas flera gånger utan ny laddning, och läcktätning kan övas på ett verklighetstroget sätt. Flera tusen personer har utbildats ombord i träningsanläggningen med mycket gott resultat.

Ökad säkerhet vid livbåtsövningar

Överstyrmans Love Brovik i *IB Atle* fick 25 000 kronor för en konstruktion som ökar säkerheten vid livbåtsövningar. Fånglinans krok är konstruerad för att fjärrutlösas från livbåten i skarpt läge, inte för att kopplas igen vid övning. Därför har det varit väldigt besvärligt att öppna kasthakens spärr och sedan lägga fånglinan och kasthaken rätt för att åter låsa spärrarna. Både kläm- och krossador har förekommit. Förslagsställaren har gjort en lösning, där fånglinan kan slås i med en hand, vilket betydligt underlättar hanteringen.

Alexander Wanselin, 2e fartygsingenjör i *M/S Stena Vision*, fick 20 000 kronor för konstruktionen av en ny spolrigg för filterstavar. Därigenom kan de rengöras på ett ergonomiskt och arbetsmiljömässigt bättre sätt, som dessutom går snabbare.

1e fartygsingenjör Manuel V. Layan och motorman Michael R. Ayo i *M/T Bit Viking* fick 20 000 kronor för en säkrare konstruktion av stålskivorna i förrådet. De har tillverkat ett materialställ som är förankrat i durken och en broms som säkrar stället medan stålskivorna lyfts i och ur. Därigenom minskar risken att skivorna ger sig i väg i oönskad riktning.



Karl Karell och Cecilia Österman presenterade de belönade på stiftelsens digitala Belöningsdag.



Lena Göthberg fick hederspris för sin Shipping podcast.



Andre fartygsingenjör Jan Saldh på *M/T Tern Ocean* blev belönad för sin flyttbara verktygsbänk med förvaring.



Ett urval av de belönade under 2020-2021.

Teamledaren Morgan Segerberg med kollegor fick 30 000 kronor för ergonomisk förbättring av pentryt bakom vinterträdgården högst upp i *M/S Birka*. Detta är en populär oas för passagerarna med brasseri och barer. Pentryt har byggts om med en större diskbänk, ett överhäng för lättare diskföremål och flytt av en backförvaring.

Stiftelsen delar också ut utvecklingsstipendier till innovationer som behöver vidareutvecklas. Ett sådant på 30 000 kronor fick 1e maskinreparatör Peder Eriksson i *M/S Silja Galaxy* för en hängande traversplattform till byte av exempelvis lysrör eller branddetektorer ovanför huvudmaskinerna. Genom plattformen, där det finns en rejäl fotplatta, ryggskydd och fallskyddssele blir arbetet säkrare.

Idrottsbelöning till *Stena Nautica*

Stiftelsens årliga idrottsbelöning gick till Vaike Frederiksen och Jan-Eric Alcén, food and beverage supervisor respektive befälhavare i *M/S Stena Nautica*. Besättningarna i hela Stena Line har enligt stiftelsen på ett föredömligt, entusiastiskt och

målmedvetet sätt engagerat sig för friskvård, motion och idrott. Frederiksen och Alcén har varit två centrala eldsjälar i detta arbete och tilldelades 20 000 kronor.

Två sjöräddningsbelöningar på vardera 20 000 kronor delades ut. Det ena gick till båtägarna Jonathan Bark och Emelie Lott, som ideellt övernattade vid Grönemad brygga utanför Grebbestad. Mitt i natten hör de rop från en nödställd, och med hjälp av andra båtägare som de väcker upp kan de få upp den nödställda, som varit nära att drunkna. Stiftelsen konstaterar att Barks och Lotts ingripande sannolikt räddade livet på mannen.

Till årets belöningsdag fick Stiftelsen kontakt med ägaren till den vattenskoter som först lokaliserade den nödställda, Petter Birkedahl. Med sig på skotern hade han sin 14-åriga dotter Amanda, vars ficklampa ledsagade de övriga i räddningsarbetet. Eftersom Birkedahls spelade en lika viktig roll i arbetet, tilldelades de årets sjöräddningsbelöning på 20 000 kronor.

Den andra räddningsbelöningen 2020 utdelades till jorden-runt-seglarna Annika och Thomas Svensson i båten *S/Y Asta*.

Mitt ute på ett blåst Atlant på väg mellan Gran Canaria och Barbados fick de ett mayday från en fransk familj, som drabbats av masthaveri. Svenssons tog sig till den havererade båten och hjälpte upp de tre ombord. Den franska familjen hade drivit i 15 dagar. Stiftelsen konstaterar att paret Svensson visat prov på synnerligen gott sjömanskap, generositet och ansvarstagande.

Göthberg får belöning för podcast

En hedersbelöning på 20 000 kronor delades ut till juristen och sjöfartsprofilen Lena Göthberg, framför allt för den Shipping Podcast som hon grundade 2015. Den handlar om människor inom sjöfartsnäringen, och fram till 2020 hade hon gjort 135 inslag med deltagare från hela världen. Shipping Podcast är nerladdad i minst 165 länder med 6 000 nedladdningar varje månad.

Stiftelsen ger Göthberg belöningen även för hennes hängivna arbete i Nautiska föreningen, där hon är den första kvinnliga ordföranden, och i Wista, den internationella föreningen för kvinnligt sjöfolk.

Stiftelsens årliga litteraturpris på 20 000 kronor delades ut till Leos Müller, professor i historia vid Stockholms universitet och föreståndare för Centrum för maritima studier. Han har författat flera skrifter inom ämnet.

2021-års belöningar

Därmed över till årets belöningar.

Fartygsingenjörerna i *M/T Tern Ocean* Filip Westlund och Carl Olsson fick belöning även detta år, 20 000 kronor för konstruktion av glidskenor i rostfritt stål samt förlängda kablar och slangar till diskmaskin. Därigenom kan maskinen lätt dras ut, när den behöver service. När den används hålls den på plats av fyra bultar.

Carl Olsson fick även 20 000 kronor för en metod att hygieniskt spola ren avloppstanken. Metoden innebär att tanken kan spolvas ren med ett munstycke utan att man behöver lyfta på luckan. Med hjälp av ett synglas kan man bedöma om spolning behövs och hur de goda bakterier som står för nedbrytningen mår.

Två andra av fjolårets mottagare som belönades även i år var Erik Johansson och Ingemar Eriksson, 1e fartygsingenjör respektive reparatör i *M/S Finntrader*. De har konstruerat en metod att värma upp inredningen med cirkulerande varmvatten. Tidigare användes ånga, vilket kunde skapa ångsmällor med trasiga rör och störd nattsömn för både besättning och passagerare. Den nya metoden eliminerar dessa problem.

Robin Albertsson och Henrik Petersson, teknisk chef respektive 1e fartygsingenjör i *M/S Sigrid* fick 15 000 kronor för en smidig arbetsplattform till huvudmaskin för underhålls- och inspektionsarbeten. Därigenom undviks besvärliga arbetsställningar och risken att halka och falla. Plattformen är också utformad så att den inte

behöver tas bort för att öppna kamluckor och vevhusluckor.

Christopher Stadelmann och Kristoffer Hylak, 2e styrman respektive matros i *M/S Stena Nautica*, fick 10 000 kronor för en klosshållare till bildäck. Därmed behöver man inte längre böja sig ner för att plocka upp var och en av de 30–40 klossar som används vid en normal lastning. Klossarna ligger inte heller i vägen i spantfacken, när däck ska spolvas.

2e fartygsingenjör Jonas Sandell i *M/T Ternsund* fick 10 000 kronor för en specialtillverkad vaggga till filterhus. Den hängs på ett rör, och filterhuset hålls på plats med en klämring, varefter filtret gängas ur, huset vinklas för att hålla ur oljan och filtret byts ut. Tid och kraft sparas vid en hantering som tidigare kunnat orsaka skador på både person och material.

Mattis Nilsson och Johan Manneby, 2e fartygsingenjör respektive motorman i *M/S Stena Nautica*, fick 10 000 kronor för en anordning med pump och spolslangar vid rengöring av spilluftkylare. Därmed undviks besväret att brottas med taljor och rör.

10 000 kronor för en korkboll

Philip Fredriksson och Joakim Bergström, 2e styrman respektive överstyrman i *IB Atle*, fick 10 000 kronor för en korkboll som används för att enkelt öppna nödutgångar från insidan. Dessa är låsta med hänglås på utsidan, som kan lossas med en sprint från insidan. Korkbollen fästs i tampen som drar ut sprinten, och eftersom bollen är målad i varselfärg går det snabbt och smidigt att öppna låset, även i mörker med handskar på.

Victor Nordholm och Love Brovik, också 2e styrman respektive överstyrman i *IB Atle*, fick 10 000 kronor för ett alarmsystem vid tankarbete. En varningslampa

med starkt blinkande ljus signalerar fara för personal inne i tanken på ett tydligare sätt än alarmklockor och muntliga varningar. Det är en angelägen förbättring med tanke på alla olyckor, även med dödlig utgång, som skett i slutna utrymmen.

Viking Supply Ships tilldelades 21 000 kronor och hedersomnämning i form av stiftelsens diplom för de många förslag som inkommit från deras personal. Många personer på flera fartyg har samarbetat för att utveckla arbete och arbetsmiljö.

Ölandsfärjan vann Motionsligan

Idrottsbelöningen på 20 000 kronor gick till besättningen på *M/S Solsund*, som sommardag trafikerar Oskarshamn-Byxelkrok under smeknamnet Ölandsfärjan. Ordinarie besättning är bara fyra, men under året har ytterligare 15 engagerats, varav flera sjöbefälslever. 2019-2020 vann de Motionsligan, som går ut på att få med så många som möjligt ur besättningen till motionsaktiviteter. 2020 blev de 3:a i sjömansidrottens friidrottstävling Sjöpokalen. Stiftelsen påpekar vilken bragd det är att under ett år med pandemi genomföra motionsaktiviteter samt friidrotts- och golftävlingar. Särskilt beröms befälhavaren Måns Larsson som en stor eldsjäl i sammanhanget.

Årets litteraturpris på 20 000 kronor delas mellan Dick Henriksson och Gert Malmberg, som skrivit var sin informativ bok i ämnet rederihistoria. Henrikssons bok "Transatlantic – i krig och fred" kom ut 2018 och Malmbergs "Svenska Orient Linien – rederiet som överlevde" kom ut i fjol. Böckerna kompletterar varandra, eftersom de båda rederierna periodvis har en gemensam historia och under flera decennier var grannar på Packhusplatsen i Göteborg. **B L**



Sjöfartsutbildningar

Kursdatum

SOMMAR 2021

www.sjofartsutbildningar.se
info@sjofartsutbildningar.se

<p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; padding: 2px;">HELSINGBORG</p> <p>BST refresh 15–16 juni 30–31 augusti 13–14 september</p> <p>AFF refresh 16–17 juni</p> <p>Kombi refresh (BST+AFF) 15–17 juni 23–25 augusti</p>	<p style="text-align: center; background-color: #0070c0; color: white; padding: 2px;">GÖTEBORG</p> <p>BST refresh 16–17 augusti</p> <p>Kombi refresh (BST+AFF) 16–18 augusti</p>
---	---

FÖRNYA ERA
CERTIFIKAT
MED OSS!



Brandskyddsföreningen
Norrbotten

APROPÅ VIKING GLORY:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



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 Sjöfartshotelllets entré - **Hotellbokning** 08-517 349 80

Jämställdhet är allas ansvar

Årets första Vågrätt-webinarium hölls digitalt i Seko sjöfolks regi. Ämnet var ”Jämställdhet – allas ansvar” och för att vända på perspektiven var alla föreläsare den här gången män. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

GÖTEBORG MAJ 2021

– Resan med Vågrätt har varit lång, men vi har inte ens kommit ut ur hamn.

Så säger Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk i sitt inledningstal på Vågrätts webinarium ”Jämställdhet – allas ansvar”. Vågrätt är ett samarbete som startades i kölvattnet av metoo, och som inkluderar de flesta aktörerna inom sjöfarten och syftar till att förbättra jämställdheten och motverka trakasserier ombord. I år är det Seko sjöfolk som håller i ordförandeklubban för Vågrätt, och därför också inledde webinariet. Seko sjöfolks ordförande Kenny Reinhold uttryckte sig så här:

– Det handlar om allas lika värde. Det är en mänsklig rättighet att bli jämlikt och jämställt behandlad. Det handlar om vanligt jävla folkvett. Behandla alla med respekt!

Talarna vid webinariet var alla män, detta eftersom jämställdhetsarbetet ofta drivs av kvinnor.

Först ut var Dennis Nyström från organisationen MÅN som jobbar med kopplingen mellan jämställdhet och våld. De arbetar förebyggande mot diskriminering, trakasserier och våld.

Dennis pratade bland annat om våldspyramiden, där det som kommer högst upp i toppen är det vi oftast associerar med våld, som mord, våldtäkt och miss-handel. Då blir våld något som känns långt borta från oss själva. Men våldet bör-

jar tidigare än så, längst ner i pyramiden finns sexistiska, rasistiska och homofobiska skämt, bilder och kommentarer, verbala angrepp, tafsningar, anspelningar, och så vidare. Då kommer våldet plötsligt närmare, de flesta av oss har varit med om såna situationer.

Dennis visade också upp definitionen av våld som de använder sig av: ”Våld är varje handling riktad mot en annan person, som genom denna handling skadar, smärftar, skrämmer eller kränker, får denna person att göra något mot sin vilja eller avstå från något som den vill”.

