

# SJÖMANNEN

# 2 2025

## OMBORD

*Isen styr arbetet  
på bogserbåtarna  
i Luleå hamn*

► 16-21

## INTERNATIONELLT

*Skydd för sjömän  
som fångslas för  
påstådda brott*

► 4

## REPORTAGE

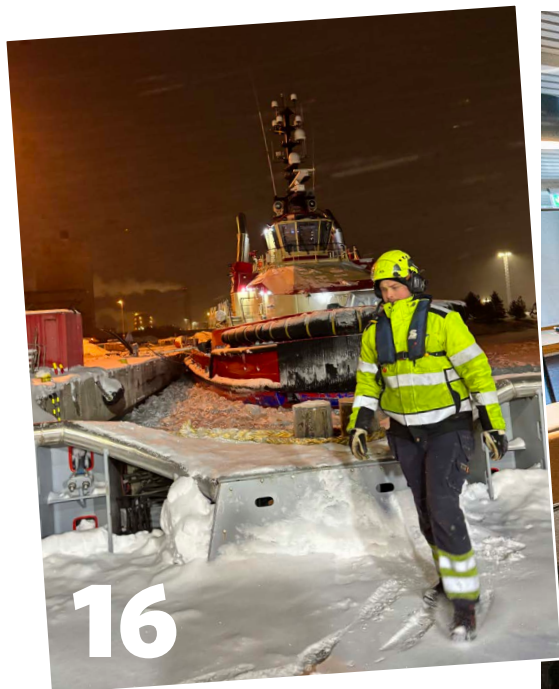
*K-märkt fartyg  
i limbo – följ  
Baltic Stars resa*

► 12

# Från skuta till LCO2

Intresset tog fart på Ostindiefararen. Nu jobbar Julia Odding som lättmatros på Northern Pathfinder, det första fartyget i världen som fraktar flytande koldioxid för lagring i havsbotten.

► 22



## Isande jobb i Luleå hamn

För sjömännen som jobbar på bogserbåtarna i Luleå hamn är isen något att ständigt förhålla sig till.



## Repskap stakade ut kommande års verksamhet

Seko sjöfolks årsmöte hölls detta år på Djurönäset utanför Stockholm. Den punkt som upptog mest tid var en intensiv diskussion om den kommande organisationsförändringen inom Seko som gav orsak till många frågetecken.



## Anrikt fartyg fast på fackhistorisk mark

Ett k-märkt fartyg som bytt namn fram och tillbaka och irrat från Stockholm till norrlandskusten. Läs historien om Birger Jarl/Baltic Star.



## Julia Odding följde sin dröm om jobb till sjöss

Det började på Ostindiefararen. Sedan har det fortsatt. Julia Odding jobbar nu som lättmatros på världens första LCO2-fartyg.



## Sjöfolk ska skyddas mot påstådda brott

ILO och IMO har tagit fram nya gemensamma riktlinjer för att skydda sjöfolk som fängslas för påstådda brott. Något som blivit vardag på flera håll.



## Kulturpristagare med passion för nålmärken

Ove Theliander får Seko sjöfolks kulturstipendium för sitt arbete med att sammanställa en unik samling nålmärken från arbetarrörelsens historia.

### REDAKTÖR & ANSVARIG UTGIVARE:

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

**TF REDAKTÖR: Malin Vive**, malin.vive@seko.se, 010-482 17 57

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

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

**PRENUMERATION:** Sjömannen distribueras till medlemmar

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

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

**E-POST:** redaktion@sjomannen.se

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

**OMSLAGSBILD:** Julia Odding

**Foto** Annica Gustafsson

Tidningen Sjömannen finns även på [www.sjomannen.se](http://www.sjomannen.se)



# Hur jävla svårt ska det vara?

**M**an kan ju inte låta bli att undra hur det står till med vår värld egentligen, under rådande kaos i världspolitiken. Man kan dessutom undra om Sverige vill ha en svenskflaggad handelsflotta. Det bara pratas om hur allt ska bli så jävla bra, läpparnas beaktelse och sen gör man antingen ingenting eller så gör man i princip tvärtom. Och nu pratar jag både om staten, kapitalet och politiker historiskt sett, oavsett färg på politiken.

Hur jävla svårt ska det vara att kopiera en grannes (Danmark) villkor på till exempel tonnagebeskattningen? Och varför inte dessutom göra den snäppet lite bättre, eller i alla fall minst lika bra? Vi har påtalat detta sedan Danmark införde sitt system – ge oss liknande verktyg, så ska nog vi tillsammans i branschen se till att det flyger (flyter) även i Sverige.

Det finns enkla lösningar som kan rätta till vår pinsamma situation i Sverige. Men utvecklingen går åt fel håll. Nu har regeringen beslutat om att rederier ska få anställa ytterligare utländsk personal från vissa utvalda länder på svenskflaggade fartyg.

Frågan är om vi som fackförening ska medverka i debatten om en bättre svensk sjöfart länge till.

Sedan har vi myndigheter som går på knäna och inte fullt ut kan uppfylla sina krav och måsten. Det senaste är Sjöfartsverket som tvingats till kraftiga besparingar på grund av en snål stat. Ett direkt slag mot isbrytningens omfattning som starkt påverkar världsledande företag inom skogs- och gruvnäringen i norr. Detta är ett hot mot försörjningen av Sverige, och det blir ett hot mot vår försvarsförmåga under både fredstid och en eventuell krigssituation. Här måste staten allvarligt tänka om, ett tillfälligt tillskott räcker inte.

**» Man kan undra om Sverige vill ha en svenskflaggad flotta**

Vi ser även i redarnas krav på förändringar under de senaste årens avtalsförhandlingar att det finns en räckvidd med förslag på försämringer som inte alls kommer att locka ungdomar, eller andra för den delen. Detta är något som absolut inte gynnar branschens utveckling.

När vi ingick TAP-avtalet 1997 var indikationerna från redarna att det skulle medföra en enorm inflaggning av deras utflaggade fartygsflotta. Vår förhoppning var att vi skulle få fler inflaggade fartyg och därmed fler arbetsplatser för svenskt sjöfolk. Det skedde aldrig. I stället har vi under årtal sett sporadiska utflaggningar och utflaggningshot, vilket lett fram till idag då Sverige har en rekordliten fartygsflotta.

Vi är alla i branschen överens om att vi behöver locka fler unga till sjöfarten. Men när det som rapporteras i nyhetsflödet bara är negativt, med utflaggningar och arbetsplatser som försvinner utomlands – vem fan vill då satsa på sjöfart?

I detta nummer av Sjömannen hittar ni en bilaga med oss anställda i Seko sjöfolk som avsändare. Vi är stolta över vår organisation och vill fortsätta serva er medlemmar på allra bästa sätt. Sekos kongress kommer i maj att rösta om en organisationsförändring. En del i denna innebär att Seko sjöfolk inte längre kan ha egna anställda, vilket på sikt skulle innebära att Seko sjöfolk tvingas genomgå stora förändringar. Vi tror inte det skulle gagna er medlemmar. Läs gärna i bilagan om det arbete som varje dag görs för ert bästa, av medlemservice, ombudsmän och administrativ personal. Vi vill fortsätta stå till er tjänst.

**KENNY REINHOLD**  
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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



## Regeringen slopar stämpelskatten

Regeringen vill ta bort stämpelskatten för fartyg från 1 juli 2025. Ett besked som välkomnas av Seko sjöfolk och av sjöfartsbranschen.

Regeringen har lagt en proposition om slopad stämpelskatt vid beviljande av ansökningar om inteckning i skepp. Propositionen följer på det förslag regeringen lade i sin budgetproposition i höstas.

Enligt gällande regler ska stämpelskatt betalas till staten när en ansökan om inteckning i skepp beviljas. Stämpelskatten uppgår till fyra kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas. Det kan därmed bli en dyr affär för ett rederi, eftersom fartygsinvesteringar ofta är kostsamma och kan uppgå till miljardebellopp. Svenska rederier har därför i många fall valt att registrera skepp i andra länder som inte har någon motsvarande stämpelskatt. Regeringens proposition innebär att det inte längre behöver betalas någon stämpelskatt alls.

## Ovanligt mild vinter för isbrytarna

Det milda vintervädret innebar att Sjöfartsverkets isbrytare fick en mindre arbetsbörda i år. Hittills har 214 fartyg fått assistans i till hamnarna i Bottenviken, vilket är en knapp femtedel av antalet assistanser under samma period förra säsongen.

Isbrytningssäsongen gick igång den 4 januari, vilket var en månad senare än säsongen innan. Isbrytningen avrundas vanligtvis i maj månad.

## Elbogserbåt till Helsingborgs hamn

Sveriges första fullt eldrivna bogserbåt, Svitser Balder, kommer i juni att tas i bruk i Helsingborgs hamn. Det är Svitser som satsar på en bogserbåt med hybridlösning, landströmsladdning och batterikapacitet på 1 818 kWh. I och med det väntas fartyget minska utsläppen till nära noll.

Bogserbåten är utrustad med ett batterisystem och en dieselgenerator som fungerar som backup. I normal drift körs båten uteslutande på el.

# Sjöfolk ska skyddas

**Kriminalisering av sjöfolk i världen har ökat. Nu har IMO och ILO tagit fram riktlinjer för att öka skyddet för dem som fängslas för påstådda brott. Mark Dickinson, representant för sjöfolk i ILO, tror inte riktlinjerna är hela lösningen, men att de kan stärka grundläggande rättigheter till rättvis behandling.**

I september i fjol dömdes kapten Marko Bekavac och förste styrman Ali Albokhari till trettio års fängelse i Turkiet. De anhölls 2023 när de arbetade på ett Panamaregistrerat fartyg som fraktade kol mellan Colombia och Turkiet. I lasten hade den turkiska polisen hittat narkotika. Enligt ITF fälls de för brott utan några bevis. Domstolen anser att de har ett så kallat kommandoansvar. Förutom kaptenen och förste styrman greps ytterligare åtta personer ur besättningen. De har alla suttit anhållna under ett helt år. Övrig besättning, som är från Polen, Ryssland och Filippinerna, har nu fått åka hem, alla anklagelser är avskrivna, eftersom det inte fanns några bevis.

– **Kriminaliseringen av sjöfolk** har blivit vardag, säger David Heindel, ordförande för ITF Seafarers' Section, med anledning av det här fallet.

– Vi ser liknande fall hela tiden. Sjöfolk som blir behandlade som brottslingar, de hålls kvar i häkte månader i sträck utan rättegång, och sedan blir de dömda till långa straff för brott de inte begått – ett grovt övergrepp mot deras mänskliga rättigheter.

Riktlinjerna för behandling av sjöfolk vid sjöolyckor, som antogs 2006, hjälper inte dem som nu fängslats för påstådda brott. De ökade fallen av kriminalisering har fått IMO att ta fram nya riktlinjer för att skydda anställda till sjöss, så att de har bättre möjlighet till rättvis behandling. I november förhandlade en gemensam arbetsgrupp för IMO och ILO fram de nya reglerna och förhoppningen är att de ska täppa till luckorna.

**Mark Dickinson är vice ordförande** för ITF Seafarers' Section och talesperson för sjöfolk i ILO och företrädar arbetstagare i den gemensamma IMO/ILO-arbetsgruppen. Han har noterat att mycket har förändrats sedan de tidigare riktlinjerna



David Heindel.

Mark Dickinson.

för sjöolyckor skapades. Antalet fall där sjöfolk har dömts för påstådda brott, ofta i för dem helt främmande rättssystem, har ökat.

Mark Dickinson är realistisk och tror inte att riktlinjerna kommer lösa de grundläggande problemen, de är inte i sig lösningen. Men han ser dem som en bra början för parterna och intressenterna att arbeta vidare med. Riktlinjerna är också en påminnelse till regeringarna om deras skyldigheter, de kommer att vara ett riktmarke och även öka medvetenheten inom hela branschen. Och många regeringar kommer att följa dem, menar han.

– När fackföreningar och andra aktörer vill ställa regeringar till svars kan de hänvisa till riktlinjerna. Medvetenheten om egna rättigheter kommer att öka bland sjöfolk och nyckelpersoner. Det hjälper dem och deras fackföreningar att säkerställa att sjöfolk får en rättvis behandling, säger han.

