

SJÖMANNEN

4 2026

ÅTERVINNING

**Rederierna
rundar regler
kring skrotning**

JÄMSTÄLLDHET

**Ny barnbok lyfter
tjejer som jobbar
i maskin**

Trivsamt jobb på älskad båt

Att jobba på en ångbåt är lite som att jobba på ett levande museum. Besättningen på S/S Storskär har överseende med knixiga utrymmen och putsar gärna lite extra här och där. "Det här jobbet gör mig väldigt lycklig", säger Anna Qviström.



Skrotningsregler rundas av europeiska rederier

Trots ny konvention i FN och EU-regler kring skrotning sker majoriteten av all återvinning av gamla fartyg fortfarande på stränder i Bangladesh och Pakistan.



När arbetsplatsen är som ett museum

På S/S Storskär som trafikerar Stockholms skärgård lever ångbåtsromantiken. En del passagerare kommer ner i maskinrummet för att se hur en ångbåt fungerar. Trots, eller kanske tack vare, att båten är så speciell får hon lite extra kärlek och putsning av besättningen både i maskin, på däck och i restaurangen.



Svensk flagg och finskt manskap på Eckerö Link

Gamla Stena Nautica har målats om och blivit Eckerö Link. Fartyget sätts i trafik i höst, kanske med några nyanställningar.



Åtal väcker oro bland lotsar

Både kaptenen och lotsen ombord på torrlastfartyget Misje Verde åtalas för vållande till annans död efter Tjörnölyckan. Att en lots åtalas är mycket ovanligt.



Mässman - och sjöman

Som mässman är man något av spindeln i nätet för alla som jobbar ombord. Något som passar Jasmine Lydahl som jobbar på M/S Gotland utmärkt.



Ny barnbok med maskinchef i fokus

Emily Gyllenspetz kommer nu med sin andra barnbok i serien om tjejer som jobbar till sjöss. Huvudperson är maskinchefen Ylva.

REDAKTÖR & ANSVARIG UTGIVARE:

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

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

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

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

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

E-POST: redaktion@sjomannen.se

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

OMSLAGSBILD: Anna Qviström, S/S Storskär

Foto Magnus Glans

Tidningen Sjömannen finns även på www.sjomannen.se



Viktig avtalsrörelse väntar

Avtalsrörelsen 2027 närmar sig med snabba steg. Vi är snart inne i oktober månad och då är det bara sex månader kvar innan majoriteten av olika kollektivavtal löper ut. Färje- och storsjöavtalet löper ut den 31 mars 2027 och Skärgårdsavtalet den 30 september 2027. Sekos förbundsstyrelse har redan utsett ett stort antal förhandlingsdelegationer, bland annat våra två delegationer på nyss nämnda avtalsområden. Det är ett strategiskt pussel att lägga för att få en så representativ sammansättning som möjligt på de olika avtalsområdena.

Där har vi i Seko sjöfolk föreslagit förhandlingsdelegationer för 2027 med förtroendevalda medlemmar ifrån våra olika rederier och avtalsområden där vi har lokal facklig verksamhet. Det gäller både storsjö och färja. Vi tittar även på könsfördelningen så klart och vi har lyckats få sammansättningen i förhandlingsdelegationen att spegla just detta.

Att sitta i en förhandlingsdelegation innebär både en stor ära och ett riktigt fint förtroende att få företräda Seko sjöfolks medlemmar i kanske det största och viktigaste förtroendeuppdraget man kan inneha inom det fackliga området.

Själv hade jag förmånen att bli involverad i avtalsrörelsen 1995 i samband med att jag gick Svenska Sjöfolksförbundets ombudsmannautbildning. Jag blev då utsedd att agera strejkvakt i Lübeck och Travemünde där det låg ett antal RoRo-fartyg och färjor som var uttagna i strejkvarsel. Men vi behövde aldrig ta till en strejk då parterna enades om ett nytt kollektivavtal precis innan varslet skulle utlösas. Vi hoppas att vi inte ska behöva ta till sådana åtgärder i kommande avtalsrörelse. Men skulle vi behöva det så är det inget vi backar ifrån, för då betyder det att vi som förhandlingsparter antingen står för långt ifrån varandra för en uppgörelse eller har haft för stora och kanske inte fullt gångbara krav i förhandlingarna. Men med tanke på förra avtalsrörelsen så har jag goda förhoppningar om att vi ska enas med en minst lika bra förhandling och resultat denna gång också, om inte bättre.