Med den definitionen har nog de flesta av oss både utsatt andra och utsatts själva, för våld. Och det var också Dennis huvudbudskap, att man måste gå till sig själv först och fundera över sina egna beteenden och värderingar.

Lätt att bli del av skadlig kultur

Näste talare var John Leijonmarck från IT-konsultbolaget Netlight. Han jobbar med ett projekt kallat Purple Pill, inspirerat av filmen Matrix, det vill säga att man ska välja ett verklighetsbaserat piller. Projektet engagerar män i jämställdhetsarbetet och anordnar bland annat luncher där män inom bolaget kan träffas för att prata om jämställdhet, och hur man kan agera i olika situationer.

Jacob Wagner från fackförbundet Byggnads berättade om projektet Stoppa machokulturen som han varit med och startat. Han berättade också om hur lätt det är att bli en del av en skadlig kultur och hur han själv varit med om just detta.

– Det blev en chock att som 15-åring möta machokulturen på byggnadslinjen på gymnasiet. Det fanns en förväntan på oss att vi var bråkstakar, så då blev vi det. Lärarna ville förbereda oss på ’det hårda livet’.

– Kulturen fortsatte på arbetsplatsen. En dag stod vi några stycken och lindade in en lärning i packtejp. In kommer en av de äldsta på bygget och skriker: ’Vad håller ni på med? Det här är inte kul!’

Han fortsätter:

– Det här var min första väckarklocka. Vad har hänt med mig? Jag har blivit som en av de jag tyckte var svin.

Efter det började Jacob engagera sig fackligt och till slut startade han kampanjen Stoppa machokulturen. Idag är han anställd på Byggnads för att driva den.

– Du som individ är med och sätter en standard. Kulturen bör vara inkluderande och schysst. Det kan vara kul med ett hårt skämt, men det är en slippery slope. Helt plötsligt står du där och slår in en kollega i packtejp.

Färre föreläsningar – fler workshops

Även Joakim Lund, Chief Commercial Officer på Thun Tankers, var med och berättade om deras jämställdhetsarbete och hur de upplever att de har blivit mer attraktiva som arbetsgivare, och dessutom mer lönsamma, sen de började jobba mer aktivt med jämställdhet.

Webinariet avslutades med ett panel-samtal med föreläsarna. Panelen fick bland annat svara på frågan Hur når vi ut med budskapet till fartygen, hur når vi de på ’golvet’?

– Vi hade samma erfarenhet när vi jobbade med Kriminalvården, att det nådde ut till cheferna, men inte vidare. Men till slut fick de med det i sina utbildningar. Det viktiga är att man får konkreta verktyg, att skapa de här samtalen och rummen. Ju mer en gör, desto mer ser en behoven av dem. Att förändringspotentialen finns hos en själv. Ha färre föreläsningar och fler workshops, säger Dennis Nyström.

– Om man kan bygga ett förebildskap och skapa en majoritet så blir den svår att ignorera, säger John Leijonmarck.

– Det är viktigare med botten upp än toppen ner om det är en stor organisation, säger Jacob Wagner.

– Man måste leva värderingarna som ledare, säger Joakim Lund.

– Om det är något nytt, börja inte där problemen är som störst. Börja i det lilla och låt det växa, säger Dennis. **SC**



130 miljoner till Sjöfartsverket

Sjöfartsverket får ett tillskott på 130 miljoner kronor. Detta föreslår regeringen, efter en överenskommelse mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna. Tanken med pengarna är att lindra de negativa effekterna av pandemin.

– Detta är ett mycket välkommet besked, och jag uppskattar regeringens lyhördhet att vi behöver ett ekonomiskt tillskott i en tuff tid. Vi har haft en bra dialog med departementet om detta, säger Katarina Norén, generaldirektör vid Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

Smittade filippinska sjömän i svenska fartyg skapar kaos

Om fartyg anlöper svensk hamn och någon sjöman ombord testas positivt för covid-19, kan denne placeras i karantän – förutsatt att sjömannen är medborgare i Sverige eller annat EU-land. Men åtskilliga kommer från länder utanför EU, oftast Filippinerna, och då uppstår problem.

Det mest uppmärksammade fallet är *Fure Vinga*, som anlöpte Göteborg i januari. Flera filippinska sjömän ombord var smittade, och till dessa kunde varken hamnen, hotellen eller myndigheterna hjälpa till med karantänboende. Furetank tvingades placera fartyget på redde och isolera de smittade så gott det gick, men fler blev smittade varav en blev så dålig att han måste skickas till sjukhus. Lyckligtvis tillfrisknade han. Till sist tröttnade rederiet. De smittade inkvarterades i en källarlägenhet hos Furetanks vd Lars Höglund, och en ny besättning mönstrade på. Lars Höglund säger till Sjöfartstidningen att han är besviken på den uteblivna hjälpen från myndigheterna. Han menar att myndigheterna i England och Holland varit mer hjälpliga, när rederier där råkat ut för samma situation.

Årets första kryssningsanlöp

Den 25 maj anlöpte för första gången i år ett kryssningsfartyg till svensk hamn. Det var *Mein Schiff 1* från TUI Cruises. Passagerarna, i huvudsak tyskar, var tvungna att visa upp ett negativt covid-19-test. Kryssningen fortsatte genom svensk och finsk skärgård till Åbo. Det var en så kallad blå kryssning, vilket innebär att passagerarna inte fick gå i land.

Arbetsbrist i Viking Line

I början av mars varslade Viking Line både befäl och manskap på *Viking Cinderella*. För befälen rörde det sig då om 12 tjänster inom intendenturen. I mitten av maj avslutades arbetsbristförhandlingarna och Sjöbefälsföreningen har lyckats få ner antalet som drabbas av arbetsbristen till 5 befäl.

– Vi är naturligtvis ledsna att vi inte kunde få ner antalet uppsägningar till noll men det var tyvärr inte möjligt i dessa tider. Arbetsbristen skedde trots att vi in i det längsta hyste hopp om att nuvarande avtal om korttidspermittering skulle kunna räcka för att undvika uppsägningar, säger Lennart Jonsson, ombudsman på Sjöbefälsföreningen.

Mer information har gått ut till medlemmarna lokalt.


Sjömanskyrkan Stockholm



Nynäshamn
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.

Våra verksamheter är

- Fartygsbesök i Stockholm, Södertälje, Nynäshamn och närliggande hamnar.
- Läsrumsverksamhet
- Gudstjänstliv
- Diakoni
- Pensionärs- och föreningsverksamhet

Kaknäs Sjömanscenter
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



Telefon: 08-566 943 30
E-post: info@sjomanskyrkan.com
Hemsida: www.sjomanskyrkan.com

Larm om kanotist i vattnet.

Vi skickade omedelbart ut en hårfrisör.



Till havs kan allting hända. En dröm kan förvandlas till mardröm, en strålande dag kan fortsätta med en åskstorm och en stilsäker hårfrisör kan visa sig vara en flexibel sjöräddare. Man vet aldrig.

Just därför är det så viktigt att Sjöräddningssällskapet och våra frivilliga sjöräddare finns. Välkommen som medlem på sjoraddning.se. Eller swisha en gåva till 900 5000.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.

Dina pengar kommer fram! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Lysande doktorshatt gör arbetsmiljön säkrare

En solcellsdriven lysbojsbelysning underlättar servicen av lysbojar i svenska farvatten. Sjömanshusstiftelsen har belönat männen bakom innovationen – befälhavare Dennis Stigson och matros Mikael Nilsson – med 20 000 kronor för deras säkerhets-höjande initiativ.

Farledsfartyget M/S Scandica har service- och underhålls-ansvar för cirka 300 lysbojar utmed svenska kusten. Lysbojarna är utspridda inom ett område som sträcker sig från norska gränsen i väster, ner längs sydkusten och vidare upp till Västervik i Östersjön. Lysbojar placerade längre norrut servas av systerfartyget M/S Baltica. En gång om året genomför besättningen på Scandica ett planerat underhåll av varje lysboj, men lysbojarnas utsatthet gör att de ibland slocknar mellan serviceintervallerna. Då är det bråttom att få igång lyset igen så att sjösäkerheten upprätthålls.

”Det är verkligen inte lätt att göra det här samtidigt som båten gungar i en takt och lysbojen i en annan”

– Eftersom vi bara har två stora farledsfartyg kan man ge sig den på att man befinner sig i andra änden när något går sönder, säger Dennis Stigson, befälhavare på Scandica. Då brukar vi skicka ut någon av våra mindre servicebåtar istället eller be någon att följa med en lotsbåt eller sjöräddningsbåt ut, men det är ganska riskabelt för mindre båtar att serva lysbojar.

När en lysboj servas av ett större farledsfartyg lyfts hela lysbojen ombord med kran och felsöks ute på däck. Men den möjligheten finns inte på de mindre båtarna. Där måste någon i besättningen hänga ut över relingen och skruva loss bultarna till serviceluckan för att sedan försöka hitta felet som kan vara alltifrån en trasig lykta till kortslutna batterier eller brustna kablar. – Det är verkligen inte lätt att göra det här samtidigt som båten gungar i en takt och lysbojen i en annan. Det är aldrig stilla på havet, säger Dennis Stigson.



Lysbojar sticker upp mellan två och fyra meter över havsytan och kan vara mycket svåra att serva för mindre fartyg. Befälhavare Dennis Stigson, överst, och matros Mikael Nilsson.

För ett par år sedan började Dennis Stigson på allvar fundera över om det inte fanns något enklare och säkrare sätt för att få igång slocknade lysbojar. Han kom då på att göra en konformad hatt med en inbyggd lykta driven av solceller. Han förklarade idén för kollegan Mikael Nilsson, matros på Scandica, som tillverkade en prototyp ombord. Efter att ha kontrollerat att den fungerade skickades den vidare upp till Sjöfartsverkets teknikavdelning i Norrköping för tillverkning. Numera används doktors-hattarna, som Dennis Stigson kallar dem, flera gånger om året.

– Man sätter dem bara utanpå den befintliga bojkupolen, ungefär som när man ställer två uppochnervända glas i varandra. För att få dem att suga fast ordentligt lägger vi på en silikonsträng. Det fungerar jättebra och vi har haft doktorshattar som suttit i flera månader, även när det blåst och stormat. Nästa gång Scandica är i närheten av lysbojen återställer vi den till ordinarie funktion, säger Dennis Stigson.

dennis.stigson@sjofartsverket.se



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2022

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 2021. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se.

Pandemin kan få långsiktiga effekter inom sjöfarten

Sjöfarten kan komma att drabbas av långsiktiga effekter av pandemin med fler osäkra anställningar och höjda fraktkostnader. Samtidigt har coronakrisen skyndat på digitaliseringen inom branschen som tagit ett kliv framåt senaste året. Det enligt en rapport från Transportstyrelsen där coronakrisens inverkan på sjöfarten analyseras. TEXT LINDA SUNDGREN

LINKÖPING APRIL 2021

I rapporten Sjöfartsmarknadens utmaningar beskrivs hur sjöfarten kan komma att påverkas av pandemin, även efter att den akuta krisen är över. En sådan långsiktig effekt som lyfts fram är en potentiell ökning av antalet osäkra anställningar, framför allt bland intendenturen inom den personaltåta färjetrafiken.

– Persontransporterna är de som drabbats hårdast av pandemin och där man tvingats göra sig av med mycket folk, säger Erika Persson på Transportstyrelsen som är en av författarna till rapporten. Även hotell och restaurang iland, som är de branscher som mest liknar intendenturen, har drabbats hårt av pandemin. Det här leder till högre konkurrens om jobben vilket i sig kan öka risken för osäkra anställningar. Man kan också tänka sig att rederierna blir mer försiktiga med att anställa på grund av den osäkerhet som skapats och att det blir fler säsonganställningar framöver.

Försämrat konkurrensläge

Pandemin kan också leda till ett försämrat konkurrensläge för sjöfarten jämfört med andra trafikslag, enligt rapporten. Överflytten av gods från land till sjö gick långsamt redan innan pandemin och i och med coronans effekter på branschen kan utvecklingstakten minska ytterligare.

– Rederierna kan bli tvungna att höja sina priser för att täcka upp för de lån och andra kostnadsökningar man dragit

på sig för att klara pandemin. Det skulle i sin tur kunna leda till ett sämre konkurrensläge för sjöfarten, säger Erika Persson.

Men pandemin har drabbat segmenten inom sjöfarten väldigt olika. Medan kryssningstrafiken och även många ropaxfärjor lider svårt har godstrafiken inte alls påverkats i samma utsträckning. I ett globalt perspektiv ökade efterfrågan på containertransporter under 2020 och godshanteringen av flytande bulk ökade med 14 procent under årets andra kvartal.

”– OM MAN SKA SÄGA ATT PANDEMIN FÖRT NÅGOT GOTT MED SIG SÅ ÄR DET INOM TEKNIK-UTVECKLINGEN”.

– En del rederier har också kunnat minska sina förluster genom att snabbt anpassa sig. En del färjefartyg ställdes om för att ta mer gods och vissa rederier bunkrade upp olja när oljepriserna var låga i början av pandemin, säger Erika Persson.

Miljösattnings läggs på is

När det gäller sjöfartens miljösattnings har en hel del lagts på vänt under pandemin. Enligt en undersökning som den



Erika Persson på Transportstyrelsen.
Foto Transportstyrelsen

Europeiska redareföreningen Ecsa genomförde i fjol uppgav 44 procent av de svarande att de inte trodde att deras planerade utsläppsreducerande investeringar skulle vara genomförbara på grund av pandemin. Endast 26 procent uppgav att de tänkte fortsätta enligt plan.