**Det är rutin att myndigheter** håller kvar sjöfolk när påstådda brott eller olyckor sker, förmodligen på grund av oro för att de inblandade kanske inte kommer tillbaka vid eventuella framtida rättegångar. Ofta kan det dock dröja flera år innan rättegången drar igång, vilket innebär att sjöfolk hamnar i limbo.

Problemet är även att myndigheterna saknar förståelse för sjöfolks utsatta position. De befinner sig alla långt hemifrån, i ett helt nytt rättssystem med ett annat språk än det egna. Samtidigt saknar de kontakter i det lokala samhället. Det händer också att de styrande passar på att skylla brott på sjöfolk, utan bevis, för att på så sätt visa handlingskraft. Sjöfolk blir syndabockar, när de ansvariga inte hittar de skyldiga.

**Det kan dröja flera år innan en rättegång drar igång vilket gör att sjöfolk hamnar i limbo**

# mot påstådda brott



Foto: Mary Liew

I november förhandlade en gemensam arbetsgrupp för IMO och ILO fram de nya reglerna. Här pratar de utsedda representanterna för arbetstagarna och arbetsgivarna med ordföranden för arbetsgruppen.

**De nya riktlinjerna** är då en påminnelse för aktörerna i branschen om sjöfararnas mänskliga rättigheter. Det viktigaste är, enligt Mark Dickinson, att alla ska betraktas som oskyldiga, till dess dom har fallit. Riktlinjerna informerar om de rättigheter som alla har när de står anklagade för ett brott. Det handlar till exempel om rätt till en rättvis rättegång, rätt att vara tyst och att ha rätt att förstå vad som sägs. De omfattar även rätt till juridiskt stöd, rätt till kommunikation med konsular representation och tillgång till sjöfolksrepresentanter (fackföreningar) och kontakt med anhöriga.

Reglerna talar även om det ansvar som flaggstater, fartygsägare, hamnstater och de drabbades hemländer har. De ska alla samarbeta för att hjälpa den drabbade.

**Utgångna pass är en bra illustration av hur länge sjöfolk ofta sitter fängslade**

Utgångna pass och resehandlingar är en viktig fråga för frihetsberövade sjöfolk. Enligt Mark Dickinson är de utgångna passen en bra illustration av hur länge sjöfolk ofta sitter fängslade.

De nya riktlinjerna har nyligen godkänts av både IMO:s juridiska kommitté och ILO:s styrande organ så sent som i mars. Parterna har haft en samsyn och Mark Dickinson tror att det beror på att frågan rör deras anställda och fackliga medlemmar.

– Gruppen av fartygsägare och sjöfolk arbetade mycket effektivt tillsammans. Vi ser behovet av att bygga en solid grund för att nå målet, en rättvis behandling av sjöfolk som fängslats misstänkta för påstådda brott, säger han.

Helene Götberg

## Koster Marin förlorade Kostertrafiken till Torghatten

**Kostertrafiken går över till rederi Torghatten. Det står klart efter att Koster Marin inte fick prövningstillstånd i Högsta Förvaltningsdomstolen för sitt överklagande av Västtrafiks upphandling.**

– Ja, det här blev en missräkning, säger vd Håkan Eriksson på Koster Marin AB, som kört både frakt- och passagerartrafik mellan Kosteröarna och Strömstad sedan slutet av 80-talet.

– Det är 37 år nu, så visst känns det konstigt, säger han.

Västtrafiks upphandling av passagerartrafiken till Kosteröarna vanns i våras av rederi Torghatten. Koster Marin överklagade Västtrafiks tilldelningsbeslut till Förvaltningsrätten, med argumenten att Torghatten inte uppfyllde de krav som ställdes i upphandlingen och att Västtrafik därför borde göra om upphandlingen.

**I slutet på februari** stod det klart att Högsta Förvaltningsdomstolen inte medger något prövningstillstånd. Eftersom detta var sista instans för överklaganden vinner Västtrafiks upphandling laga kraft, och Torghatten tar över passagerartrafiken över Kosterfjorden från september 2026.

– Vi har två somrar kvar nu, men sedan får vi väl försöka hitta någon som kan ta över båtarna. Det är tråkigt att förlora detta efter så lång tid, men jag fyller 80 om ett par år så allra tråkigast är det för den yngre generationen, säger Håkan Eriksson.

**Flera av bolagets** 25-talet anställda kan komma att gå över till Torghatten, men det är inte klart än hur många det kan bli. Koster Marin har än så länge kvar fraktrafiken över till Kosteröarna, som alltså inte berörs av den nya upphandlingen.

Svenska Torghatten AB ägs av norska koncernen Torghatten AS, som har många färjeförbindelser i Norge.

Malin Vive

# Sverige godkänner fler utländska behörigheter

**Regeringen har beslutat att behörigheter för sjöfolk från Ukraina och Storbritannien ska likställas med svensk behörighet. Detta för att göra det lättare att anställa utländsk personal på svenskflaggade fartyg. Men frågan är om beslutet får någon effekt.**

Regeringen vill skapa bättre förutsättningar för att rederier ska välja att registrera fartyg i det svenska sjöfartsregistret. En del i detta är att öka möjligheterna för svenskflaggade fartyg att anställa utländsk personal från vissa utvalda länder.

– Genom att erkänna utländska behörigheter och certifikat ökar vi möjligheterna att anställa utländskt sjöfolk på svenska fartyg. Det stärker den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft ytterligare”, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

Regeringen ”bemyndigar därför Transportstyrelsen att ingå överenskommelser om ömsesidigt erkännande av behörigheter och certifikat för sjöfolk med ansvariga myndigheter i Ukraina och Storbritannien”, skriver man i ett pressmeddelande.

**Vad innebär då detta** i praktiken? Blir det verkligen lättare att anställa utländskt sjöfolk på svenska fartyg? Och leder det till att fler flaggar svenskt?



Johan Hartler.

Johan Hartler, ansvarig för behörigheter och bemanning på Svensk Sjöfart, ställer sig frågan om till kopplingen mellan erkännande av utländska behörigheter och fler svenskflaggade fartyg. – Den delen förstår vi inte riktigt, att koppla behörigheter till möjligheten att flagga svenskt, säger han. Vi ser inte det här som någon stor grej, som vi ser det handlar det här inte om bemanning. Det är ju helt andra saker som styr om våra rederier kan anställa utländsk personal; vi har ju tap-avtalet, EU-regler, språkfrågan kopplat till färjetrafiken med mera, och de frågorna påverkas inte av det här. Det är i alla fall vår tolkning.

Johan Hartler menar att man behöver titta på de tre aktuella länderna var för sig. Då framkommer att det hela handlar



Foto: Shutterstock

Regeringen vill göra det lättare att anställa utländskt sjöfolk på svenskflaggade fartyg.

om formaliteter.

• Storbritanniens behörigheter försvann i och med Brexit. Det som sker nu är en återställning till hur det såg ut när Storbritannien var en del av EU.

– Det ser vi som en viktig och bra återställning, säger Johan Hartler. Det gäller också ömsesidigt, vi har en hel del svenska sjömän som jobbar på brittiskflaggade fartyg. Det är egentligen här beslutet kan ha en bra, praktisk effekt i personalplaneringen.

• Vad gäller Ukraina ligger beslutet i linje med det allmänna närmandet från EU gentemot Ukraina, men Johan Hartler ser ingen direkt påverkan på bemanningen i nuläget.

• Filippinernas behörigheter har legat under Sjöfartsverket, men flyttas nu till Transportstyrelsen. En rent administrativ förändring.

**Vad får då regeringens beslut** för effekt?

Förutom återställningen av brittiska behörigheter så de fungerar som före Brexit – förmodligen ingen alls.

– Det andra är bara administrativa

justeringar som inte har någon praktisk effekt idag, på grund av att det är andra saker som styr bemanningen, säger Johan Hartler.

**Dessa andra saker** är till exempel reglerna för tap-avtalet, som säger att max 75 procent av besättningen får gå på tap. De reglerna gäller oavsett nationalitet. Det får alltså inte anställas fler på tap-avtal på grund av regeringsbeslutet. Inom färjeavtalet gäller språkkrav. Om en

färja trafikerar en skandinavisk hamn måste en anställd kunna prata ett skandinaviskt språk. Det räcker inte med engelska.

Med tanke på ovanstående faktorer tror inte heller

Mikael Lindmark, ombudsman på Seko sjöfolk, att det kommer att ske några större förändringar inom kort.

– Visst, det ger rederierna möjlighet att anställa andra nationaliteter, men frågan är om de tjänar på det. Det kommer att vara samma lönekostnad för rederierna eftersom det är våra kollektivavtal som gäller, säger han.

Ylva Bowes

**» Som vi ser det handlar det här inte om bemanning. Det är andra saker som styr det.**

JOHAN HARTLER, SVENSK SJÖFART

# Utkik saknades vid kollision

**I början av mars kolliderade lastfartyget Solong med tankfartyget Stena Immaculate utanför Englands östkust. En explosionsartad brand utbröt och en besättningsman på Solong omkom. Nu visar en rapport att inget av fartygen hade en särskilt avdelad utkik på bryggan när kollisionen skedde.**

Kollisionen inträffade den 10 mars, då Kustbevakningen svarade på ett nödalarop om att en oljetanker och ett lastfartyg kolliderat. Helikopter och räddningsfartyg skickades omgående till platsen.

– Stena Immaculate låg för ankar när det portugisiskflaggade containerfartyget Solong körde in i det, berättade pressansvarig på Stena Bulk, Lena Alvling.

Tankfartyget hade lämnat Grekland och väntade utanför Hull på att gå in till sin destination Killingholme i Storbritannien. Fartyget Solong var på väg söderut till Rotterdam. Vid kollisionen gick en lasttank med bränsle sönder, vilket gjorde att en häftig brand bröt ut.

En amerikansk besättningsman på Stena Immaculate beskrev situationen för BBC som att ”ett enormt fartyg dök upp från ingenstans”, och de som befann sig ombord hade bara sekunder på sig att reagera.

**I en första rapport** gjord av MAIB, The Marine Accident Investigation Branch, konstateras att väderförhållandena vid tiden för olyckan var svåra med delvis mycket dålig sikt. Det konstateras också att varken Solong eller Stena Immaculate hade någon särskilt avdelad utkik på bryggan vid olyckstillfället. MAIB:s



Foto: Maritime and Coastguard Agency

Stena Immaculate på olycksplatsen ett par dagar efter kollisionen.

fullständiga utredning ska undersöka förhållandena vad gäller navigering och vakthållning, bemanning och utmattningshandlingar samt skick och underhåll av de inblandade fartygen.

Crowley, som står för management på Stena Immaculate, säger i ett uttalande: ”Det är viktigt att notera att utkikskraven för fartyg som ligger för ankar är annorlunda än för fartyg som är under färd. Vi är säkra på att kommande utredning ska klargöra fakta kring incidenten, och visa att våra utkiksrutiner varit korrekta”.

**Samtliga 23 besättningsmän** på Stena Immaculate klarade sig oskadda. Av de 14 i besättningen på Solong befaras en person

ha omkommit. Den ryske kaptenen ombord på Solong är därför misstänkt för dråp genom grov oaktsamhet. Rättegång väntas ske i januari 2026.

USA-flaggade Stena Immaculate var lastad med flygbränsle till det amerikanska försvaret. Solong gick under portugisisk flagg.

Solong bogserades till Aberdeen den 28 mars. Stena Immaculate låg länge kvar på platsen för olyckan. Det jetbränsle som fanns kvar i tankarna fördes över till ett annat fartyg, ett arbete som var klart den 8 april. Först en dryg månad efter olyckan förbereddes fartyget för att bogseras till hamnen i Great Yarmouth.

Ylva Bowes

## Sjöfartsverket får tillskott av regeringen

**Regeringen skjuter till 71 miljoner kronor till Sjöfartsverket för 2025 i sin vårändringsbudget. Med det kan sjö- och flygräddningsverksamheten drivas vidare i nuvarande omfattning under resten av året.**

Sjöfartsverket aviserade i slutet av februari kraftiga nedskärningar av sin verksamhet, och begärde höjda statliga anslag årligen om 250 miljoner kronor för att kunna fortsätta bedriva sin verksamhet.

Regeringens svar är att i vårändringsbudgeten skjuta till 71 miljoner kronor. De neddragningar som verket aviserat skulle innebära att två av fem helikop-

terbaser för räddningshelikoptrar läggs ner, att besättningar och hyreskontrakt för baserna sägs upp och att helikoptrar säljs.