– Men sedan årsskiftet har vi sett att vissa rederier satsar inom miljöområdet igen. Ecsa gjorde sin undersökning under en av pandemins värsta månader och möjligen skulle en del rederier svara lite annorlunda om de fick samma frågor i dag, säger Erika Persson.

Pandemin gav ökad teknikutveckling

Ett område inom sjöfarten som fått en skjuts framåt under pandemin är teknikutveckling och digitalisering. En del av det som tidigare hanterades manuellt med fysiska kontakter människor emellan sköts i dag på elektronisk väg för att minska risken för smittspridning.

– Om man ska säga att pandemin fört något gott med sig så är det inom teknikutvecklingen. Vissa har varit väldigt snabba att ställa om och anpassa sig och en del av de lösningar vi ser i dag kommer förmodligen att finnas kvar även när pandemin är över, säger Erika Persson. **LS**

Rätten till arbete

Det finns idag en fråga som är av stor betydelse och grundläggande för alla som har en anställning. Ska en uppsagd arbetstagare som anser att en uppsägning är felaktig kunna stå kvar i anställning under den tid som prövningen sker av giltigheten av uppsägningen i förhandlingar och i domstol? Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde går igenom och kommer med förslag.

I en konvention från Internationella Labour Organisation (ILO) No. 158 är det reglerat att anställningens upphörande inte bör ske om det inte finns ett giltigt skäl för en sådan uppsägning.

I Lagen om anställningsskydd (LAS) § 34 har detta krav från ILO-konventionen getts redan under 1970-talet bland annat följande reglering: "Om en arbetstagare sägs upp utan saklig grund, skall uppsägningen förklaras ogiltig på yrkande av arbetstagaren. Uppkommer tvist om en uppsägnings giltighet, upphör ej anställningen till följd av uppsägningen. Arbetstagaren har rätt till lön och andra förmåner så länge anställningen består. Domstol kan för tiden intill det slutliga avgörandet besluta att anställningen skall upphöra vid uppsägningstidens utgång eller vid den senare tidpunkt som domstolen bestämmer eller att en pågående avstängning skall upphöra."

I proposition från 1973 skrevs följande kommentar till 34 §: "Uppsägning i strid mot de tidigare nämnda lagbestämmelserna om förbud mot uppsägning är i vissa fall ogill. Anställningen skall således utan hinder av uppsägningen anses bestå." Arbetstagaren kan vinna domstols förklaring att uppsägningen är ogiltig och att anställningen alltså alltjämt består.

Stor betydelse för felaktigt uppsagd

Denna ordning har haft mycket stor betydelse för de som sagts upp felaktigt. De har kunnat stå kvar i anställningen under tvistetiden och därmed fortsatt ha en försörjning och en socialt acceptabel situation med arbetskamrater med mera. För att inte göra det orimligt för en arbetsgivare i de fall det finns klara skäl för en uppsägning så kan arbetsgivare enligt LAS

§ 34 omedelbart efter en ogiltighetsförklaring från arbetstagaren gå till domstol och interimistiskt får det prövat om skäl föreligger för en uppsägning eller ej och på så sätt häva ogiltigheten. Detta beslut kan normalt fås inom en vecka. Om skäl tydligt föreligger för uppsägning så har arbetsgivaren inte belastats av en onödig större kostnad. Denna ordning borde vara tillfredställande för alla parter.

Rätten inskränks i nya avtalet om LAS

I avtalet om nya LAS-regler som träffats mellan PTK och Svenskt Näringsliv och som Metall och Kommunal har anslutit sig har dock ett skarpt förslag lagts om att inskränka möjligheten för en uppsagd arbetstagare som anser att en uppsägning är felaktig att stå kvar i anställning under den tid som prövningen sker av giltigheten av anställningen i förhandlingar och i domstol. Detta motiveras med att detta ska möta kravet på att det ska bli billigare för arbetsgivaren att säga upp arbetstagare. Arbetsgivaren ska inte behöva betala lön under tvistetiden när en anställd vill få en uppsägning ogiltigförklarad. I stället föreslås, för att den anställda under tvistetiden inte ska förlora sin ekonomiska trygghet, att den anställda får rätt till a-kassa och rätt till utfyllningsersättning från TRR.

Undantag görs i avtalet för fackliga förtroendemän för att säkerställa det fackliga inflytandet på arbetsplatsen och bevara möjligheten för de förtroendevalda att påpeka fel och brister utan rädsla för repressalier. De förtroendevalda med särskild betydelse för det fackliga arbetet på arbetsplatsen undantas därmed från regeln och anställning/lön kvarstår vid tvist med arbetsgivaren.

Mindre kostnad för arbetsgivaren

Det som talar för detta förslag, sett från arbetsgivarens perspektiv, är förstas att kostnaden blir mindre om en domstol till slut fastställer att uppsägningen var giltig. För arbetstagaren som vinner sitt mål, och uppsägningen förklaras ogiltig, så kommer frånvaron från arbetsplatsen – en tvist tar ofta mer än ett år – leda till en oacceptabel situation. Arbetstagaren kommer att ha påtagliga svårigheter att komma tillbaka och säga hej – nu är jag här igen. Denna svårighet var ett av de viktigaste skälen till att få vara kvar på arbetsplatsen under den period som tvisten prövas.

Nu när det föreligger ett hårt tryck på förändring så finns det möjlighet att vara konstruktiv och i de exceptionella fallen skapa en vettig balans. Här är två förslag på hur detta skulle kunna göras:

1. Ge arbetstagaren som är uppsagd och som ogiltigförklarar en möjlighet att stå kvar i anställningen under tvistetiden i de fall där arbetstagaren i en interimistisk prövning i domstol har fått stöd för sin ogiltighetsförklaring då uppsägningen av domstolen bedöms vara felaktig. Detta system gäller redan idag om en arbetstagare är avskedad.

2. Ett alternativ till avtalets (PTK:s och Svenskt Näringslivs) regel om att arbetstagaren som är uppsagd inte har en möjlighet att stå kvar i anställningen under tvistetiden, skulle kunna vara att arbetstagaren ändå står kvar i arbetet men att arbetsgivaren avlastas kostnaden för arbetstagaren fram till att tvisten slutligt avgjorts. Arbetstagarens lön med mera kan utges i enlighet med avtalets upplägg av rätt till a-kassa och rätt till utfyllningsersättning från TRR. Bättre än arbetslöshet kan tänkas.

Blir svårt att komma tillbaka

I de fall en arbetstagare felaktigt har sagts upp och ska behöva vänta i över ett år eller mer på beslut om en uppsägning är riktig eller ej – så är det en skimär att tro att detta ger tillgång till ett rättvist förfarande. Det kommer inte för någon arbetstagare bli lätt att efter en så lång frånvaro komma tillbaka. Det kommer bara vara på stora arbetsplatser som det finns en reell chans att komma tillbaka till arbetet. **S G**

Ordförande har ordet

I mitten av januari var vi några som äntligen fick åka till Norge för att starta upp *Mignon* efter uppläggnigen. Tyvärr gick det inte helt smärtfritt, där fanns några ställen både i inredningen och lastlådan där vatten blivit stående och frusit i kylan, det skapade en del problem. De som skulle se till fartygen under uppläggnigen lovade guld och gröna skogar under nedstängningen och att det inte skulle bli minusgrader i inredningen, men med facit i hand så nådde de inte hela vägen fram, delvis beroende på att det var den kallaste vintern på mer än 15 år där fartygen låg.

De frusna rören i lastlådan berodde på att ett par kylvattenrör gick ner under ett däck och upp igen och att den delen inte gick att dränera, vilket tyvärr missades. Att blåsa tomt ett 150 mm rör är ju inte heller det lättaste. Sedan var det ytterligare några rör som frös medan vi lagade de första – oerhört frustrerande! En intressant iakttagelse var att den diesel vi använder till truckar och till nödgeneratoren satte igen filtren till dieselvärmarna, så önskemålet skulle givetvis varit att vi alltid skulle ha "arktisk" diesel ombord, men det är ju inte så lätt att få tag i söder om Dalälven... Min personliga uppfattning är att det med kall uppläggnigen inte är bra för någon, utom möjligen fartygsägaren, fartyget tar stryk och blir aldrig som det var innan, samtidigt som det stökar till det för de ombordanställda och managern.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus hade sin belöningsdag i början av maj. Tyvärr kunde jag inte vara med digitalt på grund av dålig uppkoppling, men jag hoppas att det var en bra dag för de inblandade! Som jag nämnde i min förra krönika så är stiftelsen en viktig bidragsgivare, gå gärna in på deras hemsida och läs lite mer om verksamheten, jag tror att det är många som inte är medvetna om hur mycket gott de gör!

Häromdagen var det planerat att jag skulle mönstra av om två veckor, tyvärr kunde avlösaren inte komma som tänkt, så det blir ytterligare ett par-tre veckor till på den här törnen. Tänkte först att jag skulle berättat en sann historia från en avtalsförhandling kring detta, men det skulle nog bara accentuera den inställning vissa i SARF:s förhandlingsdelegation har i en del frågor, och det är kanske inte så bra för framtida förhandlingar...

Hoppas att ni alla har möjlighet att njuta av åtminstone en del av sommaren, jag vet att ni är många som måste vara ombord för att vi andra skall kunna vara lediga.

Hej!
Mats



MATS HÖGBLOM



Ensure reliable engine performance

Innovative engineering since 1962



www.chris-marine.com

Boarding for Floatel Victory

Tekniske chefen Patrik Sundqvist är klubbordförande i Floatelklubben, som startades för tre år sen. Det har varit tuffa år för klubben, de anställda och bolaget. Floatel tillhandahåller bostadsplattformar till oljerigggar och är beroende av läget på oljemarknaden. Men för första gången på länge ser framtiden ljusare ut.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

ABERDEEN MAJ 2021

Det är inte alla som har förmånen att flyga helikopter till jobbet. Men det är inte heller alla som har dagar av restid för att ta sig till sin arbetsplats. När tekniske chefen Patrik Sundqvist stänger ytterdörren till villan i Hudiksvall är klockan 05.30 på morgonen. Tågresan till Arlanda tar lite drygt 2,5 timmar, sen går han raka vägen till Expresscare, kliniken som topsar näsan i jakt på covid-viruset. Efter en halvtimme plingar det till i mobilen. Testet är negativt och han kan fortsätta genom säkerhetskontrollen. Vid boarding av planet visar han upp sitt negativa test och får gå ombord. 9.50 lyfter planet från Stockholm, landar strax igen i Köpenhamn, där han kliver av, passerar kontroller och visar upp sitt test igen innan han kliver på nästa plan till Stavanger. Där upprepas proceduren ännu en gång innan han landar i Aberdeen, Storbritannien, vid 16-tiden. Därifrån är det raka vägen till hotellet, slänga in väskan på rummet, och ner igen. Utanför hotellet väntar en buss som ska transportera alla som ska mönstra på till ett nytt testcenter. Den här gången är det uppdragsgivaren som kräver ett negativt testresultat för att få komma ombord. Sen tillbaka till hotellet för en stunds vila. Tidigt imorgon bitti väntar påmönstringen.

Kräver två veckors karantän

Eftersom Patrik jobbar i Storbritannien behöver han inte sitta i karantän innan han kommer ombord. Värre är det för kollegorna i Malaysia och Norge. I Norge måste de sitta i karantän i en vecka på ett särskilt karantänshotell. De får dock gå ut på promenader och låna cyklar och fiskeutrustning från hotellet. I Malaysia är det

värre. Där kräver landet två veckors karantän, instängd ensam på ett hotellrum utan möjlighet att öppna fönster eller gå ut på balkong, med datorn och Netflix som enda sällskap.

– Det är påfrestande för dem. Du är totalt instängd. Det är kameror i korridorerna, går du ut kan det bli dryga böter eller fängelse. Maten levereras till dörren. Sitter man sådär så måste man skaffa sig rutiner, säger Patrik.

På *Floatel Triumph*, som bostadsplattformen i Malaysia heter, jobbar de anställda enligt avtal fyra veckor ombord och har fyra veckor hemma. Men i och med karantänen blir det snarare 8,5 veckor borta och 4,5 veckor hemma. Dessutom har de många stora kontroller som ska gås igenom ombord.

– Det är stressigt för dem. Men jag har inte hört talas om någon som har sagt upp sig, säger Patrik.

04.15 ringer klockan

04.15 ringer klockan på Patriks hotellrum i Aberdeen. Nu är det upp, äta frukost och packa ihop. 05.15 kommer pick-upen och hämtar alla för att köra dem till Heliport. Där väntar en ny incheckning med säkerhetskontroll. E-målet med det negativa provsvaret kom igår kväll. Hade det varit positivt hade han blivit kvar på hotellet. Det hände en kollega till honom för ett tag sen. Både kollegan som testade positivt och de som suttit bredvid på flygplanet fick stanna kvar i tio dagar. Jobbigt läge, särskilt med tanke på att de alla lämnar kvar kläderna på arbetsplatsen och bara reser med ett handbagage med ombyte för några få dagar.

När säkerhetskontrollen är klar sätter han sig för att titta på tv tills helikoptern

är klar för avfärd. Till slut hör de rösten i högtalaren som ropar: "Boarding for *Floatel Victory*".

– Då går vi in i omklädningsrummet. Där tittar vi på en säkerhetsvideo i 10–15 minuter som handlar om hur man tar sig ur helikoptern. Sen klär vi på oss helikopterdräkten, som är vattentät, och över det har vi en uppblåsbar flytväst, säger Patrik.

De går i samlad trupp ut till helikoptern. På väg ut stoppar de in sina gula earplugs i öronen. Väl inne i helikoptern sätter de på sig stora hörselkåpor ovanpå. Ljudet från rotorbladen är öronbedövande.

– Jag har vant mig vid att flyga helikopter nu, så det går bra. Första gången jag flög var 2008, i Afrika. Det var en liten helikopter där piloten satt och knackade på tankmätaren hela tiden. Det var inte roligt, säger han.

Bagaget lastas i av helikopterplatspersonalen. Sen lyfter de.

Tuffa år för Floatel

De senaste åren har varit tuffa för Floatel. Efterfrågan på de bostadsplattformar som bolaget tillhandahåller hänger ihop med oljemarknaden, i och med att de hyrs ut till oljebolagen som äger riggarna. Bostadsplattformarna används när en oljerigg byggs, repareras eller monteras ner, och de som jobbar på riggen inte kan bo på den.

Våren 2019 fick de inga nya kontrakt och Floatel var tvungna att säga upp anställda.

– Det var 34 befäl som fick gå från bolaget. Det var en turbulent tid för bolaget och de anställda, säger Patrik.

– Det har varit väldigt ovisst länge, fortsätter han. I april 2019 ville styrelsen göra en sammanslagning med Prosafe. Men konkurrensmyndigheten i Norge och UK sa nej. Efter det har de gjort en rekonstruktion i bolaget.

Patrik har suttit som klubbordförande under hela den här tiden och varit med på förhandlingarna med rederiet.

– Det har varit jobbigt. Men om företaget inte har jobb så måste de säga upp. SBF centralt var med så allt gick rätt till.

Han tycker ändå att tonen under förhandlingarna med arbetsgivaren har varit respektfull.

– Det är alltid diskussioner och olika



Patrik Sundqvist är teknisk chef på *Floatel Victory*. När han flyger ombord är det obligatoriskt med helikopterdräkt.



FAKTA: FLOATEL

Floatel har fem bostadsplattformar, *Superior*, *Reliance*, *Victory*, *Endurance* och *Triumph*. Bostadsplattformarna hyrs ut till bland annat oljebolag när de ska bygga, reparera eller montera ner en oljerigg. Då används bostadsplattformen för att bo på av de som jobbar på själva oljeriggen. Bostadsplattformen är ett fartyg som sitter ihop med oljeriggen via en gångbro. Fartyget är alltid i drift och kan närsomhelst dra in gångbron och köra iväg från oljeriggen.



åsikter. Men jag upplever att vi har en väldigt bra relation med rederiet, säger han.

Även Corona-pandemin har gjort livet svårare för de anställda, särskilt de som måste sitta i karantän.

– Corona har drabbat oss allihopa. Det har varit mycket diskussioner om besättningen ska få ersättning för karantänen. De i Malaysia har det jättejobbigt. Men det är de lokala reglerna som gäller.

– När Coronan slog till så stängde de ner alla gränser, fortsätter han. De på *Triumph* var ute i 11–12 veckor eller i vissa fall längre innan de fick komma hem.

Men trots de tuffa åren menar han att bolaget har en låg personalomsättning.

– De flesta trivs uppenbart bra i bolaget. En del av dem som har slutat själva har kommit tillbaka.

Hur kommer det sig att folk trivs så bra trots att det har varit så tufft?

– Oavsett fartyg är det besättningen som skapar trivseln.

Han fortsätter:

– HR-avdelningen på Floatel är också väldigt förstående. De försöker göra det bästa för de anställda, så gott de kan. Men de måste följa de lokala reglerna också.

Två minuters överlämning

Efter ungefär 45 minuters flygfärd landar helikoptern på helikopterplattan i aktern på *Floatel Victory*, utanför Storbritanniens kust. Då plockar HLO, Helicopter landing officer och HDA, Helideck assistant ut bagaget och sen får alla kliva av Helikoptern stängs aldrig av, utan står kvar och snurrar i väntan på att den avmönstrande besättningen kommer upp.

Patrik och de andra besättningsmedlemmarna tar sitt bagage och går ner till Heliadmin för att checka in och få sina hytter. Patrik får två-tre minuter med sin avlösare för att stämma av och göra en överlämning.

– Vi tar det viktigaste. Det som har hänt, är på gång, status på maskinerna. Har det inte hänt något så säger vi bara 'allt är lugnt', säger han.

Sen går de in och har ett välkomstmöte. Det finns två rum, ett för avgående och ett för ankommande.

– Då pratar Safety officer ombord. De berättar om säkerhetsrutinerna ombord, om det har hänt några olyckor, och så vidare.

Efter mötet startar jobbet.

– Först läser jag 'hand-over', överlämningsrapporten. Sen läser jag alla e-mail, vi har en befattningsmail dit alla mail kommer. Sen går jag ner i maskin och snackar med grabbarna ombord och kollar status. Sen fortsätter det med vanliga rutinjobb och underhållningsjobb enligt schemat.

Patrik är ensam på sin befattning och har jour dygnet runt. Han jobbar mellan sju på morgonen och sju på kvällen och är ombord tre veckor i sträck, och sen ledig lika länge.

– Det som är speciellt med vår bransch är gångbron över till riggen, säger han.

Bostadsplattformen, som alltså är ett fartyg, är ständigt i drift. Den använder dynamisk positionering för att kunna ligga kvar på samma ställe.

– Vi håller vår position med hjälp av sex propellrar. Vi ligger inom en halvmeter. Det är tre satelliter som håller koll på positionen.

Alla ombord måste närsomhelst vara beredda på att lämna oljeriggen. En kontrollerad återkallning, då de kallar över alla som är på installationen och sen lämnar, kan de göra på 10-15 minuter.

– Om vi har dåligt väder, med vågor på över tio meter, då kan vi inte ligga kvar. Då kallar vi över allt folk. Vi får inte koppla från förrän alla är ombord.



Gångbron mellan riggen och bostadsplattformen.



En vanlig hytt för besättningen.



Gångbron går att vinkla in och sättas fast på bostadsplattformen när det är dags att köra iväg.

När besättningen checkar in på fartyget får de ett hyttkort. Det skannas för att hålla koll på vilka som är ombord.

När fartyget sedan åker från riggen så skjuter de in den yttersta spetsen på gångbron, och sen vinklas den in 90 grader och fästs på bostadsplattformen. Sen kan den köras som ett vanligt fartyg.

Halkade in på ett bananskal

Patrik gick ut från Sjöingenjörsprogrammet i Kalmar 1996.

– Jag halkade in på ett bananskal.

Jag gick sjömannaskolan i Härnösand och ville vidareutvecklas. Det är bara jag i min släkt som är sjöman. Jag har hållit på mycket med fritidsbåtar, det kanske är därför.

Innan han kom till Floatel har han varit på svenskflaggade handelsfartyg, som B&N, Transatlantic och SCA. Han har också

varit teknisk chef på tankfartyg, seismicfartyg, med flera.

– Jag har jobbat åtta år på Floatel nu och jag trivs väldigt bra. Jag har bra kontakt med kontoret, HR och inspektörerna. Vi gör det som är bäst för fartyget.

Vad är det bästa med jobbet?

– Jobbet är intressant och utvecklande. Klienten är alltid närvarande. Det är stimulerande att ha direktkontakt med klienten, det vill säga oljebolaget som hyr oss. De är alltid närvarande ombord.

Vad är det sämsta?

– Att vara borta från familjen. Jag har en 11-årig son och en sambo. Det finns bra internet ombord så jag skypar med dem varje dag.

Börjar se ljusare ut

Floatel har haft tuffa år, men nu börjar det se ljusare ut och cirka 100 personer har

nyanställts. Om cirka en månad har tre riggar kontrakt och är i drift, *Victory* i Storbritannien och *Superior* och *Endurance* i Norge. Inför nästa år är två kontrakt tecknade i Norge och rederiet håller på att buda på fler jobb, även inom vindkraft som är på uppåtgående.

Hur är stämningen på din rigg?

– Vi är positiva och ser på framtiden med tillförsikt.

Efter tre veckor ombord mönstrar Patrik av, och påbörjar samma resa som han gjorde på väg dit, fast den här gången omvänt. Helikopter, buss till flygplatsen i Aberdeen, flyg till Stavanger, vidare till Köpenhamn och så slutligen Stockholm. Han sover en natt på Arlanda, tar express-tåget in till stan. Efter några ärenden hoppar han på tåget till Hudiksvall. Ikväll ska han få träffa sin familj igen.

SC



FLOATEL VICTORY

Floatel Victory rymmer 560 personer i en- och tvåbäddsrum. Den är 124 meter lång och 79 meter bred. Det finns stora rekreationsområden, inklusive mäss- och dagrum, gym, internetcafé och bio. Bostadsplattformen rymmer bland annat ett helikopterdeck, två däckskranar, verkstäder och till och med ett litet sjukhus.



Digitalt
för hela slanten

Projektgruppen drar i maskintelegrafan och studentmässan Career Event öppnas. Så brukar det se ut varje vår på Sjöfartshögskolan i Kalmar. Men den här våren är inte som en vanlig vår och därför tvingades projektgruppen att tänka om. Sjöbefälen har pratat med projektledaren Sebastian Carpelan, som går tredje året på sjökaptensprogrammet, om hur tankarna har gått.

TEXT SOFI CEDERLÖF FOTO PRIVAT

KALMAR APRIL 2021

Hur har förberedelserna sett ut?

– Jag fick ansvaret för projektet i oktober, lite senare än det brukar vara. Vi drog igång planeringen i november. Vi var optimistiska och trodde att vi skulle kunna ha det på plats som vanligt. Men vid årsskiftet insåg vi att det inte kommer att gå och då började vi titta på alternativ. Vi hittade ett optimalt alternativ online som liknade en vanlig mäsas där företagen har sina montrar, besökare kan initiera kontakt, man kunde ha föreläsningar och företagen kan lägga upp beskrivningar av sig själva och vilka jobb de har tillgängliga. Vi lyckades nå ut till flera, vi bjöd in gymnasieskolor över hela Sverige samt högskolan i Åbo, som annars inte hade kunnat komma. Sen har det löpt på, vi har jobbat med att få in företagen, marknadsföra och få ihop det tekniska.

Chalmers i Göteborg, som har studentmässan Sjölog, körde digital mäsas i mars. Kunde ni lära något av dem?

– Vi hade nästan allt klart då, men vi fick lite feedback från de företag som varit med där, som hjälpte oss. Det var inga stora grejer, men lite småsaker som gav oss en fördel. Men jag förstår Sjölog, det är svårt när det är första gången man gör något.

Ni använde er av samma plattform som Sjölog?

– Det visade sig att vi hade samma plattform. Det gjorde det enklare för företagen som varit med, de kunde importera montern från Sjölog så behövde de inte göra samma arbete igen. Det var en slump, vi bestämde oss för denna först och sen hörde vi att de valt samma.

Hur tycker du att dagen gick?

– Jag tycker att det gick väldigt bra. Många företag har tackat och varit positiva.

Det var ett högt besökarantal, runt 160 registrerade och majoriteten av dem var även aktiva. Företagen var nöjda, jag är nöjd och det gick som vi hade tänkt oss.

Hur många utställare var med?

– 21 utställare, varav 19 aktiva utställande företag. Med blandade inriktningar.

Hur många utställare brukar vara med?

– Mellan 30–40 stycken.

Hur kommer det sig att det var färre? Har det varit svårt att locka utställare till en digital mäsas?

– Det har varit till och från. De vi fick med nu har varit de centrala som brukar vara med och vet vad mässan går ut på. Samt några nya. Vissa har tackat nej i år för att de har behövt säga upp många och de ser ingen poäng med att rekrytera nya. Andra har inte haft intresse för en digital mäsas och ytterligare andra har inte haft tid. Det är tråkigt, men vi är glada för de 19 företag som var med. Vi hoppas på en fysisk mäsas nästa år och att företagen börjar anställa igen, att Career Event blir lika stort som det har varit.

Vad har ni fått för respons från eleverna?

– Väldigt bra respons. Gymnasieeleverna som i vanliga fall inte varit med har tyckt att det har varit väldigt bra. Även Kalmar eleverna har varit nöjda. Eleverna har varit aktiva, ställt frågor till föreläsarna och företagen.

Vad har ni fått för respons från utställarna?

– Vi har redan fått några tackmejl, att det blev en bra lösning, att studenterna verkade intresserade och att de är nöjda. De flesta verkar ha blivit vana vid digitala lösningar så jag tror att det här var rätt i

tiden. Företagen har lärt sig, studenterna har lärt sig, så det blev väldigt bra.

Vad har varit roligast med en digital mäsas?

– Det har varit möjligheten att utforska utanför standardföretagen. Vi ville öppna ögonen mot utländska företag. Tyvärr var det ingen av dem som ville vara med, men det hade varit kul om något företag som inte har möjlighet att komma till skolan i vanliga fall hade velat vara med. Det har varit roligt att lära sig verktyget och att hjälpa företag, det har gjort att man har fått kontakter som kan vara bra att ha i framtiden. Föreläsningarna var också roliga, att vem som helst kan få tillgång till dem. Det var många som satt och lyssnade, i snitt 70 personer per föreläsning, vilket är mer än vi får in i vårt klassrum där vi brukar ha föreläsningarna. Man får mer spelyta när man inte behöver hålla sig till en fysisk plats, till skolan. Vem vet, det kanske blir någon hybrid i framtiden, både på plats och digitalt.