– Sammantaget skulle förmågan att rädda människoliv i svåra sjöräddningsinsatser kraftigt försämrats. Genom att öka Sjöfartsverkets anslag med 71 miljoner kronor kan sjö- och flygräddningsverksamheten drivas vidare i nuvarande omfattning under återstoden av 2025, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

Från Sjöfartsverkets sida ser man det som en indikation på att regeringen tycker att verksamheten är angelägen.

– Det är ett välkommet besked att regeringen skjuter till pengar. Även om det inte löser våra långsiktiga problem ger detta oss andrum, säger Erik Eklund, generaldirektör.

Tillskottet gör att Sjöfartsverket kan bibehålla sjö- och flygräddningsverksamheten som i dag under 2025.

– Frågan hur vår ekonomi ska se ut på lång sikt är fortfarande utmanande, men dagens tillskott visar en vilja hos regeringen som vi hoppas de tar med sig när de börjar skriva på höstbudgeten. Vi tar gärna en dialog om vägen framåt, säger Erik Eklund.

Ylva Bowes

# Ny upphandling om skärgårdstrafik

**Västtrafik gör nu om upphandlingen om färjetrafiken i Göteborgs södra skärgård. Detta efter att en dom i förvaltningsrätten gått på Styröbolagets linje som överklagat upphandlingsbeslutet.**

I början av mars kom domen i förvaltningsrätten i Jönköping där Västtrafiks upphandling av färjetrafiken i Göteborgs södra skärgård underkändes. Styröbolaget, som var en av två anbudsgivare, hade överklagat Västtrafiks beslut att tilldela trafiken till norska Torghatten, och förvaltningsrätten gick på Styröbolagets linje. Veckan därpå kom beskedet att Västtrafik gör om upphandlingen helt och hållet.

Anna Johansson är affärsområdeschef på Västtrafik.

## Hur ser ni på förvaltningsrättens dom?

– Förvaltningsrätten ger ju bifall till Styröbolagets ansökan om överprövning, och utifrån det avbryter vi pågående upphandling och kommer att göra en ny, säger Anna Johansson, affärsområdeschef på Västtrafik till Sjömannen.



Styröbolaget får en ny chans att behålla färjetrafiken när upphandlingen görs om.

– Styröbolaget överprövade upphandlingsbeslutet på en rad punkter, och på en punkt som handlade om etableringsplanen gav förvaltningsrätten dem rätt. Vår bedömning var att Torghatten lämnat en tillräcklig etableringsplan, men rätten gjorde en annan bedömning.

Det fanns inga planer på att anta det anbud som kvarstod, alltså Styröbolagets.

– Det här var ett vägval vi behövde göra, säger Anna Johansson. Det fanns bara ett giltigt anbud kvar, och därmed

var det fråga om bristande konkurrens i upphandlingen. Dessutom är det så att det anbud som kvarstår ligger betydligt över vår budget, och det sammantaget gör att vi avbryter upphandlingen.

## Hur ser tidsplanen för den nya upphandlingen ut?

– Vi har ingen tidsplan ännu, men vi har för avsikt att komma i gång så snart som möjligt med det arbetet.

Avtalet för färjetrafiken skulle enligt den gamla upphandlingen gälla från 2027 till 2042. Ännu är det oklart om startdatumet för ett nytt avtal kommer att ändras.

– Jag kan inte svara på om det flyttas fram, jag vet inte det ännu. Vi behöver ta fram en tidsplan för upphandlingen och se hur etableringstiden påverkas.

Enligt Anna Johansson kommer det nya upphandlingsförfarandet inte vara något som märks av för passagerarna.

– Vi har ett jättebra samarbete med Styröbolaget, och trafiken kommer att rulla på som vanligt, säger hon.

Ylva Bowes

# Bristande utbildning en orsak till Marco Polo-olyckan

**Statens haverikommission har kommit med sin slutrapport gällande grundstötningen av Marco Polo hösten 2023. Flera orsaker till olyckan pekas ut, bland annat brister i besättningens utbildning.**

Det var den 22 oktober 2023 som fartyget Marco Polo gick på grund strax utanför Karlshamn. Grundstötningen orsakade omfattande skador på fartygets skrov, och stora mängder tjockolja läckte ut i Hanöbukten.

Under resan mellan Trelleborg och Karlshamn uppstod ett fel med navigationsutrustningen, vilket ledde till att fartyget kom ur kurs. I stället för den planerade rutten passerade fartyget på grunt vatten mellan Hanö och fastlandet. Besättningen förstod initialt inte att fartyget grundstött. Detta fördröjde larmning och räddningsåtgärder. Bedömningen av utsläppets omfattning försvarades också av mörker och dålig sikt.

Statens haverikommission har nu utrett olyckan och kommit med sin slutrapport.

Enligt kommissionens rapport orsakades olyckan av att fartygets procedurer inte kunde säkerställa en säker navigering av fartyget efter att navigationssystemen förlorade GPS-signalen. En bidragande orsak var att bryggbesättningen enbart förlitade sig på en navigationsmetod. Bakomliggande orsaker var brister i besättningens utbildning i såväl navigationssystemen som i säkerhetsorganisationssystemet.

Utredningen visar också att det förekom brister i kommunikationen mellan olika aktörer under själva räddningsarbetet.

Kommissionen föreslår ett antal säkerhetsrekommendationer till flera av de berörda aktörerna, bland annat:

- Regeringen rekommenderas att utreda hur samhällets förmåga att hantera större fartygsolyckor kan stärkas.

- Sjöfartsverket rekommenderas bland annat att verka för att informationen i internationella seglingsbeskrivningar uppdateras så att det tydligt framgår att Hanösund är att kategorisera som inre



Haveristen Marco Polo.

vatten och därmed omfattas av lotsplikt.

TT-Line föreslås bland annat att:

- Förstärka procedurerna för vaktavlösning på bryggan.

- Utveckla navigationsprocedurerna och säkerställa att de efterlevs.

- Säkerställa att bryggbefälen har tillräckliga kunskaper om navigationssystemen.

- Stärka besättningens kunskaper om säkerhetsorganisationssystemet.

- Säkerställa att besättningen får tillräcklig övning av nödsценарier för att de snabbt ska kunna identifiera och hantera en uppkommen nödsituation.

- Se över sina procedurer för hur stödet till fartyget kan förbättras vid olika nödsценарier.

Ylva Bowes



I den här spalten svarar  
Seko sjöfolks ombudsmän  
Peter Skoglund, Oskar  
Lindskog, Camilla Widman,  
Pelle Andersson och Mikael  
Lindmark på fackliga frågor.

Mejla din fråga till  
**redaktion@sjomannen.se**

# FRÅGA OMBUDSMÄNNEN

## Varför tillhör vi olika lönegrupper när vi jobbar med samma sak?

**Hur kan det komma sig att även om vi alla jobbar med samma sak så tillhör vi olika lönegrupper?**

*"Undrande"*

Lönegrupperna i vårt kollektivavtal med Sjöfartens Arbetsgivareförbund bygger i stora delar på vad som krävs för att kunna ha en befattning enligt de olika grupperna. Elektrikerna ligger i näst högsta lönegruppen eftersom det krävs längst utbildning för att bli elektriker. På samma sätt ligger jungman, maskinelev och ekonomibiträde i den första lönegruppen eftersom det inte krävs någon utbildning alls för att kunna tillträda de befattningarna. Så är tanken med avtalen och lönegrupperna.

Men om någon har varit anställd i mer

än ett rederi så vet den också oftast att två befattningar som gör samma arbetsuppgifter, fast i två olika rederier, kan ha olika lön. Det är resultatet av lokala förhandlingar.

Lokala förhandlingar är när fack och arbetsgivare i ett rederi, eller till och med i ett enskilt fartyg, gör lokala överenskommelser om löner och andra villkor. Här kan det skilja sig ganska mycket åt. Anledningen till att löner är olika är att det handlar om att ge och ta i en förhandling. Vill vi i Seko sjöfolk till exempel ha högre lön – då får vi ge något annat. Vill arbetsgivaren ha större flexibilitet med färre befattningar (oftast kallat kombi-befattning) så att personal kan flyttas enklare, så får arbetsgivaren oftast betala med högre lön. En annan

faktor som spelar in är hur benägna lokala parter (fack och arbetsgivare) i respektive rederi är att förhandla lokala överenskommelser. I vissa rederier har parterna ersatt nästan hela det centrala kollektivavtalet med lokala överenskommelser, detta för att båda parter känner att de har vunnit på det i längden. I andra rederier finns det ingen vilja alls att göra lokala överenskommelser. Om bara en part vill göra förändringar så går inte det.

För att göra förändringar – både lokala och centrala – måste det finnas två parter som vill detta. Uttrycket "It takes two to tango" är väldigt talande för hur fackliga förhandlingar fungerar. Det måste finnas minst två parter för att få till en ändring av ett kollektivavtal.

Mikael Lindmark

Annon



## Sjömanskyrkan Stockholm



Telefon: 08-556 943 30  
E-post: [info@sjomanskyrkan.com](mailto:info@sjomanskyrkan.com)  
Hemsida: [www.sjomanskyrkan.com](http://www.sjomanskyrkan.com)

### Nynäshamn

Besöksadress: Lövlundsvägen 28

### Kaknäs Sjömanscenter

Besöksadress: Kaknäsvägen 30

Våra verksamheter är:

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



Lars Palmberg uppmärksammades för sina 50 år som aktiv medlem i sjöfolksfacket, och Liselotte Eklund förädrades en 40-årsnål. Nedan th: Ove Theliander tilldelades årets kulturpris för sitt arbete med en märkessamling med nålmärken från arbetarrörelsens historia.

# Enat repskap stakade ut vägen

**Två hedersbetygelser till mångåriga medlemmar, en kulturpristagare som prisades för en unik nålmärkessamling och en intensiv diskussion om den kommande organisationsförändringen inom Seko. Sjöfolkets årsmöte 2025 bjöd på en blandad komppott.**

Seko sjöfolks årsmöte, det 111:e i ordningen, hölls denna gång på Djurönas utn för Stockholm. Presidiet leddes detta år av Bjarne Isacson, från början järnvägar, mångårig förtroendevald inom Seko och numera pensionär. Vid sin sida hade han Petra Fornander från Seko sjöfolks kansli som med mångårig rutin skötte uppdraget som mötessekreterare.

Av repskapets 38 mandat var 35 personer närvarande, och med styrelsen inräknad fanns 46 röstberättigade personer

på plats för att göra sina röster hörda. Verksamhetsberättelse och räkenskapsberättelse för 2024 gick igenom, och mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för året som gått. Det beslutades att medlemsavgiften för 2026 ska vara fortsatt oförändrad.

**Den punkt som skapade** störst debatt och diskussion under årsmötet var utan tvekan frågan om den organisationsförändring som Sekos kongress ska fatta beslut om i maj, och som kommer att få stora konsekvenser för Seko sjöfolk om den går igenom. Förslaget till organisationsförändring som Sekos styrelse lägger fram för kongressen

**Det fanns en del oro bland repskapet för vad en ändrad organisation innebär**

innebär bland annat att Seko sjöfolk inte längre ska få ha några egna anställda. Den organisation Seko sjöfolk har, där ordförande, kassör samt vice ordförande även är anställda som ombudsmän, kommer därmed inte kunna vara kvar. Frågorna kring vad detta skulle innebära för Seko sjöfolks medlemmar var många, och det fanns en hel del oro bland repskapets ledamöter för vad som

ska hända framöver om förändringen klubbas igenom.

**Årets kulturpris** från Seko sjöfolks kulturstipendiefond gick det här året till Ove Theliander för hans arbete med att skapa



Koncentrerade minner hos representantskapet. 46 röstberättigade personer var på plats för att fatta beslut om kommande års verksamhet.

# framåt för sjöfolket

en överskådlig och öppen nålmärkes-samling av märken från arbetarrörelsens historia, från 1800-talets slut och fram till idag.

Märkessamlingen finns att beskåda på Arbetarrörelsens minnesbibliotek i Göteborg, samt på föreningens hemsida. Drygt 3 700 märken finns i samlingen, som ni kan läsa mer om på sidan 26.

Ove Theliander fanns på plats för att ta emot priset och var märkbart rörd över uppmärksamheten.

– Jag är väldigt tacksam över att få det här priset, det hade jag aldrig i mitt liv kunnat tro, sa han då han tog emot prischecken på 30 000 kronor.