Vad har varit den största utmaningen?

– Att påvisa att en digital lösning är den bästa lösningen som vi har just nu. Att få folk att inse att antingen så gör vi så här eller så blir det ingenting. Kostnaden blev även lägre för rederierna, i och med att de inte har några reskostnader eller kostnader för material. Men att sälja in det här konceptet, det har varit det svåraste. Folk är så inställda på att det ska vara en fysisk mäsas där man ska mingla. Och även för oss har det varit en utmaning, att lära oss, det har varit "trial and error".













Har du hunnit knyta några egna kontakter?

– Det har mest varit föreläsarna och huvudsponsorn som jag har haft kontakt med. Under själva mäsadagen hade jag ingen möjlighet att chatta med företagen, då var det fullt upp. Men förhoppningsvis har jag kanske ändå spridit mitt namn i branschen och jag hoppas att resten av projektgruppen känner desamma.

Är det något som inte gick som ni tänkt?

– Ja, att vice projektledaren blev sjuk helgen innan så vi fick strukturera om lite. Det var tråkigt att han varit med och kämpat i sex månader och så fick han inte vara med. Men annars gick det bättre än väntat och vi fick bättre respons än vi hade trott. **S C**

Refres kurstillfällen

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
RESCUE BOAT *tis 15* jun 28 jun 5 jul 9 aug 12 jul 16 aug 19 jul 23 aug 	BASIC SAFETY 15-16 jun* 9-10 aug 28-29 jun 16-17 aug 5-6 jul 23-24 aug 12-13 jul 25-26 aug 19-20 jul mfl....  	RESCUE BOAT 30 jun 1 sep 22 sep 13 okt 24 nov 8 dec 	BASIC SAFETY 30 jun-1 jul 1-2 sep 22-23 sep 13-14 okt 24-25 nov 8-9 dec  	FAST RESCUE BOAT 2 jul 3 sep 24 sep 15 okt 26 nov 10 dec 
	ADV FIRE FIGHT. 29 jun 17 aug 6 jul 24 aug 13 jul 31 aug 20 jul 7 sep 10 aug mfl... 		FAST RESCUE BOAT 17 jun 28 okt 	
	CROWD CRISES MNG 31 aug 21 sep 12 okt 23 nov 25 okt* 7 dec 	SÄKERHETSUTB. FISKEFART 30 jun-1 jul 		
MEDICAL CARE (inkl. styrd praktik) 14-17 jun 20-23 sep 18-21 okt 29 nov - 1 dec 				

ns modernaste utbildningscenter Centralt i Stockholm



STCW-Refresh: 3 kurser på 2 dagar




STCW-guide

AKTUELLA DATUM SE

215 60

TEMA

GÖTEBORGS HAMN

An aerial photograph of Gothenburg, Sweden, showing the city's urban layout, green spaces, and the extensive harbor. The harbor is filled with various ships, including large cargo vessels and smaller boats. A prominent bridge spans across the water, and a highway interchange is visible in the foreground. The city buildings are a mix of red-brick and modern structures, interspersed with trees and parks.

400 år efter att Göteborgs hamn grundades är det mycket som händer. Hamnen ska expandera och fördjupas för att kunna ta emot större och tyngre fartyg. Samtidigt ska koldioxidutsläppen reduceras med 70 procent till 2030 och anlöpen ska digitaliseras. TEXT AGNETA SLONAWSKI FOTO GÖTEBORGS HAMN





Fullbelagt på Masthuggskajen.
Fotot är från 1968.

Göteborgs hamn har spelat en viktig roll i över 400 år. Så länge sedan är det sen hamnens centrala delar började grävas ut. I dag är hamnen Sveriges starka länk när vi pratar handel med resten av världen.

TEXT AGNETA SLONAWSKI FOTO GÖTEBORGS HAMN

Att hamnen byggdes där den byggdes har inte enbart med handel att göra. Vi får gå lite längre tillbaka i tiden än så för att förstå. Våra danska grannar hade länge hem-sökt området, vilket lett till att Sverige tvingades betala ett lösen på en miljon silvermynt för Älvsborgs fästning (som ligger på en pytteliten ö vid Göteborgs

hamninlopp). Eftersom Gustav II Adolf hade tröttnat på krav och diskussioner om var Sveriges port mot väster skulle finnas. Danskarna var rädda att det skulle minska inkomsterna vid Öresundstullen. Den stora summa som betalades innebar en extra beskattning för Svea rikets folk.

Till saken hör att platsen var en viktig handelspunkt redan från 1400–1500-talet. Även om Göteborg fick sina hamnprivilegier först 1620. Det var nämligen då som bestämt och skulle ligga.

Gustaf II Adolf satte ned foten var staden skulle sedan hamnen anlagts

satsningar, som lagt grunden till den internationella storhamn som Göteborgs hamn är i dag.

Rötter i hamnhistorien

Olika hamnrelaterade frågor har fått invånarnas hjärtan att banka i Göteborg. Oavsett om det är förslag på att Danmarksbåtarnas terminal skall flyttas till Hisingssidan eller om det är dags att ställa in nyårsfyrvärkeri i hamnen. Eller att isbrytaren *Atle* läggs till för att bjuda in besökare ombord eller när det vilar ett rivningshot av de lyftkranar som kantar kajen.

Många göteborgare har fortfarande rötter tillbaka i hamnhistorien, via morföräldrar som jobbat på varven eller som haft hamnen eller Eller fastrar som jobbat på Bananet, vid gamla

kon som haft hamnen eller Eller fastrar som jobbat på Bananet, vid gamla

När jag var barn kunde man gå ner till hamnen och få örnen fyllda av svetsljud och "klonk" eller känna dofter från fiskhamnen och ännu längre tillbaka, doftpuffar från lastningen av både kaffesäckar och bananer. Det berättas att den första av Chiquitas bananbåtar kom till Göteborg 1909. Historien förtäljer att de hade med svarta ruttna bananer där bara ett fåtal gick att sälja. Men efter det tog det sig och fortsatte i över hundra år. I dag lastas bananer om i europeiska storhamnar till containerfartyg. Fortfarande kan man promenera kringelkrok från Drömmarnas kaj till Röda Sten, vidare till Långedrag och Saltholmen och ha en skymt av hamnen hela vägen.

Blev industri med containrarna

Men under det här århundradet dånade och klingade det i hamnen. Det var fullt av folk på kajerna och innan Älvsborgsbron byggdes gick det en färja tvärs över älven till Klippan som betalades med gaspolletter. Hamnens rörelser har alltid samlat göteborgare. Det finns de som menar att hamnromantiken försvann när containrarna kom. Runt 1960-1970-talen ersattes styckegodshanteringen i hamnen och hamnarbetarens roll ändrades. I dag är arbetet mer av en industri. Fartygen kommer och

kan man säga att riktningen för staden pekades ut.

Hamnen gjorde bland annat att Svenska Ostindiska Kompaniet bildades. Vilket i sin tur ledde till att Göteborg blev norra Europas handelscentrum, i och med resorna till Asien, under 1700-talet.

Århundradet därefter blev Göteborgs hamn åter aktuell för hundratusentals svenskar. Eftersom många tog till Göteborg för att utvandra över Atlanten till Amerika. Och går vi ytterligare hundra år fram i tiden, så kan vi se att det är en expansion av hamnen med flera olika

Hisingssidans (Götaälvsbron) ena fäste.

Många göteborgare har hört berättelser om kryssningarna till Amerika. En del har avlägsna familjemedlemmar eller bekanta som arbetade på Amerikabåtarna. Och någon har till och med hört talas om att någon skymtat själva Greta Garbo när hon seglade från Göteborg till USA. Då hon återvände med anrika kryssningsfartyget *Gripsholm*, så stod det hurrande folkmassor vid Stigbergskajen för att hylla den hemvändande aktrisen. Oavsett om det fanns kända skådespelerskor eller ej så var det ett sant folknöje att se på Svenska Amerikalinjens (S.A.L:s) fartyg, när det anlände eller kastade loss.

går och de flesta som arbetar vid kaj har ingen aning om vad de innehåller. Innan containertrafiken slog igenom på riktigt kunde fartyg ligga fast vid kaj i månader. Containerhanteringen har frigit mycket tid vid kaj och därmed också påverkat transportkostnaderna.

Även om varvsljuden är ett minne blott och göteborgarna sällan ser den livliga fartygstrafiken ända in i centrala stan, så är det fortfarande många som ser Göteborg som en riktig sjöfartsstad. Dessutom utgör hamnen med underleverantörer en av stadens största arbetsplatser i dag. Göteborgs hamn meddelar att trots digitaliseringar i framtiden, så räknar man inte med att arbetstillfällena skall minska. **A S**

Hamnen expanderar

Göteborgs hamn expanderar och flera projekt är på gång för att bygga ut hamnen. Bland annat en fördjupning från dagens 14,5 meter till 17,5 meter. Samtidigt jobbar hamnen också för att minska sina koldioxidutsläpp. TEXT AGNETA SLONAWSKI FOTO GÖTEBORGS HAMN

GÖTEBORG MARS 2021

Pandemin till trots har arbetet lunkat på i hamnen, utan några livsavgörande förändringar: Lägre kapacitet – ja – och brist på containrar – ja – och Brexit – ja. Men Göteborgs hamn har lyckats ställa om för att möta ändrade behov från terminal, ro-ro-fartyg och till container-delen. Detta genom att exempelvis erbjuda lagringsplatser för containrar, skapa uppställ-

**”– VI HAR EN BRA
BALANS MELLAN
IMPORT OCH EXPORT,
SOM GÖR ATT VI ÄR
ATTRAKTIVA I DAG”.**

ningsytor för Brexit-chaufförer och aktivt informera om vilka handlingar som gäller för att de skall ha rätt papper i ordning, allt för att minska köbildning och onödiga proppar.

– Vi hjälper transportköpare att hitta hållbara vägar och har samarbete med andra hamnar. Vår styrka är att vi har ett brett linjeutbud med en direktsjöfart, där vi kan koppla ihop Göteborg med resten av världen. Vi har ett välutvecklat järnvägsnät, som gör att vi snabbt får iväg gods vidare ut i Norden och Europa. Det tillsammans med att vi har en bra belä-



Malin Collin, vice vd
på Göteborgs hamn.

genhet gör oss konkurrenskraftiga. Dessutom har Norden ett stort utbud av skogsprodukter som gör att Göteborgs hamn förbinder dem med världen, poängterar Malin Collin, vice vd på Göteborgs hamn.

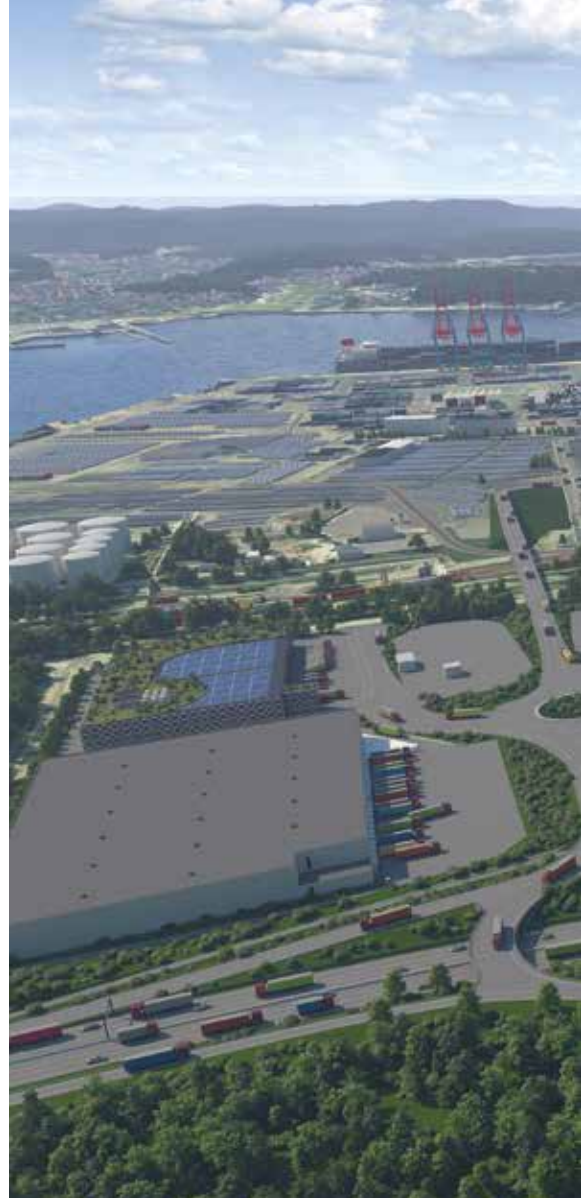
Flera utbyggnadsprojekt pågår

För närvarande pågår flera projekt som pekar mot utbyggnad av hamnen. Skandiaport är ett av dem. Det innebär i korthet att en fördjupning av hamnens farled skall göras – från dagens 14,5 till 17,5 meter. Något som gör att de stora fartygen kan komma in fullastade i ytterhamnen. Kostnaden för detta är 2,5 miljarder, varav Trafikverket står för 1,25 miljarder. Det hela beräknas vara klart 2026.