Prispengarna ska bland annat gå till att trycka ytterligare exemplar av ett antal delar av märkessamlingens böcker, så att de kan spridas till fler intresserade, bland

annat ett antal organisationer i Norden.

**Sebastian Rydell, som suttit i Seko sjöfolks styrelse som representant för Forsea/Öresundslinjen, avtackades** eftersom han bytt jobb och rederi och därmed lämnar styrelsen. Han finns dock kvar som medlem i klubben, och fortsätter skriva krönikor under vinjetten ”I vänsterkant” här i Sjömannen.

Två hedersbetygelser delades ut; Liselotte Eklund förärades en 40-årsnål och Lars Palmborg uppmärksammades för sina 50 år som aktiv medlem i Seko sjöfolk. Båda jobbar på Stena Line, Liselotte som kallskänka på Stena Danica och Lars som servicevärd på Stena Scandinavica.

Ylva Bowes

## VALDA PÅ ÅRSMÖTET 2025

**Mikael Lindmark** omvaldes som kassör på 2 år.

**Peter Skoglund** omvaldes som vice ordförande på 2 år.

Fem ordinarie styrelseledamöter med en mandattid på 2 år valdes: **Bent Björn-Nielsen, Ulf Nilsson, Katrina Ansarfwe, Björn Jonasson, Erika Johansson.**

En ersättare till styrelsen med en mandattid på 1 år valdes: **Ulf Norström.**

Ett fyllnadsval till styrelsen på 1 år gjordes: **Stellan Pettersson.**

Till revisor valdes **Alexandra Strand Millqvist** på 2 år och två ersättare, **Anneli Lundgren** och **Katrin Hamilton**, valdes på 1 år.

Till valberedare valdes **Peter Larsson** på 2 år med ersättare **Daniel Estius** och **Jimmy Lindskog** på 1 år.



*Irrande färd för k-märkt fartyg:*

# Baltic Star fast vid Ådalenmonumentet

Året var 2016 och entreprenören Leif-Ivan Karlsson hade köpt det kulturmärkta fartyget M/S Birger Jarl. Planerna var stora och fartyget skulle bli ett maritimt nöjescenter vid Stadsgårdskajen i Stockholm. Men planerna förverkligades inte. I stället blev det en konflikt med Seko sjöfolk och därefter en irrande färd utmed den norrländska kusten.

TEXT OCH FOTO Jörgen Cardell

**Ådalen 31 är ett känt begrepp** för svensk fackföreningsrörelse. Fem demonstranter sköts ihjäl här 1931 av militär under polisens befäl. Den som vill besöka platsen, som ligger vackert vid Ångermanälven, blir förmodligen förvånad. Alldeles nära ett minnesmonument ligger nämligen ett 93 meter långt fartyg som varken går i trafik eller har någon annan verksamhet. Baltic Star har väckt känslor hos många.

Norrbottningen Leif-Ivan Karlsson gjorde sig känd när han medverkade i tv-programmet Svenska miljonärer 2012 och senare i en realityserie under namnet Karlssons. Efter att som ung ha jobbat på en bensinmack började han göra affärer med fastigheter och bilförsäljning.

Under flyktिंगvågen 2015 tjänade han

stora belopp genom att driva asylboenden.

**På senare tid har** Leif-Ivans stjärna dalat. Han är bland annat åtalad för miljöbrott i den så kallade Think Pink-rättegången. Där hade han gått in som vd i det företag som dumpade sopor på mängder av

platser i Sverige. Ett annat av hans företag har också hamnat i blåsväder; Rederi Hotell Fartyget BJ AB. Då har det handlat om fartyget M/S Birger Jarl som senare döpts om till Baltic Star.

Det är ett fartyg med en brokig historia, tillverkat på Finnboða varv 1953. Hon har bland annat kryssat över Östersjön under lång tid, varit servicefartyg vid oljeutvinning i Nordsjön och fungerat som vandrarhem i Stock-

holm. När Leif-Ivan Karlsson köpte fartyget 2016 var planerna lika storslagna som diffusa – båten skulle bli ett maritimt nöjescenter.

För att finansiera renoveringen togs dock ett ödesdigert beslut. Genom att låta bolaget gå i konkurs och säga upp de anställda hoppades man kunna slippa kollektivavtal och få in billig personal från bemanningsbolag. I stället blossade en konflikt med Seko sjöfolk upp, och under tiden tvingades fartyget iväg från Stockholm och behövde hitta en ny hamn. Sedan dess har rättsprocesserna avlöst varandra.

**2020 lade M/S Birger Jarl till i Timrå** efter att olovligt gått från Stockholm utan nödvändiga handlingar. Två år senare flyttades fartyget över till Lunde hamn, trots att det saknade trafiktillstånd och

**Det är ett fartyg med en brokig historia**



Fartyget Birger Jarl, som senare kallats Baltic Star, har kantats av problem en längre tid. Nu ligger det i Lunde hamn utefter Ångermanälven. Den går vare sig i trafik eller används för hotell- och restaurangverksamhet. Kramfors kommun har försökt få bort den via olika vitesförelägganden.



Platsen för ett av de mest tragiska ögonblicken i svensk fackföreningshistoria. 14 maj 1931 sköts fem strejkande arbetare till döds just här. Vänder man sig 180 grader ser man på nära håll fartyget Baltic Star.



Numera går det mesta av trafiken över Ångermanälven via Höga Kusten-bron. Tidigare gick den över vackra Sandöbron, på bilden, som ligger alldeles intill platsen där Baltic Star är uppkrad.

var belagt med nyttjandeförbud. Man fick tillstånd att ligga kvar där till maj 2023, men när hon ännu låg kvar i november utfärdade Kramfors kommun ett beslut om omedelbar flytt, annars hotade ett vite om 200 000 kronor per månad.

Rederiet överklagade och fick rätt av Länsstyrelsen i Västernorrland, som menade att det inte krävs bygglov för en båt som ligger vid kaj utan att någon bor på den.

**För ägaren av Lunde Varv** och Hamn AB, Sten Sjödin, innebär inte Baltic Star några större problem i nuläget, tvärtom tycker han att det fungerat bra. Under 2024 har han fått in kajhyra på 20 000 kronor i månaden och under 2025 höjs den till 30 000 kronor.

– Jag har precis låst porten till hamnen, säger Sten Sjödin. Jag sitter lugnt i båten. Jag vet inte alls vad som kommer att hända med fartyget. Det är bara tystnad.

Leif-Ivan kanske har tänkt någonting men har väl fullt upp med rätttegängen kring Think Pink.

Kramfors kommun har inte riktigt samma syn på läget. För ett år sedan beslutade kommunstyrelsen om ett föreläggande även för Lunde hamn: Baltic Star ska tas bort och hamnen ska bara vara öppen för fartyg som är certifierade för sjöfart.





Men beslutet överklagades och ligger nu hos Länsstyrelsen för avgörande, berättar socialdemokratiska kommunalrådet Malin Svanholm.



Malin Svanholm.

### Varför är det viktigt för kommunen att fartyget tas bort?

– Hamnen har bara tillstånd att lasta och lossa, och det är inte tänkt att en båt ska stå där året runt. Många Lunde-bor har klagat och gjort skrivelser.

Platsen är också känslig med tanke på händelserna 1931.

**Under Baltic Stars liggtid** på Lunde har även miljön påverkats genom oljeutsläpp som räddningstjänsten har tvingats sanera. Ångermanlands tingsrätt dömde nyligen Rederi Hotell Fartyget BJ AB att betala 65 000 kronor i företagsböter för ett oljeutsläpp i augusti 2022.

**En som minns Birger Jarl väl** är före detta kassören Chang Strömberg på Seko sjöfolk.

Facket hade lönekrav på bolaget, men även krav på att de skulle teckna kollektivavtal.

– De bytte ägare hela tiden fast Leif-Ivan Karlsson stod bakom. Sedan lät han företaget gå i konkurs för att kunna säga upp personal och ersätta dem med personal från ett bemanningsföretag.

Det blev inte så mycket av de försöken, då sjömän har en unik rättighet. Betalas inte lönerna ut kan man begära kvarstad på fartyget.

Processen ledde till en förlikning där de



På Folkets hus i Lunde kan man se bilder från händelserna som oftast går under namnet Ådalen 31.

anställda fick ut det mesta av sina löner, berättar Chang Strömberg:

– Det hela slutade med att de ändrade konceptet och la den still i Stockholm. Det blev en landbaserad verksamhet och Hotell- och Restauranganställdas förbund tog över. Leif-Ivan Karlsson hade stora planer med nattklubb och allt möjligt, men det gick i stöpet.

**Så får vi tag i huvudpersonen, Leif-Ivan Karlsson själv.** Han ringer upp efter en kontakt med hans advokat Staffan Bergqvist och är väldigt klar över att det är försäljning som väntar.

– Du vet, jag är pensionär och orkar inte med det här. Jag har fyra olika möjliga köpare, så senast till våren är den borta. Jag har bokat in den på Beckhol-



Leif-Ivan Karlsson.

mens varv i Stockholm för renovering, det är samma varv som skött den sedan den byggdes 1953.

Han är besviken över mottagandet som han fick i Timrå när han tagit upp Birger Jarl dit: Han hade

inga andra planer än att hitta ett ställe för förvaring, men möttes av 32 poliser och kustbevakningen.

– Vad tror du det kostade skattebetalarna?

Leif-Ivan Karlsson greps på kajen och dömdes att betala 2 500 kronor i böter. Nu ser han besluten från Kramfors kommun som en personlig vendetta som en

Annons

## A-kassan

### Nya a-kassaregler från den 1 oktober

I höst införs en ny arbetslöshetsförsäkring baserad på inkomster.

Det har riksdagen beslutat.

Den nya försäkringen omfattar alla som får ett nytt beslut om ersättning från den 1 oktober i år.

I den nya försäkringen kommer ersättningen att baseras på beskattade inkomster från arbete, där a-kassan får uppgifterna från Skatteverket.

Alla som får ett nytt beslut om ersättning från den 1 oktober i år omfattas av den nya försäkringen, medan den som redan har en pågående ersättningsperiod fortsätter på den så länge det finns dagar kvar som går att nå. I den nya försäkringen kan man få 300,

200, 100 eller 66 ersättningsdagar beroende på hur länge man har haft inkomst från arbete samt beroende på hur mycket inkomster man haft totalt. Ersättningsnivån kommer att baseras på hur länge man varit medlem i a-kassan innan arbetslösheten – man kan få 80, 60 eller 50 procent av sin tidigare inkomst, upp till 34 000 kronor i månaden. För att få ersättning från den nya försäkringen måste man ha fyllt 20 år.



Foto: Jörgen Tiger

Birger Jarl vid kaj i Stockholm under hennes tid där.

gång i tiden startade i Stockholm.

– Problemen började när Stockholms hamn hade tagit ut en för hög avgift av oss. Enligt svensk lag ska ett k-märkt fartyg ha 60 procents rabatt när det ligger i hamn. De blev dömda till att betala tillbaka 3,6 miljoner kronor till oss. Det innebar att de började hata både mig och båten.

#### Vad innebär en försäljning av Baltic Star rent ekonomiskt?

– Jag räknar med att kunna sälja den för runt en miljon euro. Men i min värld är den värd cirka 55 miljoner kronor, så jag kommer att göra en stor förlust. Det finns fem barer och restauranger, samt många hytter. Har man en 80-procentig beläggning på hytterna drar man in 80 miljoner kronor per år. Jag gör det här

för att jag är så motarbetad och jag orkar inte mer.

**Dessutom väntar ett åtal** för Leif-Ivan Karlsson på Södertörns tingsrätt. Kammaråklagare Maximilian Berg Molin menar att Karlsson visat grov oredlighet när han överlätit fartyget från bolaget Rederi Karlsson till Rederi Hotell BJ AB 2020.

Rättegången är planerad att äga rum under fem dagar i september 2025. I stämningsansökan anges brotten som oredlighet mot borgenär, grovt försvårande av konkurs och grovt bokföringsbrott. Åklagaren yrkar också ett femårigt näringsförbud för Leif-Ivan Karlsson och en företagsbot om en miljon kronor. ●

#### BIRGER JARL/BALTIC STAR

**1953:** Fartyget färdigställs på Finnboða varv i Nacka. Hon var ett ångfartyg med motor på 2 800 hk. Rederiet AB Svea var ägare och olika sträckor till Finland trafikerades fram till 1971.

**1971:** Birger Jarl trafikerar sträckan Stockholm – Mariehamn.

**1973:** Ett finskt företag köper fartyget och döper om det till Bore Nord. Under en period är hon utchartrad till den norska oljeindustrin som underhålls- och bostadsfartyg.

**1978:** Döps om till Baltic Star och trafikerar Stockholm – Åbo med Ånedin-linjen som varumärke. 1982 var tiden som ångfartyg slut och dieselmotorer ersatte.

**2002:** Fartyget köps av Rederi AB Allandia i Stockholm. Nu ändrades namnet tillbaka till Birger Jarl.

**2010:** Sjöhistoriska museet k-märker fartyget.

**2013:** Fartyget omvandlas till ett vandrarhem, först vid Skeppsbron och senare Stadsgårdskajen i Stockholm.

**2016:** Entreprenören Leif-Ivan Karlsson köper fartyget och planerar att bygga om det till ett maritimt nöjescenter.

**2022:** Fartyget har nu återigen bytt namn till Baltic Star och ligger i Lunde hamn trots att Kramfors kommun vill få bort henne.

**2024:** Rykten hörs under våren om att Baltic Star ska få en ny hamn i Göteborg men kommunen är inte intresserad.

**Källa:** Krister Bång, redaktör vid Sverige Maritima Index

Annons



**Demonstrera med Röda Lanternan i Stockholm 1 maj, för bättre villkor för världens sjöfolk!**

Vi finns vid La Mano från kl. 09.30 och vid Medborgarplatsen från 12.00 för avmarsch mot Kungsträdgården 13.00 i Vänsterpartiets demonstrationståg.

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



# Arbets isen



- Vi vill  
mer i  
den  
h

# te på s villkor

ju köra så lite som möjligt. Ju mer vi kör, desto  
s blir det. Isen är som en snöboll när vi bryter  
n och ligger och snurrar, säger Samuel Ryhn.  
Han jobbar som matros på Vilja, en av fyra  
isbrytande bogserbåtar i Luleå hamn.

TEXT OCH FOTO Bella Stenberg



**Vilja är den första isbrytaren i världen** som delvis går på el, och när hon glider in till kaj är det nästan ljudlöst. Med ASD, asimuth stern drive-framdrift, kan propellrarna med en diameter på nästan tre meter rotera 360 grader oberoende av varandra, vilket ger lika stark dragkraft framåt som bakåt och väldigt god manöverförmåga. Det märks, och det känns nästan som att hon kan snurra på en femöring. Det gör också arbetet säkrare.

– När vi ska koppla en båt och den är 17-18 meter hög och jag står nere på akterdäck med en tross i handen. Då är man inte så kaxig, säger Samuel Ryhn, matros på de isbrytande bogserbåtarna i Luleå hamn.

På bogserbåten jobbar vanligtvis tre personer: befälhavare, chief (teknisk chef) och en matros. Befälhavaren har totalansvar för bryggan och besättningen och är även den som koordinerar beställningar. Chieften ansvarar för drift och underhåll. Matrosens huvudsakliga uppgift är att kasta loss och lägga till, att förbereda vinschar och bogsertrossar och koppla fartygen. Hen sitter med på bryggan under assistanser och är redo att skynda ner på däck vid behov.

– Jag lyssnar på allt som sägs och har förberett bogsertrossarna därnere. Ju mer man förbereder, desto snabbare är man, säger Samuel.

Han tar också hand om däckunderhåll och städar. På Vilja är det skor av som gäller för att gå in i mässen. I den lilla hallen finns skor, varselvästar, hjälmar, apparater på laddning och flera dörrar och trappor både uppåt och neråt. Trots att båten inte är så stor är det inte ovanligt att gäster virrar bort sig.

– Det finns många vägar att ta och många nödutgångar.

**Det är sen eftermiddag**, solen har gått ner och besättningen på Victoria som skött uppdragen under förmiddagen har nyss åkt hem. Vilja som tar hand om eftermiddagens uppdrag har precis varit ute i två timmar.

– Det börjar bli mycket is nu, och då tar allt längre tid. Det ska ju förbrytas, de ska komma in i rätt spår och in till kaj ...

Samuel passar på att äta medan vi pratar, lax med potatismos. I mässen finns en stor köksdel, matbord, några stolar och en väggfast soffa i vad som ser ut som olivfärgat skinn som matchar gardinerna. På ena väggen finns en stor platt-tv bredvid skärmen från övervakningskameran och flera kommunikationsapparater. En gammal karta över Bottenviken har ramats in och även ett porträtt på Birgitta Ahlqvist, Viljas gudmor och tidigare ordförande för Luleå Hamn.

I skafferi, kyl och frys har alla varsin namnmärkt



Matrosen Samuel Ryhns uppgift är att kasta loss och lägga till ...



... och att sitta med på bryggan under assistanser.



hylla. Det verkar främst vara färdig frysmat som gäller. På längre resor får någon i besättningen kocka.

– Det finns många som lagar bra mat, så vi försöker se till att de får göra det. Så finns det de som är bättre på att äta än att laga.

**Vid resor över 12 timmar**, till exempel till varv, har båtarna dubbel bemanning. Det är jour dygnet runt med en arbetsvecka som sträcker sig från onsdag klockan 15 till onsdag klockan 15. Inställelsen är två timmar.

– Man försöker åka hem så ofta det går. Men många gånger har man jobbat så mycket att det är bättre att bara ta vila ombord. Vi har ju egna hytter, badrum, mässen. Det händer även oss som bor i Luleå, att vi blir ombord hela veckan.

Att vila, det kan vara att titta på tv, slösurfa, hänga i hytten, att gymma eller bada bastu.

– Man tar vila när man får vila. Nästa uppdrag kan ju dra ut på tiden, så man behöver passa på.

Att ha oregelbundna arbetstider och ibland vara borta en vecka kräver en förstående hemmamiljö, men Samuel trivs med upplägget.

– Man gör sitt jobb och när det börjar bli lite tungt eller trögjobbat, då vet man att på onsdag är man ledig igen. Och jag kan inte ta med mig jobbet hem, det är helt omöjligt.

Arbetet på en isbrytande bogserbåt innebär ovanligt

stor skillnad mellan sommaren och vintern. Arbetsuppgifterna blir fler och tyngre.

– Vi går ut på alla båtar nu, säger Samuel och stämmer av med befälhavaren Marcus Hansson innan han fortsätter.

– På vintern har vi 70 % mer uppdrag än på sommaren. På vintern assisterar vi alla på grund av isläget.

Dessutom jobbar de i mörker och kyla.

– Jag är född och uppvuxen i det, så det är inget nytt. Man får igen det på sommaren. Mörkret i sig gör inte jobbet svårare, bara om det blir isdimma. Vi har strålkastare.

Vad gäller kylan är lösningen enkel.

– Kläder efter väder, som på dagis. Sedan står man ju inte ute i flera timmar och håller på. Man vill ju göra allt så effektivt som möjligt.

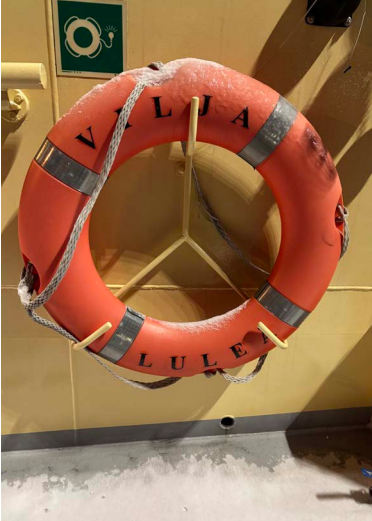
Årets vinter har varit ojämn, med 25 grader minus vissa veckor och plusgrader andra.

I Bottenviken kan isen ligga kvar till slutet av mars, in i april. När temperaturen sjunker byggs isen snabbt. De isbrytande bogserbåtarna assisterar fartyg in och ut från hamnen, och ansvarar för hamnisbrytning men kan också göra sådant som att lägga bojar på rätt plats i farleden när isen flyttat dem. Ibland kan det räcka att bryta en ränna i isen för fartygen, ibland får de även trycka eller koppla. Alltså putta eller bogsera båten, som en lekman skulle säga.

Radiokommunikationen som hörs i mässen är lika

## » På vintern har vi 70 procent mer uppdrag än på sommaren

SAMUEL RYHN



Nödvändigheter ombord:  
livboj och snöskyffel.



Samuel Ryhn kastar loss inför kvällens sista uppdrag. I bakgrunden syns Victoria.

svår att urskilja som ett utrop på en busshållplats.

– Man lär sig. Det är engelska från alla världsdelar, både bra och mindre bra, säger Marcus.

Arbetet kräver mycket kommunikation och samarbete med till exempel agenter, kajpersonal och lotsar.

– Alla kör ju båt på olika sätt. Så alla bygger sina egna rutiner, konstaterar Samuel.

Det är lotsen som bestämmer vad bogserbåten ska göra och när arbetet är klart, men på vintern är bogserbåtspersonalen med och planerar.

Bogserbåtarna tar hand om allt från mindre fartyg på cirka 90 meter till stora Panamax på 225 meter och uppåt 80 000 ton dödvikt. I de fallen går oftast tre bogserbåtar ut.

**Att det faktiskt är is** under så lång tid i själva hamnen är något som inte alla söderifrån har förstått. Förra året varade issäsongen från mitten av oktober till maj. Samuel suckar och drar på svaret.

– Det händer nästan dagligen att det kommer fartyg som förväntar sig en isfri hamn, att vi ska ta bort isen. Men isen kommer alltid att vara där.

Det finns en ansvarsuppdelning mellan kommunalt och statligt vatten, och mellan Vitfågelskär och Larsgrund går gränsen för de statliga isbrytarna. Innanför sköter Luleå Hamn isbrytningen. Men gränsen kan vara flexibel från båda håll om det behövs.

– Vi kör inte dit varje gång. Vi kanske kör dit på förmiddagen när vi tar in en stor båt, och då kanske

det kommer två små efter som inte behöver assistans hela vägen. Det beror på att isrännen kan vara mer lättkörd om den redan är bruten innan.

På vintern tar bogserbåtarna hand om isbrytningen i tre hamnar, i Luleå, Piteå och Kalix. På sommaren när alla är tillbaka i Luleå görs det mesta av underhållsjobbet.

– Vi lägger mycket jobb på sommaren på att förbereda oss för vintern. Vi måste alltid förbereda oss för den värsta vintern. Sedan kan det bara bli bättre ...

Tjänstefartygen – bogserbåtar, Sjöfartsverkets lotsar, räddningstjänst och kustbevakning – är förtöjda vid Strömören, knappt en kvarts bilfärd från stan. Där har också Luleå Hamn sitt huvudkontor. De gula statliga isbrytarna ligger vid den gamla malmhamnen Svartökajen, där också kryssningsfartygen lägger till på sommaren men faktiskt även på vintern. De syns från centrum och den berömda isvägen.

## I fjol varade issäsongen från mitten av oktober till maj

**Det finns två besättningar** för varje bogserbåt, och sammanlagt jobbar 18 personer i bogserbåtsflottan. I händelse av sjukdom brukar det gå att lösa med att någon från en annan besättning hoppar in. På båtarna jobbar just nu enbart män, men det har funnits kvinnor som sommarvikarierat. På kontoret är det ungefär 65 % kvinnor.

– Vi vill ju ha blandat, det finns många fördelar med det. Det är inte dålig jargong nu, men det blir en





annan jargong och andra samtalsämnen.

Matroserna jobbar en vecka i taget året om och befäl två veckor på sommaren (april till november). Besättningarna träffas också på avlösningssondagarna. Det är viktigt att känna och lita på varandra. De har utsatta fasta arbetstider och följer vilolagen, men på vintern styr uppdragen och behoven av assistans betydligt mer.

– Vi äter när vi får chans, och vilar när vi får chans. Och ser till att det alltid finns färskt kaffe.

**Att flottan nyligen utökats** med en fjärde båt underlättar och gör systemet mindre sårbart. Victoria är den tredje bogserbåten med samma namn, men redan i slutet av 1800-talet fanns det en bogserhjulångare som kallades för Gamla Vickan. Den nya Victoria köptes in färdig för 16 miljoner euro. Ett bra pris, enligt både Samuel och Marcus.