Dessutom tillkommer en ny terminal för ro-ro-, container- och passagerartrafik, på en yta av 120 000 kvadratmeter, för en dryg miljard kronor. Plus nya vägar och

dubbelspår. I det ingår bland annat rena tågtransporter för det så kallade godsnavet, till en kostnad av tre miljarder kronor, som staten står för. Båda beräknas vara klara till 2024. Det hela kan sammanfattas med att Göteborgs hamn är inne i ett kraftigt expansivt skede.

– Vi har en bra balans mellan import och export, som gör att vi är attraktiva i dag. Dessutom lägger Göteborgs hamn en hel del på innovation när det gäller miljöbiten. I dag har vi tydliga målsättningar för hållbarhet, både för personal och godsnavet. Vi kommer att skapa möjligheter för att ställa om och agera katalysator i detta arbete, förklarar Malin Collin och ger exemplet att en samarbetspartner kan komma att uppmanas att använda en mer klimatsmart drift, till exempel eldrivna lastbilar vid transport, i en snar framtid.





Drygt sex miljarder kronor ska investeras i Skandinavien största hamn under de kommande tio åren.

Reducera utsläpp med 70 procent

Göteborgs hamn arbetar redan nu med tillgång till el vid kajer och i älven går det otaliga turer per dag med hybridfärjor. Målet är att hamnen skall reducera koldioxidutsläppen som är kopplade till hamnen med 70 procent till 2030. Satsningen kallas "Tranzero Initiative" och är ett samarbete mellan Volvokoncernen, Scania, Stena Line och Göteborgs Hamn.

– Vi vet att det är en kraftfull målsättning och vi försöker verkligen jobba på alla fronter för att uppnå en klimatneutral miljö. Vi är med i väldigt många initiativ. Samtidigt som vi försöker följa våra kunders behov och vara lyhörda, poängterar Malin Collin.

Tanken är att Göteborgs hamn ska etablera den nödvändiga infrastrukturen, som till exempel el, HVO, biogas och vätgas.

Fler tågavgångar och tystare logistik

Trafiken i innerhamnen består mest av fritidsbåtar och färjetrafik, till och från Danmark och Tyskland. När vi kommer till ytterhamnen så sträcker sig 031-området en bra bit, hitom Vinga. Det finns också en hel del mark från kaj och vidare upp på Hisingen. Vi pratar om en del av hamnens inlandsterminal. Här finns det fortfarande plats att expandera. I närheten ligger även Volvos lokala bilfabriker.

– Staden närmar sig och det byggs runt om oss, konstaterar Malin Collin kort.

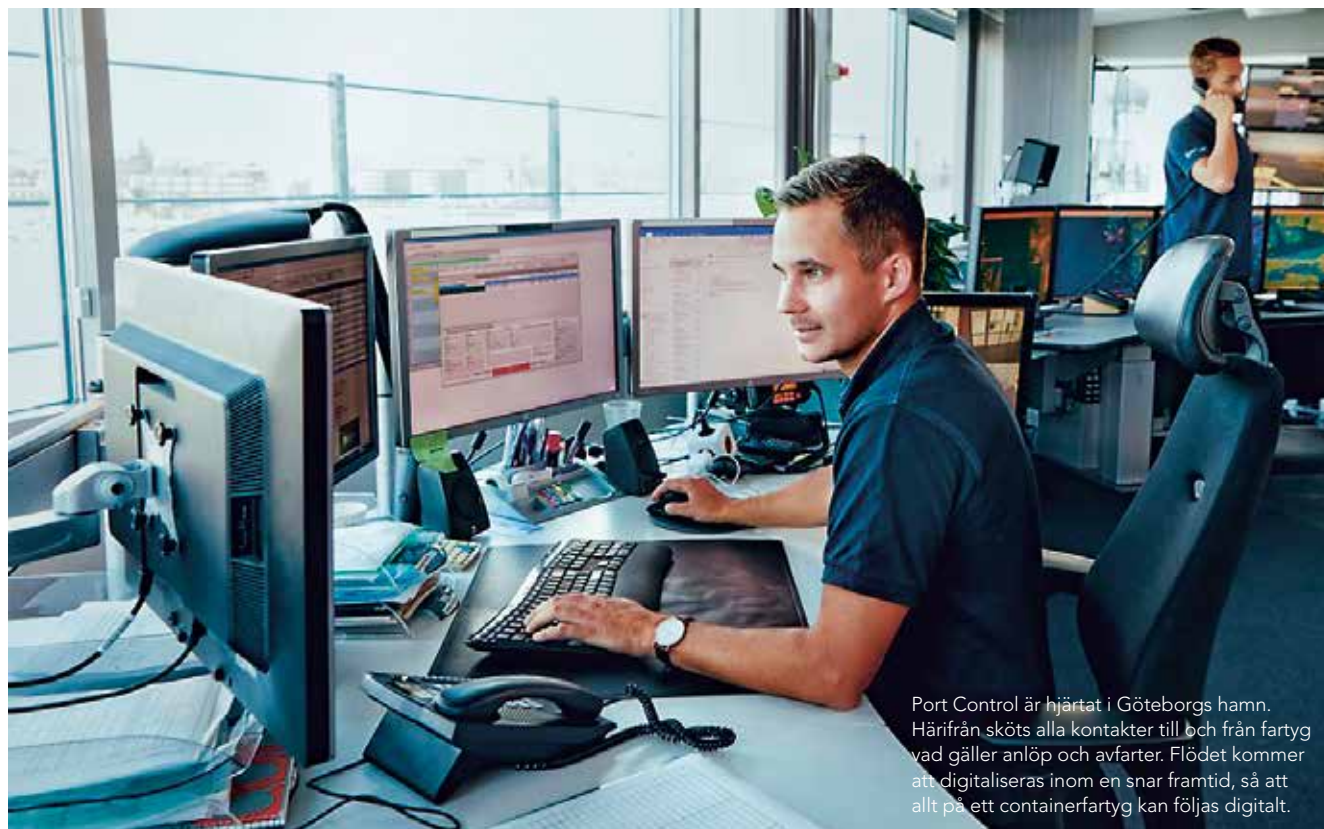
Hon ser framför sig fler tågavgångar och ett större flöde av gods. Plus en tystare logistik med elektroniska muskler och därmed en säkrare arbetsplats.

– Vi vill bli en smart hamn. En innovationsplattform där vi kan testa oss fram till bra lösningar och där vi kan öka tillväxten utan klimatpåverkan. **AS**

FAKTA: SKANDIAPORTEN

Drygt sex miljarder kronor ska investeras i Skandinavien största hamn under de kommande tio åren. Under året som gick säkrades finansieringen för det viktiga miljardprojektet Skandiaporten – en fördjupning av hamnens farled från dagens 14,5 till 17,5 meter. I fokus står satsningar på infrastruktur för att skapa fossilfria transporter, ett godsnav där självkörande fordon hanterar olika flöden på ett klimatsmart sätt – fartyg som laddas vid kaj och där godsflöden digitaliserats.

Detta ses som en framtidssäkring för hamnen och en garant för svensk industris access till omvärlden i många år framöver. Andra viktiga projekt är den nya hamnen i Arendal som tillför 120 000 kvadratmeter nya terminalyta och en helt ny digital plattform plus fortsatta satsningar på elanslutning och elektrifiering.



Port Control är hjärtat i Göteborgs hamn. Härifrån sköts alla kontakter till och från fartyg vad gäller anløp och avfarter. Flødet kommer att digitaliseras inom en snar framtid, så att allt på ett containerfartyg kan följas digitalt.

Anløpen blir digitala

En enorm potential för samarbete, effektivitet och miljö. Så sammanfattas storsatsningen av Joseph Sandwing, Göteborgs hamns digitaliseringschef. Den består av två tydliga spår: att synliggöra godsflöden och digitala anløp. TEXT AGNETA SLONAWSKI FOTO GÖTEBORGS HAMN

GÖTEBORG MARS 2021

I dag har Göteborgs hamn mellan 5 000 och 10 000 anløp per år. Under många av dygnets timmar passerar informationen om dessa, via hamnkontoret som är beläget i Amerikaskajen, i närheten av Stenas Danmarksterminal, i västra Göteborg. Här sitter medarbetare sida vid sida för att processa Sjöfartsverkets sjötrafikinformation, lotsbeställningen och hamnens egen fartygsplanering – Port Control. De skapar, under ett och samma tak, ett snabbt fløde av trafikinformation, för varje fartyg som går in eller ut ur Göteborgs hamn. Det blir många telefonsamtal för att reda ut frågetecken och ge svar på frågor.

I dag finns det mängder av operatörer som verkar i hamnen; allt från godskunder till transportföretag, bogserbåtar och renhållning. Det alla har gemensamt är att de behöver snabb information om fartygets rörelse. Om tåg- och vägtransporter och andra trafikförseningar kan vävas in i systemet, så kommer logistikkedjan att löpa smidigare. Lösningen för detta kan vara en gemensam plattform.

– Om alla aktörer i godsnävet får bättre tillgång till uppdaterad information, som dessutom är kvalitetssäkrad och förutseende. Då minskar behovet av att jaga information. Då kan man i stället lägga tiden på annat som skapar värde i transportkedjan. Det finns ett stort behov av ett

helhetsperspektiv i Göteborgs hamn. Det hela handlar om att få information tidigare så att man kan planera bättre och ta bra beslut. Så att rätt aktörer kan vara på rätt plats i rätt tid. I dag är det många aktörer inblandade, som alla är bra på sin bit, men informationen behöver samlas ihop. Det är helt enkelt svårt att se var mitt gods är någonstans, sammanfattar Joseph Sandwing.

En nödvändighet att digitalisera

Tanken är att det framgent skall bli färre samtal. Eftersom AI (artificiell intelligens) är tänkt att bli ett verktyg i spårbarheten, tillsammans med en annan metod: Radio-frequency-identifikation. Den är en teknik där man på avstånd kan läsa av taggar och andra sensorer som geofencing och GPS, just för att få tillgång till realtidsdata.

– Vi kommer fortsatt att ha analoga samtal även vid en digitalisering. Men det är en nödvändighet att digitalisera anløpen för att effektivisera och för att förkorta ledtiderna. I dag kanske vi mäs-



Joseph Sandwing, Göteborgs hamns digitaliseringschef

te sitta ned och vänta in en annan aktör, för att kunna fortsätta arbetet. Många gånger har fartygen inte en specifik tid då de skall infinna sig i hamnen. De håller då högre hastighet än nödvändigt för att hinna fram eller får ligga och vänta på sin tid. Om de däremot får en fast tid, så blir det skillnad, plus att det blir mindre miljöpåverkan i och med att de sparar bränsle, poängterar Joseph Sandwing.

Förarbetet av det digitala anslaget har redan startat och efter sommaren räknar man med att det tar ordentlig fart. En plattform för att synliggöra godset bättre kommer att förverkligas redan i höst. Tanken är att den ska växa till sig under de närmaste åren.

Hamnen är säkerhetsklassad

Göteborgs hamn samarbetar med flera stora hamnar i världen, såsom Hamburg, Rotterdam och Port of Los Angeles. De har tillsammans och på olika sätt inspirerat till planerna för satsningen i Göteborgs hamn.

Genom den kommande digitala plattformen skall varuägaren, och andra inblandade aktörer, kunna visualisera godsflödet. Det handlar om att få information om logistiken mellan bland annat hamn, rederi, tåg och inland på en och samma plattform, där varje aktör får tillgång till information om sitt gods. Man skall alltså kunna följa sina containrar, ungefär som man i dag följer sitt postpaket.

– Alla aktörer som är inblandade i transporten kommer på så sätt kunna följa godset och vara bättre förberedd för just sin del i kedjan. Utöver det vill vi skapa en större framförhållning för varuägaren, om när de kan förvänta sig leveransen, förklarar Joseph Sandwing.

När en vara lämnar exempelvis Kina i dag så är det många olika system och inloggningar inblandade för att kunna följa varan till exempelvis Julas lager. Det är många aktörer inblandade i logistikkedjan. Det finns stora möjligheter att effektivisera, men det medföljer också vissa risker. Göteborgs hamn är ett säkerhetsklassat område och en viktig del av Sveriges transport- och logistiksystem. Inte

minst därför ligger säkerhetsfrågan högt på den digitala avdelningens bord. Något som präglar arbetet här, där värsta scenario som it-attacker som hotar att slå ut tekniken beaktas.

– Det gäller att ha båda bollarna i luften samtidigt; att utveckla och tänka säkerhet. Vi som hamnbolag vill erbjuda tjänster med hög integritet, det vill säga säkra certifierade lösningar. Men också användarvänliga och lättillgängliga lösningar, där man enkelt och intuitivt kan använda öppna system, säger Joseph Sandwing.

Men det finns andra saker som är knepigare än det digitala. Det stavs samarbete med de många olika aktörerna i själva logistikkedjan. Göteborgs hamn ser sig som en naturligt sammanhållande länk, i förhållande till de olika aktörerna.

– Samarbete är avgörande och härligt när det fungerar och när man kommit hela vägen, men fram tills dess krävs det tålamod. Speciellt när det handlar om att dela data och lita på varandra. Det är både en utmaning och en möjlighet. Vi ser detta som en nödvändighet för att förbli konkurrenskraftiga. Vi tror att investeringar på digitalisering är en del i att stärka regionen och Sverige och godsnavet i att fortsätta vara näringslivets garant till hela världen, poängterar Philip Sandwing. **A S**



Nina Naess är femte generationen knopmakare

Sjömansarbeten uppstod ur behovet av att kunna laga och tillverka trossar och föremål ombord och var under segelskutornas storhetstid en kunskap de flesta sjömän besatt. En av dem som ägnar sig åt hantverket i dag är Nina Naess i Strömstad. Hon är femte generationen knopmakare och utbildad styrman.