Vilja är 36 meter lång, 13 meter bred och har ett djupgående på 6,7 meter. Hon har isklass 1A super vilket innebär att hon kan ta sig fram i metertjock is.

– De andra fartygen ska ta sin last från punkt a till punkt b. De kan vara åtta gånger så stora som oss, men vi är starkare, säger Samuel.

Hon ritades i Vancouver och byggdes i Asturien och kördes hem 2019. Till skillnad från de äldre båtarna, som har en krok i aktern, har Vilja vinschar både i för och akter. Hon har också två stora vattenkanoner för brandbekämpning och fending runt om, tätare mellan spanten och tjockare skrov. Maskinchefen Conny Smedkvist var med i Spanien under bygget.

– Sedan blev jag kvar. Vi var involverade från ritningsstadiet. Det är en jättefin båt, säger han.

– Hon är stark och mångsidig. Arbetsmiljön är väldigt trevlig däruppe om man jämför med en gammal konventionell bogserbåt, säger skepparen Marcus Hansson.

**Bryggan skulle om den vore** en restaurang beskrivas som ”lyxig med havsutsikt i 360 grader genom stora panoramafönster”. Nu syns mest mörker, snö och strålkastare. Vågorna som skapas är de som Vilja själv river upp.

Dagens sista uppdrag är inte långt i sträcka, bara till Victoriamhamnen som driftas av Shorelink, där det främst lastas och lossas material och råvaror för gruv- och stålindustrin. Däremot tar uppdraget längre i tid

än vad som borde vara nödvändigt. Fartyget som ska assisteras är strax över 100 meter och kan vara i Luleå för första gången, åtminstone är namnet inget någon känner igen, och befälhavaren verkar inte van vid att lägga till i is. Det går så pass långsamt att det hinner komma ny is mellan fartyg och kajkant.

**Ytvattnet fryser snabbt.** Är det 35 grader minus fryser även tjockare is direkt, en dag som denna där temperaturen ligger strax under noll kan det ta fem timmar.

Samuel håller utkik och rapporterar om avstånd och stora iskakor. Vilja har också möjlighet att spola vatten på olika sätt för att hålla undan is, och även för att förflytta fartyg. Frågan om de själva någonsin kört fast är uppenbarligen dum.

– Men andra båtar kör ju fast, säger Marcus med ett skratt.

– Det händer nästan varje dag, säger Samuel.

Han minns fortfarande sin första assistans.

– Med en bogserbåt går man ofta emot fartygen och tar kontakt och är redo att trycka in dem till kaj. Så nära hade jag ju aldrig varit. Jag hade svårt att finna mig i att vi skulle vara så nära att vi hade kontakt. Det var lite ”Vi kör väldigt nära nu!”. ”Ja, vi ska ta kontakt.” ”Jaja, okej”.

Innan flygpendlade han i fem år till ett jobb inom marinen i Karlskrona.

– Jag hade tänkt mig fem år men är fortfarande kvar och blir det nog ett tag till. Det händer så mycket här.

**Båtpersonalen sitter på första parkett** för Projekt Malmporten och Luleå Hamns snabba utveckling mot att bli Sveriges näst största hamn. Det kommer också att påverka deras egen arbetsbelastning, och nya tjänster behövs: port control, en hamnledning som kan planera och koordinera, och en teknisk inspektör som kan stötta maskincheferna på bogserbåtarna.

– Vi fokuserar på den dagliga driften, men för att den ska rulla på så behöver vi stöttning uppifrån.

Det finns också en annan viktig sak som de fokuserar på: hockey. Vid match måste teven vara igång så att alla ser hur det går. Och det finns bara ett lag att heja på.

– Det kommer ju folk från andra håll än Luleå som jobbar här ... man undviker dem vid förlust och söker upp dem vid vinst, säger Samuel. ●

## LULEÅ HAMN

Luleå Hamn är Sveriges tredje största transporthamn och hemmahamn för de statliga isbrytarna. Det är ett helägt kommunbolag som består av sex olika hamndelar. Bland dem finns LKAB:s utlastningskaj för järnmalm, som årligen lastar ombord omkring fem miljoner ton malm. Totalt passerar 8,5 miljoner ton gods hamnen varje år, till exempel material och råvaror för gruv- och stålindustrin, petroleumprodukter och cement. Antalet fartygsanlöp per år är cirka 600, men beräknas öka till över 2 200 år 2030.

## LULEÅS ISBRYTANDE BOGSERBÅTAR

● **Victoria** är nyast, inköpt i december 2024 för 16 miljoner euro. Maskinstyrka 10 000 hästkrafter, dragkraft 75 ton.

● **Vilja** är världens starkaste hybriddrivna isbrytande bogserbåt. Maskinstyrka 7 400 hästkrafter, dragkraft 70 ton.

● **Valkyria** är stationerad i Kalix på vintern. Maskinstyrka 3 520 hästkrafter, dragkraft 35 ton.

● **Viscaria** är stationerad i Piteå på vintern och har bostäder för sju besättningspersoner. Maskinstyrka 6 150 hästkrafter, dragkraft 62 ton. Alla har den högsta isklassen, 1A super, för trafik i extrema isförhållanden, med is över en meter tjock.

## PROJEKT MALMPORTEN

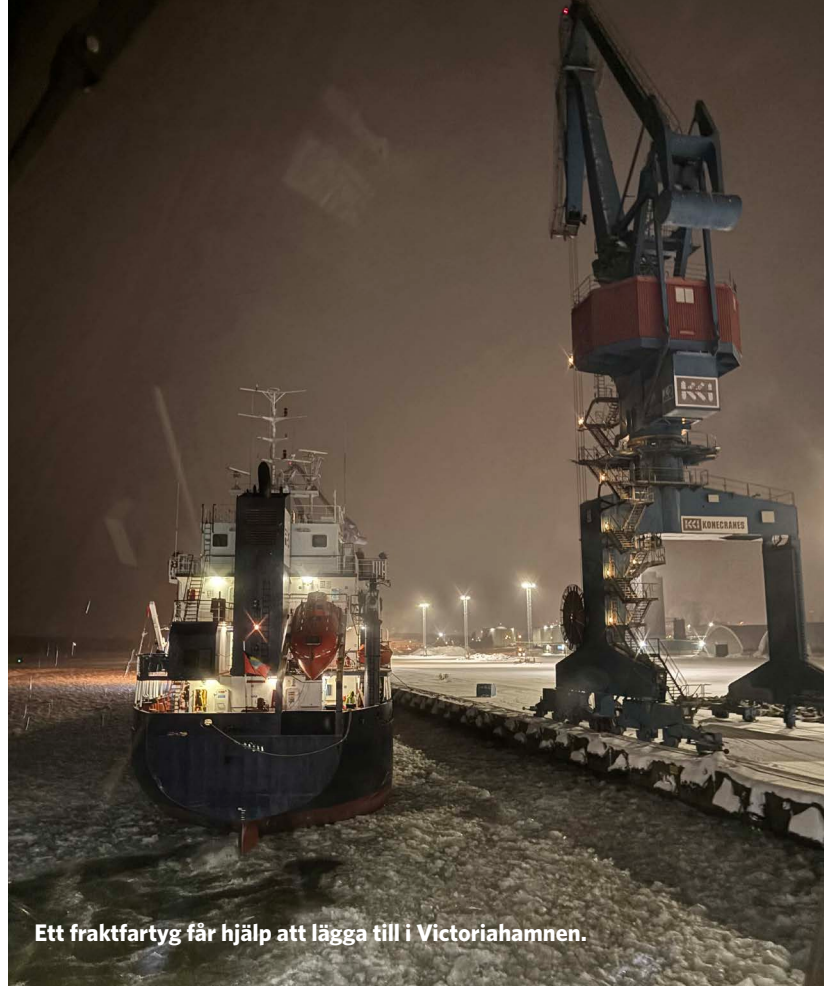
● Projekt Malmporten är Sveriges största muddringsprojekt i modern tid och genomförs av Sjöfartsverket och Luleå Hamn.

● Farlederna ska fördjupas och breddas så att hamnen kan ta emot större fartyg vid kaj och hantera upp till fyra gånger så mycket gods.

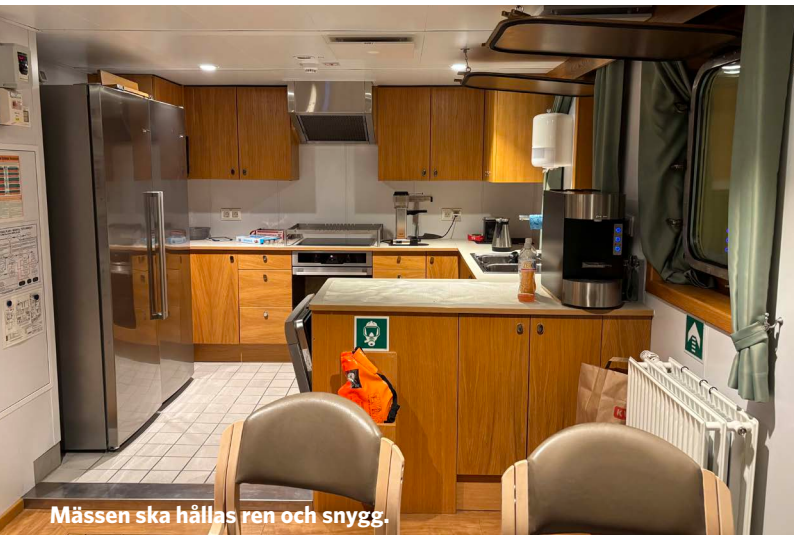
● I nuläget är upphandlingarna av både muddringsarbeten och kaj för den nya djuphamnen avbrutna, eftersom anbudet i muddringsupphandlingen överstigit kostnaderna i budgeten.



Befälhavaren Marcus Hansson.



Ett fraktfartyg får hjälp att lägga till i Victoriahamnen.



Mässen ska hållas ren och snygg.



Victoria, inköpt i december för 16 miljoner euro.



Bogserbåtarna assisterar fartyg som kan vara åtta gånger så stora.

*Julia jobbar på världens första LCO2-fartyg*

# Från seglarskuta till högteknologi

Tänk att landa ett av sina första jobb som lättmatros på världens första LCO2-fartyg. Det lyckades Julia Odding med. Det som började som en elvaårings dröm ombord på Ostindiefararen har tagit Julia ända från Ulricehamn till Namibia, där hon i februari mönstrade på Northern Pathfinder.

**TEXT OCH FOTO** Annica Gustafsson

**Den 11 november förra året** reste Julia Odding till Rotterdam och mönstrade på Arctic Voyager som fraktar LNG. Hon hade fått erbjudande och tackat ja till att arbeta ombord på världens första fartyg som fraktar LCO2, och som drivs av Northern Lights Project. Projektet är ett samarbete mellan Equinor, Shell och Total och deras affärsidé är att transportera och därefter lagra koldioxid i havsbotten.

Men först väntade familiarisering ombord på Arctic Voyager, en slags träning inför mönstringen på LCO2-fartyget. Julia fick lära sig hur en gastanker fungerar, vilka rutiner som gäller och hur säkerheten ombord ser ut. Det hela är en inlärningsprocess man måste gå igenom innan man går vidare till LCO2-fartyget.

Julia var ombord i nästan sex veckor och fick gå bredvid det mesta av tiden.

– Det var helt ok men lite låst, jag vill ju jobba och är van att ta i, berättar hon.

**När Julia sedan skulle** mönstra på Northern Pioneer var fartyget försenat från Kina så hon fick sitta hemma och vänta. När det väl blev dags att åka till båten blev hon ombedd att åka till systerbåten Northern Pathfinder i stället. Julia mönstrade på den 11 februari i Walvis Bay, Namibia.

Väl ombord fick hon äntligen börja arbetet och som lättmatros har hon fått varierande uppgifter.

– Det är väldigt kul och så lärorikt. Jag har gjort allt från att förtöja, måla, städa till att navigera, skriva loggbok och läsa i fartygets sms.

**Som elvaåring blev Julia Odding** ombord på sin första stora båt – Ostindiefararen. Det var Julias morbror som tog med henne dit på öppet skepp. Julia minns tillbaka och berättar vad hon tänkte när hon gick runt på fartyget.

– Kan man få segla en sådan här båt på riktigt?

Det blev starten på hennes sjömansliv. Julia valde att börja segla med T/S Britta, ett segelfartyg som av Sjöfartsverket klassas som traditionsfartyg. T/S Britta hade hemmahamn Uddevalla och där lärde sig Julia mycket om segling.