TEXT OCH FOTO LINDA SUNDGREN



Nina är femte generationen knopmakare i familjen Naess. Foto privat.

STRÖMSTAD MARS 2021

– Vänta lite, jag ska bara lägga ifrån mig knoparna så har jag tid för dig sedan, säger Nina när hon svarar i telefonen. Jag håller på att göra sådana där tyngder som man har till bordsdukar.

Medan Nina plockar undan berättar hon att hon använder förlupna golfbollar till bordstyngderna som hon klär in med slagen hampa. Golfbollarna köper hon av killar från trakten.

– Det är rena återvinningen. Pojkarna tar rätt på bollar som hamnat i skogen och som annars bara skulle gått till skroten eller legat kvar i naturen.

Nina Naess bor längst ner i hamnen i Strömstad i det som en gång var lagret till hennes pappas skeppshandel. Det var här hon växte upp, omgiven av hav och båtar och med ett stort antal sjökaptener i släkten. Sjömansarbeten var en självklar del av vardagen och något hon tidigt lärde sig av sin pappa och farfar.

– Första gången jag fick betalt för mina knopar var när jag som tioåring gjorde förtöjningsvirke till räkrålarare en sommar. Jag tjänade 57 kronor och för det köpte jag mina första jeans. Jag gick och speglade mig i skyltfönstren hela vägen hem från affären, jag var så snygg! Men knopandet började jag med långt tidigare och jag gjorde bälten till mig själv och gardinupphängningar till mamma.

Certifierad knopmakare

Sedan sjuttioalet är Nina certifierad knopmakare genom International guild of knot tyers i England, och efterfrågan på hennes hantverk är stor. Hon levererar nyckelringar och andra sjömansarbeten till de flesta marinmuseer i Sverige, har knutit åtskilliga kläppar till skeppsklockor i skärgårdsfartyg och tillverkar handgjorda fendor av slagen hampa.

– Det som är så roligt med knopar är variationen och jag har gjort allt från örhängen till trappträcken. Tittar man på gamla sjömansfoton från förr kan man se att knapparna i kaptenernas uniformer var gjorda av knopar. Det mest udda jag gjort är en gravurna. Det var en kvinna från Stockholm som ringde för ett par år sedan och ville ha en urna till sin brors begravning. Han hade varit på sjön hela livet och hade ingen familj. Jag gjorde den precis som hon ville ha den och hon blev så glad att hon grät i luren.

Vilken knopteknik som Nina använder beror på vad hon ska göra och om det finns några speciella önskemål från en beställare. Men varje knop har en gång i tiden kommit till i ett syfte och har sin egen historia; som valknopar som användes till detaljer i befälsuniformer, apans knytnäve som var tyngden på kastlinan eller taljerepsknopar som skyddade änden på tågvirket från att trasas upp. Det finns tusentals olika knopar och trots att Nina Naess ägnat sig åt sjömansarbeten hela livet händer det att hon stöter på riktigt komplicerade varianter. Då tar hon hjälp av praktverket *The Ashley's book of knots* som gavs ut första gången 1944.

– Det är knoparnas bibel och innehåller

nästan 4 000 knopar och massor av bilder. Till varje knop finns en historia om hur just den knopen kom till och hur den användes. Den är nästan som en sagobok, säger Nina och fortsätter.

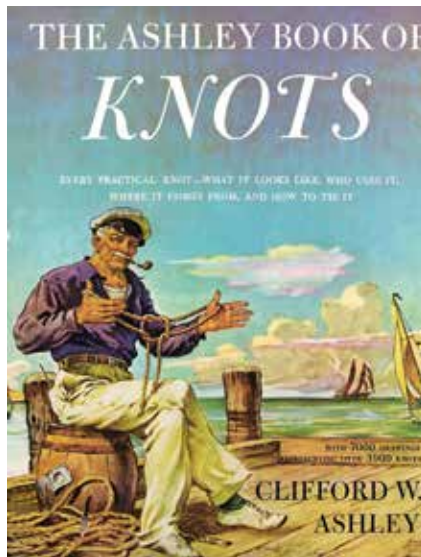
– Fast jag hållit på i så många år kan jag inte alla knopar, men de svåraste är nästan de roligaste. Att försöka lura ut hur man ska göra är lite som ett detektivarbete. Hela knopen hänger ihop och det går inte att klippa av den mitt i och fortsätta senare. En knop är inte klar förrän man har låst den.

Nina berättar att hon nästan alltid använder naturfärgat naturmaterial och tågvirke av bra kvalitet när hon jobbar. Det är snällast mot händerna.

– Jag beställer material av en importör i Göteborg som jag tagit över efter min pappa. Att odla hampa i Sverige är inte tillåtet, men allt material jag använder är spårbart och tillverkningen sker här i min verkstad. Jag är också medlem i Njord som är en lokal miljö- och kvalitetsmärkning och det är jag väldigt stolt över.

Behövde kunna laga saker ombord

Sjömanshantverket är sprunget ur behovet att kunna laga och tillverka före-



mål ombord. Trossar och förtöjningsgods slets och behövde splitsas eller bytas ut. Mattor knöts till halkskydd för rorsman och brännvinsflaskor kläddes in för att de inte skulle råka gå sönder. Många knoptekniker användes också av fiskare vid tillverkning av nät och garn och kopplingen till fisket finns även i Ninas släkt.

– Min farfars farfar var fiskare från Norge, men blev utjagad därifrån efter att han röstat för en fortsatt union med Sverige i början av 1900-talet. De var bara 184 stycken som röstade för unionen. Hela familjen gav sig av i båten. De gick in i den första svenska hamnen de kom till, och det var Strömstad.

Ville gå till sjöss

Numera delar Nina sin arbetstid mellan sjömansarbeten och guidade båtturer på Kosterhavet, men i bagaget har hon även en styrmansutbildning. När hon var i tonåren hjälpte hennes morbror Thorsten Rinman, mångårig chefredaktör på Svensk Sjöfartstidning, flera av hennes killkompisar att få jobb på sjön, men själv blev hon kvar på land.

– Jag ville också gå på sjön, men mamma och pappa sa nej. Det var inte så roligt för tjejer på fartygen på den tiden och de ville att jag skulle vänta tills jag fyllt 18. Men då hann jag börja göra en massa andra grejer så det blev ingenting av med det. Jag läste på Lärarygskolan och tog kurser i marinbiologi.

När Nina fyllde 50 drabbades hon av en elakartad cancer. Efter att mot alla odds



ha överlevt sjukdomen bestämde hon sig för att det var dags att förverkliga sin gamla tonårsdröm och läsa till sjöbefäl.

– Jag tänkte att det vore väl fan också om jag inte skulle kunna gå till sjöss. Så jag läste till styrman på Chalmers och det ångrar jag inte en sekund. Men jag kom

aldrig ut på sjön. Det var så roligt att hålla på med knoparna och guidningen på Kosterhavet så det blev aldrig av. Livet är så kort och man måste välja vad man lägger sin tid på.

Nina är femte generationen knopmakare i familjen Naess. Självt har hon tre biologiska barn och sju fosterbarn. De flesta

av dem har gått sina egna vägar, men en av sönerna har fått upp ögonen för släkttraditionen.

– Teslow, som han heter, brukar hjälpa mig när jag ska göra fendorar, jag orkar inte riktigt dra dem själv, och han pratar om att läsa till sjöbefäl. En av tio alltså, men det får man kanske vara nöjd med. **LS**



**Fasta propellrar - propulsionsystem med axlar/kopplingar - propellerblad
Marinkonsult. Torsionssvägnings-, effekt- och vibrationsmätningar.**

**Invest now in your future fuel bill
IDEA MARINE AB**

Idea Marine AB

Klippan 3 414 51 Göteborg ola.stephanson@ideamarine.se
0706-95 65 96 www.ideamarine.se





ACCEPT
Försäkringar



www.accept.se/sjobefal

Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring

Med Sjöbefälsföreningens inkomstförsäkring kan du försäkra upp till 100 000 kr/mån. Du väljer själv om du vill ha möjlighet att få ersättning i 100, 150 eller 200 ersättningsdagar.

Prisexempel: 206 kr

Du har då försäkrat en bruttolön på upp till 55 000 kr i 100 ersättningsdagar. Besök www.accept.se/sjobefal för mer information och för att teckna.

Inkomstförsäkring är ett komplement till ersättningen från en nordisk a-kassa om du blir arbetslös.

The calls will be digital

Great potential for cooperation, efficiency and the environment. Joseph Sandwing, Head of Digital Business Transformation at the Port of Gothenburg, sums up the latest major investment at the port. It involves two distinct areas: visualizing flows of goods and digitalizing port calls. TRANSLATED BY ALAN CRANMER

The Port of Gothenburg currently receives between 5 000 and 10 000 port calls every year. Information about these calls is transferred at any time during the day via the port office, which is located in Amerikaskjulet near Stena's Denmark Terminal in western Gothenburg. Employees sit side by side in this historic building, processing traffic information from the Swedish Maritime Administration, pilot orders and the port's own maritime planning, Port Control. A rapid flow of traffic information is created in the same place for every ship that enters or leaves the port of Gothenburg. There are inevitably many phone calls needed to iron out any doubts and to obtain further information.

Many operators work in the port, from freight customers to haulage companies, tugs and cleaning operations, and they all require rapid information about ships' movements. If traffic delays for trains, trucks and other modes can be incorporated into the system, the logistics chain will be able to run even more smoothly, and the solution for this is a shared platform.

"If all actors in the goods hub have better access to real-time information, which is quality-assured and predictive, it will reduce the need to search for more information. Instead, you can spend time on other factors that create value in the transport chain. The port of Gothenburg really needs a holistic perspective, which means providing information at an earlier stage to enable better planning and informed decisions. Actors can then be in the right place at the right time. There are many actors involved at the moment, all good at their specific jobs, but the information needs to be coordinated. Put simply, it is difficult to see where the goods are," Joseph Sandwing concludes.

The idea is to cut down on the number

of phone calls needed by using artificial intelligence as a tool in traceability, together with radio frequency identification. This technology can remotely read tags and other sensors, such as geofencing and GPS, to get access to real-time data.

"We will continue to have some analogue calls even with the new system, but port calls must be digitalized to increase efficiency and shorten lead times. At the moment we sometimes have to sit and wait for another actor before we can continue our work. Ships do not necessarily have a specific time to arrive in port, so they maintain a higher speed than necessary to arrive in time or they have to wait for their appointed time before being allowed entry. If, on the other hand, they are given a fixed time, this all changes and there is less environmental impact, since they can save fuel," Joseph Sandwing points out.

Collaborates with several major ports

Preparations for digital port calls have already started and are expected to accelerate after the summer. A platform for goods visualization will be implemented as early as this autumn and the plan is for it to expand in the near future.

The Port of Gothenburg collaborates with several major ports in the world, such as Hamburg, Rotterdam and the Port of Los Angeles, and they have inspired the current plans for digitalization here in different ways.

Goods owners and other actors will be able to visualize the flow of goods in the new system. The point is to obtain accurate data on logistics between ports, shipping companies, trains and inland modes on one and the same platform, where each actor can access information about their goods. Containers will be traceable

in much the same way as you can now monitor the movements of postal packages.

"All actors involved in the transport process will be able to follow the goods and will then be better prepared for their actions in the chain. In addition, we want to create more predictability about delivery times for goods owners," Joseph Sandwing explains.

A security-classified area

There are great opportunities for increasing efficiency, but there are also some risks involved. Quality and safety are both key words for the Port of Gothenburg, which is a security-classified area and an important part of Sweden's transport and logistics system. For this reason, the security issue has high priority in the digitalization department and permeates all the work here; the worst-case scenario is an IT attack that could threaten to disable the technology.

"It is important to have both aspects in mind at the same time: to make useful developments while always maintaining security. As a port company we want to offer high integrity services, meaning secure, certified solutions. However, they must also be user-friendly and easily accessible, where you can quickly and intuitively use open systems," says Joseph Sandwing.

There are other factors that are more difficult than digitalization, though, such as cooperation with the many different actors in the logistics chain.

"Cooperation is crucial – wonderful when it works and you can achieve it in the whole chain, but it takes a lot of patience until you get there, especially when it comes to sharing data and trusting each other. It is a challenge as well as an opportunity, but above all it is a necessity to remain competitive. We believe that investments in digitalization are part of strengthening the region as well as the country, and the goods hub must continue to guarantee business contact with the whole world," Joseph Sandwing points out.

This is a translation of the article
on page 28-29.

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, www.sjobefalsforeningen.se eller skriv till e-postadressen sbf.stugor@sjobefal.se. Sista anmälningdatum för lottningen av fjällstugorna är den 31/5 2021, de veckor som lottas är veckorna 52–53 och 1–16. Lediga veckor finns på vår webbplats.



TEGEFJÄLL

Huset ligger mitt emellan Åre och Duved, har två lägenheter med plats för åtta personer i varje. I Tegefjäll finns fem liftar och fem preparerade nedfarter. Systemet är ihopbyggt med Duveds liftsystem.

Vecka	Pris
1–16	6 000 kr*
17–53	3 500 kr*
	*inklusive städning



SÄLEN

Huset är i två plan med två sovrum plus inrett loft med dubbelsäng, allrum, kök med matplats och fullständig utrustning, storstuga, altan i söder, två WC, dusch och bastu. Huset är fullt möblerat, och sängutrustning (ej sänglinne och handdukar) finns för åtta personer.