Julia är nöjd med valet att arbeta till sjöss och inte bara ha det som fritidssyssla.

– Det är inte ett jobb, det är en livsstil att arbeta till sjöss, säger hon.

**Vi får en pratstund med Julia** när hon arbetar som styrman ombord på T/S Westkust under en helg med seglarskola. Julia har tagit ut sina styrmanpapper för traditionsfartyg, inre fart och hon hjälper eleverna att styra och navigera. Under en paus när kapten tar över berättar Julia om sin väg från förundrad elvaåring till den plats hon befinner sig på idag.

– Efter nian gick jag på Lindholmens tekniska gym-





Julia Odding ombord på traditionsfartyget T/S Westkust.  
"Det är en livsstil att arbeta till sjöss", säger hon.



Foto: Privat

Steget från att jobba på ett traditionsfartyg som T/S Westkust till lättmatros på ett högteknologiskt LCO2-fartyg är mindre än man kan tro.



nasium och läste bland annat fartygs- och maskinbefäl klass åtta.

Redan innan Julia började på gymnasiet hade hon seglat så pass mycket att hon tagit ut sina papper som lättmatros. Idag har Julia hunnit fylla tjugo år och det märks att hon trivs och har erfarenhet av arbete till sjöss. Fram till jobbet för Northern Lights jobbade Julia på Strömma kanalbolag som lättmatros. Där tog hon hand om avgång och ankomst, hjälpte passagerarna ombord och såg till att allt flöt på.

**Det finns alltid något** att göra ombord på en båt vilken storlek det än må vara, och Julia tycker om att greja. Ombord på Strömmas båtar gick Julia brandronder,

lagade och gjorde service på det som hon såg behövde fixas. Hon var även i maskin vid behov eftersom hon har utbildningen som krävs för det också.

– Jag letar alltid efter något som behöver förbättras eller fixas, och sen så gör jag det.

Julia är född och uppvuxen utanför Ulricehamn. I hennes familj finns det inga tidigare sjömän, utan Julia är först ut. Det finns dock en liten koppling till havet – hennes gammelfarfar var elektriker och arbetade en kort period till sjöss. Julia brukade även som barn vara ute med sin morfar i hans lilla snipa. Hon har alltid känt sig dragen till havet och när familjen flyttade till Göteborg fick hon äntligen komma nära det. Då var hon elva år och hade ingen aning om att hennes dröm om havet en dag skulle gå i uppfyllelse.

**Julia kom hem** till Göteborg från sin första törn ombord på Northern Pathfinder den 18 mars och redan tre veckor senare var det dags att mönstra på igen. Egentligen ska det vara fyra veckor på, och fyra veckor av.

– Det fattas en matros så vi som jobbar får dela på det lite mer. Men det är okej.

Julia kommer att bli rekommenderad för uppmönstring till matros på nästa resa. Då blir det mer ansvar och hon kommer i så fall ingå i brandteamet vilket passar Julia bra.

– Jag tycker det är jättekul att arbeta med säkerheten, alla är duktiga och vi har roligt ombord. ●

## FAKTA: LAGRING AV LCO2

- Northern Lights Project är först i världen med att låta industriföretag transportera och binda CO2-utsläpp. Northern Lights ägs av Shell, Equinor och Total Energies.
- För att kunna transporteras görs koldioxid, CO2, om till flytande koldioxid, LCO2 (L för Liquid). Lasten hämtas från en cementfabrik i Brevik, Norge och transporteras till Oygarden utanför Bergen. Där finns en anläggning som ska ta emot Northern Lights fartyg, Northern Pioneer och Northern Pathfinder, lastade med LCO2. Väl där pumpas lasten ner i berggrunden och övergår i fast form.

# Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar Horisonten som ledstjärna och kulturell inspiration

**Horisonten har varit avgörande för människans förmåga att navigera på öppet hav, men den omges också av ett romantiskt skimmer som återgivits inom musiken, konsten och poesin. I boken *Samtal om horisonten*, som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus är medfinansiar till, lyfts horisontens många perspektiv fram.**

Ett uttalande av Sveriges första kvinnliga sjökaptan, Maria Björnström, har varit en inspirationskälla för författaren Martin Nyström under hans arbete med boken *Samtal om horisonten*. År 2019 följer en reporter från Dagens Nyheter med Maria Björnström till Sjöbefällsskolan i Göteborg. Där träffar hon en klass sjökaptensstudenter för att prata om sina erfarenheter av arbetet och livet ombord, men också om digitaliseringens påverkan på navigationen.

– På väg ut ur klassrummet vänder hon sig om, ser allvarligt på de unga studenterna och säger: Det viktigaste instrumentet är era ögon. Titta ut över horisonten! Sen gick hon. De orden har jag haft med mig under hela arbetet med boken, säger Martin Nyström.

*”Horisonten nämns redan i det första litterära eposet, Gilgamesh, från 1 800 före Kristus”*

Som bokens titel antyder är den baserad på samtal mellan författaren och människor med olika relationer till horisonten. Han möter sjöbefäl och manskap men också forskare, musiker, konstnärer och författare. En av dem är hans äldste son, David Witt Nyström, som är professor i matematik vid Göteborgs universitet.

– Under en föreläsning kopplade David samman horisontlinjen i geometrin med begreppet oändlighet inom matematiken och konsten. Det var mycket spännande, säger Martin Nyström.

En annan person som haft stor betydelse för tillkomsten av boken är litteraturforskaren Gunnar D Hansson. Med honom har Martin Nyström fört samtal om horisonten i litteraturen.

– Horisonten nämns redan i det första litterära eposet, Gilgamesh, från 1 800 före Kristus. Ungefär samtidigt fanns det



*Som barn tillbringade Martin Nyström somrarna på en ö nära Vinga. Numera bor han på Köpstadsö (Kössö) i Göteborgs södra skärgård.*

också en hieroglyf i det forntida Egypten för horisonten, säger Martin Nyström.

I musiken är havet och horisonten däremot ett relativt sentida fenomen, berättar han. Först vid tiden runt förra sekelskiftet blev havet på allvar en del av musiken.

– Det har varit fullt av skogar, ängar och berg i musiken. Förbindelsen mellan musiken och det oceaniska kom väldigt sent och det dröjde till ända in på 1900-talet innan musiken kunde framkalla känslan av hav.

Arbetet med boken pågår fortfarande, men under Taubeveckan i Göteborg i mars, som Martin Nyström är initiativtagare till, kommer det hållas en konsert med Göteborgs symfoniker under namnet Västlig horisont som appellerar till boken.

– Som det gamla sjömansuttrycket lyder: Om inte horisonten fanns, skulle allt vara en enda våg, säger Martin Nyström.

Martin Nyström nås på: [martin.nystrom@dn.se](mailto:martin.nystrom@dn.se)

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



## Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

### Belöning 2025

Hos oss kan du söka bidrag för sådant som gratial och akut hjälp, men också forskning och utveckling, utbildning samt kulturella projekt med anknytning till sjöfarten. Inom sjöfartskulturen riktas bidragen mot aktiviteter som kan öka trivselen bland sjöfolk. Läs mer om vår bidragsverksamhet på [sjomanshus.se](http://sjomanshus.se).

# Kulturpris för unik samling av

Över 3 700 nålmärken, från den tidiga arbetarrörelsens tid i slutet av 1800-talet och fram till idag. Allt kategoriserat och katalogiserat, med varje märkes specifika historia. För det arbetet tilldelas Ove Theliander Seko sjöfolks kulturpris 2025.

– Jag är ju lite av en märkesnörd, säger han.

Det började när Ove Theliander som nyutbildad elektriker i ungdomen skulle hjälpa sin morbror med en elinstallation. Betalt ville han inte ha, däremot stod en skål med Första majmärken från 60- och 70-talet på ett bord.

– Märkena intresserade mig, jag fick ett tional av min morbror, berättar Ove.

Där och då tog Ove Thelianders intresse, nästan besatthet, av nålmärken från arbetarrörelsens historia sin början.

**På väggen inne hos** Arbetarrörelsens Minnesbibliotek på Järntorget i Göteborg hänger 23 tavlor fulla med märken. Ove Theliander kan redogöra för vartenda ett. Det är han som strukturerat, dokumenterat och katalogiserat samlingen. Här finns politiska, fackliga, nordiska och internationella märken, samt folkrörelsemärken och Första maj-märken. Varje grupp har ett stort antal underkategorier. Sammantaget speglar de arbetarrörelsens märkeshistoria från slutet av 1800-talet fram till idag.

Varför är det då så intressant med nålmärken, vad kan de berätta?

– Allt!

Ove Theliander ser genuint förvånad ut över frågan.

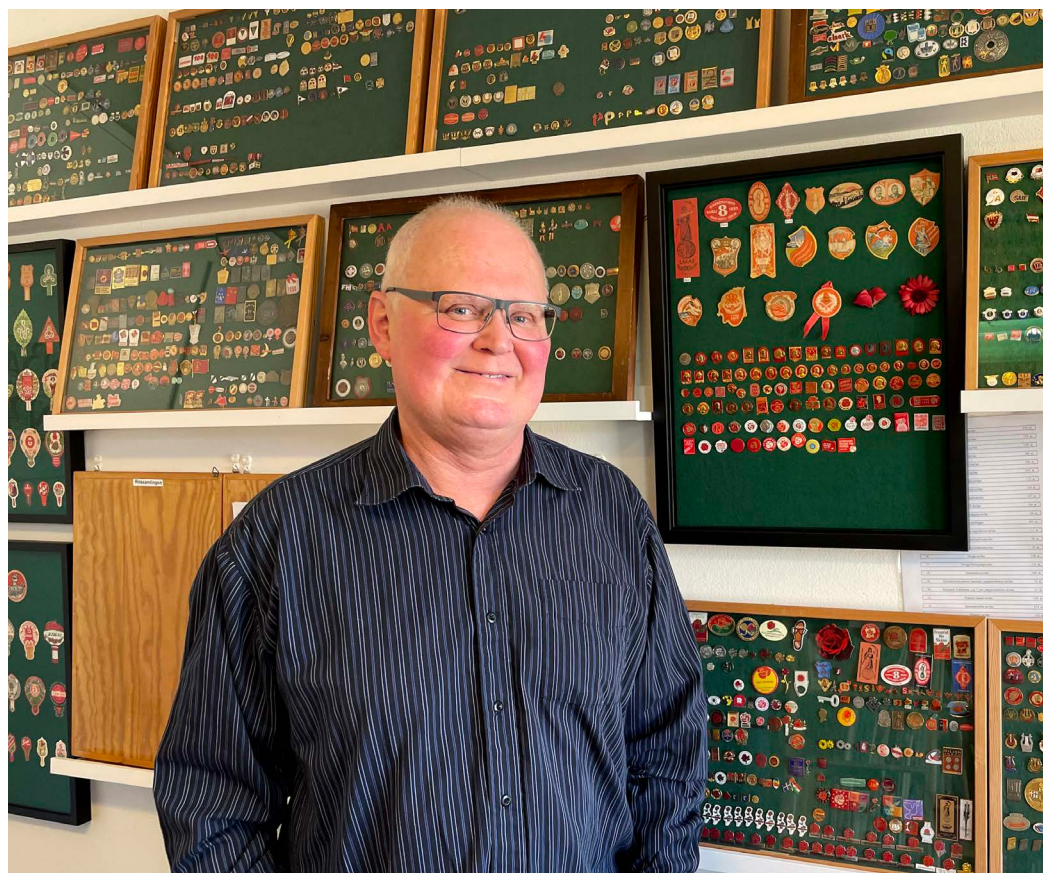
– Om man forskar i ett märkes historia hittar man spännande personliga berättelser, intressanta historiska skeenden ... märkena belyser hela vår historia, det är otroligt intressant och väldigt viktigt, säger han.

**Att det blev just** arbetarrörelsens märken han föll för har sin förklaring.

– Jag fick rörelsens ideal med mig från uppväxten. De värderingarna har alltid legat djupt inne i mig, säger han.

Hans far och farbror var båda fackligt engagerade inom Byggnads. Det var helt naturligt att han själv engagerade sig inom Elektrikerförbundet när han började jobba. En liten koppling till sjöfolket finns också; 1919 blev hans farfar medlem i Svenska Eldareunionen, en föregångare till Svenska Sjöfolksförbundet.