Vecka	Pris
1–16	4 000 kr
17–53	2 500 kr



STOCKHOLM, SKARPNÄCK – UTHYRNING TILLFÄLLIGT STÄNGD

Lägenheten i Skarpnäck hyrs inte ut för tillfället. Den används tills vidare för andra ändamål.



IDRE

Huset har två stora lägenheter med fullt möblemang, sängutrustning, två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex–åtta personer i den ena lägenheten (våning B) och åtta–tolv personer i den andra (våning A). Sänglinne och handdukar medföres av den som hyr huset.

Vecka	Vån B	Vån A
1–16	4 000 kr	5 000 kr
17–53	2 500 kr	3 000 kr

Lägenheterna i Spanien går inte att boka

Sjöbefälsföreningens två lägenheter i Spanien går just nu inte att boka. Anledningen är att de är i behov av renovering. Vi håller på att utreda om lägenheterna ska säljas, med ett eventuellt inköp någon annanstans eller om de ska renoveras.



Sjöbefälsföreningen

– förening inom Saco

Sjöbefälsföreningen – O

Verkställande direktör

Mikael Huss

08-518 356 25

Ombudsmän i Stockholm

Lennart Runnegård Jonsson

– 08-518 356 30

Oscar Lindgren – 08-518 356 61

Karl Huss – 08-518 356 10

Förbundsjurist i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50

08-518 356 35

Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50

Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55

Madelen Jensen – 08-518 356 60

Human Resources - bolagen

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65

Jimmy Nilsson – 08-518 356 97

Maj-Britt Eriksson – 08-518 356 70

Elaine Estrela Moura – 08-518 356 80

Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen

Besöksadress

Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck

Telefon 08-518 356 00

Expeditionstid 8.00–16.00

lunchstängt 11.30–12.30

E-post sbf@sjobefal.se

Internetadress

www.sjobefalsforeningen.se

Bankgiro 332-1478

Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3

411 36 Göteborg

Telefon 031-12 80 50

Allmän e-postadress: sbf@sjobefal.se

Den adressen kan användas av alla som vill kontakta någon på kansliet, oavsett ärende, alltifrån medlemmar som söker en ombudsman till prenumeranter som ändrat adress. (Observera dock specialadressen för stughyrning.) Sådan post läses samma dag eller nästkommande vardag och vidarebefordras till berörd handläggare.

Vill du komma med på sändlistan

för föreningens nyhetsbrev och annan information? Skicka din egen e-postadress till sbf@sjobefal.se och meddela detta!

Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – www.wavelink.se

Christer Carlsson – 0761-45 54 00

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

Frågor om arbetslöshet?

■ Akademikernas a-kassa (AEA) 08-412 33 00

■ Ledarnas a-kassa 08-509 319 19

Ska du söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på www.sjobefalsforeningen.se

BLI MEDLEM!

Observera att alla kopplingar mellan förbundsmedlemskapet och arbetslöshetskassan är borta. A-kassorna sköter i fortsättningen själva aviseringen av medlemsavgiften dit.

AKTIVT MEDELSKAP

Detta alternativ är det naturliga för sjöbefäl eller annan chef inom sjöfarten med svensk arbetsgivare och som är bosatt i Sverige eller annat EU/EES-land. Som aktiv medlem har man självfallet fullständiga medlemsrättigheter som stöd gentemot motparten, rösträtt och valbarhet till kongress, rätt att teckna förmånliga försäkringar, söka medlemslån m m. Avgift är 274 kronor per månad.

INTERAKTIVT MEDELSKAP

Det är ett alternativ för svenskt befäl med utländsk arbetsgivare. Man har begränsat stöd mot motparten men i övrigt fullständiga medlemsrättigheter, inklusive rätten att teckna försäkringar och söka medlemslån. Avgift för närvarande 67 kronor per månad.

PASSIVT MEDELSKAP

– man är inte yrkesaktiv till sjöss, därför att man är f d sjöfartsanställd som gått i land permanent eller pensionerats. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Avgift 180 kronor per år.

STUDERANDEMEDELSKAP

– man studerar vid sjöfartshögskola. Man har ej rösträtt i val till kongress och är heller inte valbar som kongressombud. Man har rätt att teckna försäkringar. Avgift 180 kronor per år.

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

- Delta på medlemsmöten med yttrande- och förslagsrätt
- Tidskriften Sjöbefälen med åtta nummer per år
- Annan skriftlig medlemsinformation; dock sänds viss information, som endast berör yrkesaktiva, ej hem till passiva och studerandemedlemmar.

För att bli medlem, gå in på

www.sjobefalsforeningen.se och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller sbf@sjobefal.se

så skickar vi ett medlemsformulär!

AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA

Oscar Branje (kontaktperson)
tel 0733-29 92 92, e-post oscarbranje@icloud.com

AURORAKLUBBEN I HH FERRIES HELSINGBORG

John Borgman
tel 0736-56 49 14, e-post scandlinesklubben@sjobefal.se

BLIDÖSUNDSBOLAGET

Daniel Almgren
tel 070-7446986 e-post blidosundsklubben@sjobefal.se

DESTINATION GOTLAND

Reine Pettersson, tel 0702-22 83 77
e-post dgklubben@sjobefal.se

DFDS SEAWAYS

Jonas Tunstad (kontaktperson)
tel 0303-22 36 08, e-post jtunster@gmail.com
Niklas Öhrn (kontaktperson)
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

KLUBB DJURGÅRDSFÄRJAN

Per Westergren
tel 073 063 77 55 e-post klubbddjurgardsfarjan@sjobefal.se

ECKERÖLINJEN

Joakim Nordberg
tel 00358 407 164 716, e-post eckeroklubben@sjobefal.se

EUROVIK SHIPPING

Per Ringbom (kontaktperson)
tel 0498-22 11 20, 0707-33 86 70, e-post pringbom@hotmail.com

FINNLINES

Fredrik Nylund
tel 0702-18 31 02

FLOATELKLUBBEN

Patrik Sundqvist
e-post floatelklubben@sjobefal.se

FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET

Kenneth Toresson
tel 010-123 80 36, e-post farjerederietklubben@sjobefal.se

GOTA NETSS

Per-Johan Jonsson (kontaktperson)
tel 033-27 72 16, 0704-71 02 22, e-post johanjonsson72@telia.com

KUNGÄLVIS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN

Ulf Jöhns (kontaktperson)
tel 073-929 00 04, e-post Uffe5359@hotmail.com

LULEÅ BOGSEBÅT

Conny Smedkvist (kontaktperson)
tel 0703-00 96 07, e-post conny.smedkvist@portulea.com

ORNÖ SJÖTRAFIK

Charles Listam (kontaktperson)
tel 073-932 23 47, e-post charleslistam@hotmail.com

ORUST MARINE RECRUITMENT

Christopher Nislander
tel 0708-39 35 59, e-post christopher.nislander@gmail.com

RESSEL

Niclas Jornèe
e-post: fackrep.resselrederi@gmail.com

SAND & GRUS AB JEHANDER

Victor Söderlund (kontaktperson)
tel 0733-14 01 73, e-post victor.soderlund@gmail.com

SJÖFARTSVERKET/LOTSAR

Håkan Björk (kontaktperson)
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se

SJÖVÄGEN

Daniel Nilsson
tel 073-981 32 89, e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

STENA LINE

Mikael Johansson
tel 0739-42 16 94, e-post stenaklubben@sjobefal.se

STOCKHOLMS SKÄRGÅRD

Erik Åkerman (kontaktperson)
tel 070-566 10 94, e-post erikakerman@hotmail.com

STRÖMMA

Thomas Ravald (kontaktperson)
tel 0733-99 90 56, e-post kaptentr@hotmail.com

STYRSÖBOLAGET

Linda Öhrbom
Tel: 073-939 47 42, e-post: styrsoklubben@sjobefal.se

SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB

Fredrik Bengtsson
tel 070-930 76 46, e-post isbryarklubben@sjobefal.se

SVITZER SVERIGE

Daniel Magnusson (kontaktperson)
tel 0761-26 33 20, e-post sjobefalen.svitzer@gmail.com

TALLINK SILJA – www.silja-sbf-klubben.com

Gretel Aronsson
tel 0702-27 08 78, e-post siljaklubben@sjobefal.se

TERNTANK

Jonas Levin (kontaktperson)
tel: 073-913 18 12 e-post: levin@hush.com

TT-LINE

Jens Sandin
tel 0708-43 65 65 e-post tlineklubben@sjobefal.se

WALLENIUS

Vakant

VIKING LINE

Oskar Fahlén
e-post vikinglineklubben@sjobefal.se

ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK

Daniel Berglund
tel 0702-843434, e-post danielb83@hotmail.com

ÖCKERÖ BÅTTRAFIK

Per Ishøy (kontaktperson)
tel 0733-27 77 48, e-post perkais@hotmail.com

SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN

Jacob Leo
tel 0768-67 88 34, e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR

Daniel Rylander
tel 072-019 40 44, e-post ordforande@lambdastudentforening.se

70% för 0 kr.

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Propeller-smycke

Jag har med hjälp av en guldsmed tagit fram en propellermodell i rödguld, vitguld och silver för de som arbetar i maskin till sjöss. Ingraverat namn enligt vad beställaren vill ha, på det ena bladets baksida, och personnumret ingraverat på ett annat blad. I mitten på hubben blir ett löpnummer ingraverat. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna nedan är flytande.



Stor propeller

i rödguld ca 5 gram 9 150:-
i vitguld ca 5,2 gram offert lämnas
i silver 990:-

Liten propeller

i rödguld ca 3,1 gram 5 950:-
i vitguld ca 3,4 gram offert lämnas
i silver 790:-

För vidare info och beställning se
www.thim.nu Jan-Åke Thim,
sjöingenjör.

Sjöingenjör- & sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med AB Sporrang erbjuda ringar av högsta guldsmedskvalitet:



Sjökaptensringen, bredd 6 mm, 18 K rödguld à 11 199:-
Sjöingenjöreringen, bredd 5 mm, 18 K guld à 7 498:-

I priserna ingår moms, valfri gravyr och etui. Frakt/porto tillkommer. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande. Ringarna levereras inom fem veckor efter beställning. För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Sjökaptensring

Sjöbefälsföreningen kan i samarbete med Svenskt Guldsmed AB erbjuda sjökaptensringar till ett förmånligt pris. Ringarna finns i två olika varianter:



18 K rödguld à 9 530:-
inkl porto.
18 K rödguld/vitguld
à 9 530:- inkl porto.

I priserna ingår moms, valfri gravyr och ett snyggt etui. Guldpriset är väldigt varierande i dag, så priserna ovan är flytande.

Svenskt Guldsmed levererar en exklusiv ring av högsta kvalitet, utförande och finish. Som en extra köptrygghet lämnas ett års kvalitetsgaranti mot eventuella fabrikationsfel.

För ytterligare information och beställning kontakta Madelen Jensen, Sjöbefälsföreningen, tel 08-518 356 60, e-post sbf@sjobefal.se.

Technical english

För beställning av Technical English, lärobok i teknisk engelska för maskinbefäl, gå in på vår hemsida www.sjobefalsforeningen.se och klicka på "Beställ technical english" under Hitta direkt, till höger på startsidan.

Margareta & Rickard Zedellers fond

Fondens ändamål är att utdela understöd till ånkor efter sjökaptener och styrmän, som är i behov därav, och vars män varit medlemmar i föreningen. Ansökningsblankett kan laddas ner från hemsidan eller beställas från kansliet.

Studiestipendium

Sjöbefälsföreningen erbjuder studerandemedlemmar som genomgår den fyraåriga utbildningen ett stipendium på 200 kronor per omborddag under viss ombordpraktik, totalt max 30 000 kronor per elev. En av förutsättningarna är att man varit medlem i minst ett år före praktiken.

Studerande på den treåriga utbildningen som varit medlem i minst ett år kan få behovsprövat stipendium eller förmånliga lån av förbundet. Det kan gälla den som har dubbel bosättning och/eller hemmavarande barn under 18 år.

LÖSNING TILL MAJKRYSSET I SJÖBEFÅLEN NR 3/2021

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

Bland de inkomna rätta lösningarna har tre vinnare lottats ut:

- Thomas Ahl
Vara
- Jan-Erik Böhlmark
Sundborn
- Ester Brodö
Värmdö

Dessa har belönats med en trisslott.

Sjöbefålen gratulerar!

DET ÄR HÖG TID ATT BOKA DIN STCW-KURS!

BOKA DIN PLATS REDAN NU
WWW.OMC.NU

Välj att göra det hos oss som är en **ideell förening** med över **20 års erfarenhet** av att utbilda i att rädda liv till havs och ombord.

Professionella instruktörer som alla har egen arbetslivserfarenhet inom sina respektive yrkesområden. Väl tilltagna övningsområden för **brand, sjukvård och vatten** samt med väl utarbetade rutiner för att du skall känna dig trygg i tider med Covid-19.

Om du väljer att utbilda dig på Öckerö, passa då på att bo på vårt kurshotell vid havet. Somna gott med vetskapen om att ditt val av oss som ideell förening gör att **varje krona går tillbaka** till att **fortsatt utveckla vår kursverksamhet för ökad säkerhet** för dig som har havet som arbetsplats.



ÖCKERÖ MARITIME CENTER
ÖCKERÖ & RINDÖ | WWW.OMC.NU