Så småningom bytte han bana och det blev jobb som lokförare hos SJ och Green



Ove Theliander framför tavlorna som innehåller drygt 3 700 märken. Nedan t h: Detaljrikedom hos

Cargo under trettiofem år. Vid sidan av det arbetade han under 20 år som försäkringsombud för Folksam.

Sin fru träffade han som 19-åring, och båda gick med i SSU Kortedala. Arbetarrörelsens ideal har han varit trogen sedan dess, genom livets olika skiftningar.

– Jag tillhörde dem som handlade på Konsum, tankade på OK och hade min försäkring hos Folksam, säger han med ett leende. Jag var en patriot gentemot rörelsen rakt igenom.

**Det har tagit Ove Theliander** fyrtio år av kunskapssamlande att kunna genomföra arbetet med märkessamlingen. Genom åren har han besökt loppisar, hängt på låset på Antikhallarna i Göteborg, bytt märken med andra märkessamlare, letat på Tradera – allt i jakt på fler märken.

Så småningom blev han en av Sveriges största märkessamlare. Givetvis kan han namnge några andra; Karl-Erik Persson. Ture Isaksson. Olavi Laurila. Lennart Nyberg och Inge Johansson som var hans föregångare på Arbetarrörelsens Minnesbibliotek och som lagt grunden till märkessamlingen.

Men Ove Theliander tröttnade på samlandet en period. Han hade omkring 2 000 märken när han lade av runt 2010.

– Det var inte roligt längre. Det kändes som en ego-grej, något som bara var till för mig själv.

Han gav bort eller sålde av nästan allt. Men så 2014 träffade han Lennart Nyberg, som då var ansvarig för märkessamlingen i Göteborg.

– När jag kom hit satt märkena lite huller om buller på märkestavlorna.

## FAKTA: MÄRKESSAMLINGEN

- Innehåller 3 717 märken från 51 länder, kategoriserade och fördelade på 23 tavlor och 11 böcker. Samlingen finns att beskåda på Arbetarrörelsens Minnesbibliotek i Göteborg.

- På hemsidan kan man gratis ladda ned böckerna i pdf-format och läsa om märkena: <https://ambmarkessamling.wordpress.com>

# arbetarrörelsens nålmärken



Foto: Ylva Bowes



många av de äldre märkena är imponerande.

**Ove åtog sig** att sortera och kategorisera märkena. Plötsligt kändes samlandet meningsfullt igen. Nu var det inte enbart för sin egen skull han gjorde det, utan för att märkena skulle finnas tillgängliga för alla och bevaras för eftervärlden.

– Det är helt unikt att man märke för

märke kan läsa om märkenas historia och ursprung på det här sättet, säger han.

Förutom att märkena kan beskådas hos Arbetarrörelsens Minnesbibliotek har Ove låtit trycka elva böcker där samtliga 3 717 märken finns på bild, och dess historia finns nedtecknad. Han har satt upp en hemsida där samlingens alla märken finns och där böckerna finns tillgängliga för nedladdning.

På hemsidan finns också fliken ”Månadens märke”, där Ove sedan 2017 varje månad lagt upp ett märke och berättat dess historia.

– I juni publicerar jag det 100:e månadens märke men det blir det sista, sen får det räcka, säger han.

Ove Theliander brinner för att märkes-

samlingen ska bevaras och finnas öppen och tillgänglig för allmänheten. Samtidigt oroas han över det ringa intresset.

– Det är få som har intresse av att titta bakåt i tiden, säger han. Vi vill gärna få hit forskare som kan utnyttja den skatt som biblioteket och märkena utgör, men det är svårt. Allmänheten är välkommen att höra av sig om man vill få en guidad visning, det bistår vi gärna med.

I Minnesbibliotekets stadgar finns inskrivet att om biblioteket läggs ner ska märkessamlingen gå till Arbetarrörelsens arkiv i Stockholm, så att den kan bevaras för eftervärlden.

– De har lovat att ta emot den, säger Ove Theliander.

Ylva Bowes



Foto: Magnus Glans

Ove Theliander mottar prisschecken från Seko sjöfolks Kenny Reinhold vid årsmötet. Ovan t v: LO-märken från 1948, under det samlingens sjöfolksmärken.

Annonss



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

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

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

# Kontakta Seko sjöfolk

## MEDLEMSSERVICE

**0770 45 79 50**

### Telefontider:

mån–tor 9–11 & 13–15  
fre 9–11 & 13–14

**E-post:** [sjofolk@seko.se](mailto:sjofolk@seko.se)

**Hemsida:** [www.seko.se/klubb/sjofolk](http://www.seko.se/klubb/sjofolk)

### Postadress:

Seko sjöfolk  
Fjärde Långgatan 48  
413 27 Göteborg

### Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

## ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDEN

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

### Ordförande Kenny Reinhold

[kenny.reinhold@seko.se](mailto:kenny.reinhold@seko.se)  
Tel: 031 42 95 30

### Vice ordförande Peter Skoglund

[peter.skoglund@seko.se](mailto:peter.skoglund@seko.se)  
Tel: 031 42 95 24

### Kassör Mikael Lindmark

[mikael.lindmark@seko.se](mailto:mikael.lindmark@seko.se)  
Tel: 031 42 95 44

### Ombudsman Oskar Lindskog

[oskar.lindskog@seko.se](mailto:oskar.lindskog@seko.se)  
Tel: 031 42 95 38

### Ombudsman Pelle Andersson

[pelle.andersson@seko.se](mailto:pelle.andersson@seko.se)  
Tel: 031 42 95 28

### Ombudsman Camilla Widman

[camilla.widman@seko.se](mailto:camilla.widman@seko.se)  
Tel: 010-482 17 51

### Ombudsman Jeanette Ganesjö

[jeanette.ganesjo@seko.se](mailto:jeanette.ganesjo@seko.se)  
Tel: 010-482 17 46

## AKTIVT INTRÄDE I A-KASSAN

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

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





# Ett skifte av bibliska proportioner

**Lika välkomnande som en sommarbris** en het sommar dag så hände det, ljusningen i mörkret. Riksbanken gjorde slag i saken och skruvade ner trycket på gemene man. Dock i skrivande stund så hotas nästkommande räntesänkningar av ett nyttillträtt nygammalt inslag i vita huset. Det var såklart väldigt förminskande uttryckt, bara ett försök att vara kort och koncist.

**Världen står inför** ett paradigmskifte utav bibliska proportioner. Det blir knappast en tydligare illustration av att pengarna styr allt, än om man sneglar över Atlanten. President Trump tillsammans med vapendragare Musk har på kort tid lyckats omkullkasta världsordningen.

Människor och deras öden betyder inget så länge pengar står på spel. Strafftullar mot Kanada och Mexiko på 25 procent. Överhängande tullar mot Europa. Ett Grönland som man tror kan köpas för pengar och människoöden som förseglas med en spark på smalbenen och indraget bistånd. Att vilja lämna FN och Nato? Mineralavtal för att fortsätta hjälpa Ukraina? Bara ett axplock. Att låta världens rikaste man inofficiellt basa

**Människor och deras öden betyder ingenting så länge pengar står på spel.**

över nedläggningsadministrationen DOGE kommer försvåra för många invånare och inte bara i staterna. För att citera Oscar Wilde så "hyllas ibland de fattiga för att vara sparsamma. Men att rekommendera sparande till de fattiga är både groteskt och kränkande. Det är som att råda en man som svälter att äta mindre".

**Tankarna förs återigen** till våra egna räntor. Att titta på hur mycket vinster bankerna gjorde förra året kontra hur mycket en majoritet av landets befolkning kämpar för att få det att gå ihop. Stimuleras inte ekonomin så tar det aldrig fart. Det går inte när man måste vända på varje krona. Många kämpar för att få pengarna att räcka månaden ut, och ibland för dagen. Nästan inget elbolag erbjuder längre fast elpris för en rimlig summa. Innan invasionen av Ukraina kallades inte elmarknaden för volatil. Riksbanken tänker i skrivande stund försvåra och göra längre bunden ränta betydligt dyrare på grund av det omskakande världsläget. Har sagt det förut, men det är en synnerligen spännande avtalsrörelse. Hushållen är i desperat behov av köpkraft. Mina tankar går som vanligt ut till alla avtalsdelegationer och förhandlare och sist men inte minst alla vi andra – ta hand om er i dessa kyliga tider.

**SEBASTIAN RYDELL**

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



Illustration Lars R Melander

# Bra att veta som medlem

## Medlemsavgift

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

## Reducerad medlemsavgift

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

## Ungdomsmedlemskap

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

## Betalning av medlemsavgift

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

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

## Betalning från utlandet:

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

## Utlandsadress/tillfällig adressändring

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

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

## Arbetslös

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

## Försäkringar

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

## LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

### Rederi Ballerina

Kontaktombud Wilhelmina Holmberg  
073 691 53 22  
[seko.rederiballerina@gmail.com](mailto:seko.rederiballerina@gmail.com)

### Blidöundsbolaget

Sektionsordförande Daniel Estius,  
070 623 91 84,  
[daniel.estius@seko.se](mailto:daniel.estius@seko.se)  
Vice sektionsordförande Eric Ekblom

### Destination Gotland

Sektionsordförande Katrina Ansarfwe,  
070 564 06 04,  
[katrina.ansarfwe@seko.se](mailto:katrina.ansarfwe@seko.se)  
Vice sektionsordförande Conny Engström

### Rederi Eckerö

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

### Finnlines Ship Management

Kontaktombud Martin Hultström  
[blackwellpoint@hotmail.se](mailto:blackwellpoint@hotmail.se)  
Kontaktombud Beatrice Vestin  
[bea.sekosjo@gmail.com](mailto:bea.sekosjo@gmail.com)

### Luleå Bogserbåt

Kontaktombud Tony Rönnbäck,  
070 528 00 52,  
[tony.ronnback@portlulea.com](mailto:tony.ronnback@portlulea.com)

### Ornö Sjötrafik

Kontaktombud Hannes Eghult,  
073 804 64 77,  
[hanneseghult@gmail.com](mailto:hanneseghult@gmail.com)

### Ressel Rederi

Kontaktombud Alexander Boog  
076 225 49 47,  
[kontaktombud.resselrederi@gmail.com](mailto:kontaktombud.resselrederi@gmail.com)

### Silja Line

Sektionsordförande Folke Matrosow,  
08 666 34 11, 070 623 34 41,  
[seko@tallinksilja.com](mailto:seko@tallinksilja.com)  
Vice sektionsordf Benny Johansson

### Stena Line

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

### Styrsöbolaget

Sektionsordförande Gustav Möller,  
[gustav.moller.seko@gmail.com](mailto:gustav.moller.seko@gmail.com)  
Vice sektionsordf. Rasmus Jonsson

### Terntank

Kontaktombud Sonny Ryberg,  
070 957 85 66, [s.ryberg@telia.com](mailto:s.ryberg@telia.com)

### TT-Line

Sektionsordförande Ulf Nilsson,  
0410 562 46, 070 548 24 08,  
[ulf.nilsson@seko.se](mailto:ulf.nilsson@seko.se)  
Vice sektionsordförande Håkan Ziethén

### Tugab Construction

Kontaktombud Robin Uusirantainen,  
070 625 73 08,  
[uzirobin@gmail.com](mailto:uzirobin@gmail.com)

### Viking Line

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

### Wallenius Marine

Sektionsordförande Björn Jonasson,  
08 772 06 99, 070 772 06 99,  
[bjorn.jonasson@walleniusmarine.com](mailto:bjorn.jonasson@walleniusmarine.com)  
Vice sektionsordförande Bo Enmark,  
[bosse@myntet.ac](mailto:bosse@myntet.ac)

### Öresundslinjen

Sektionsordförande Erika Johansson,  
070 518 62 14, [erij@molslinjen.com](mailto:erij@molslinjen.com)  
Vice sektionsordf. Mattias Andersson  
[mata@molslinjen.com](mailto:mata@molslinjen.com)



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

# FÖRSTA MAJ

PÅ GÖTAPLATSEN 2025



★ **TOBIAS BAUDIN**

★ **MUSIK★HOPPBORG★DANS**

14.00 Festområdet på Götaplatsen öppnar  
14.45 Gå med i Första maj-tåget! Samling Haga Nygata  
16.00 Scenprogram med tal av bl a Tobias Baudin



**NY RIKTNING FÖR SVERIGE**