» Skulle vi behöva ta till skarpa åtgärder är det inget vi backar för

Tyvärr måste jag nämna något om det sunkiga jävla kriget i Persiska viken och framför allt då i själva Hormuzundet, där jag hatar alla förbannade attacker på den civila sjöfarten som är krigsförbrytelser i sig.

Den osympatiska orange pennalisten och förbrytaren i USA, inte mycket bättre än den sunkige terroristen i Ryssland, har startat något som jag tror han inte riktigt insåg vidden av. Men det är inte det jag vill komma till, utan jag vill fördöma alla sorters attacker på den civila sjöfarten.

Det enklaste sättet att hindra ett fartygs framfart är att ta bort möjligheten av en fungerande maskin och framkomlighet. Maskinrum och propeller är oftast placerade längst bak, akterut, och detta är tyvärr då det man vill slå ut först. Ett större tyvärr är att i de absolut flesta fall innebär en attack mot en oljetanker att man i allra högsta grad även riskerar att skada och förstöra besättningarnas utrymmen de lever och bor i.

Ingen - INGEN - sjöman ska behöva skadas eller dödas (mord kallas det) överhuvudtaget. De är där ombord för att utföra ett arbete. Det är inte sjömännen som bestämmer vart fartyget ska ta dem nästa gång. Men det är deras arbetsplatser som blir beskjutna och detta måste upphöra genast!

KENNY REINHOLD
ORDFÖRANDE SEKO SJÖFOLK

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



Förhandlingar om Stena Vinga klara

Stena Line beslutade i maj att sälja färjan Stena Vinga till DFDS. Nu är förhandlingarna mellan Stena Line och Seko sjöfolk avslutade.

”Samtliga ombordanställda erbjuds placering på andra fartyg inom bolaget och ingen arbetsbrist föreligger”, skriver Seko sjöfolks Stena Line-sektion i ett uttalande.

”Stena Vingas personal kommer i första hand att placeras på Danica, Scandinavica och Germanica i väntan på lediga ordinarie tjänster. Samtidigt kommer inga medlemmar på övriga fartyg att flyttas till poolen på grund av omplaceringarna”, står det vidare i uttalandet.

Önskemål om fasta fartygsplaceringar har pausats tills samtliga medarbetare från Stena Nautica och Stena Vinga har fått nya placeringar.

”För medlemmar på andra fartyg tillkommer inga nya avsteg från kollektivavtalet. För Stena Vingas ombordanställda har dock vissa tillfälliga lösningar varit nödvändiga för att möjliggöra omplaceringarna”, står det också i uttalandet.



Fyra nya Vingafartyg får svensk flagg

Fyra rederier beställer tillsammans fyra nya Vingafartyg. Det utökar Vingaserien, som utvecklats av Donsörederiet Furetank, till 26 fartyg.

Två av fartygen kommer att ägas av FureBear, ett joint venture mellan kanadensiska Algoma Central Corporation och svenska Furetank.

Ett fartyg går till norska rederiet O.H. Meling, och ett går till Donsörederiet Älvtank som idag äger tre Vingafartyg.

Alla fyra fartyg planeras att registreras under svenskt flagg. Det innebär att Vingaserien kommer att utgöra nästan en femtedel av den svenska handelsflottan, som idag består av drygt 105 fartyg.

Finsk besättning

Fåtal nya jobb att vänta på svenskflaggade färjan

Först mot slutet av året är nya Eckerö Link, tidigare Stena Nautica, redo att sättas i trafik mellan Nådendal och Långnäs – med svensk flagg. Den finska besättningen på ruttens nuvarande fartyg följer med, men även ett par nyanställningar är att vänta.

I somras stod det klart att rederiet Eckerö Links nyförvärv, fartyget som många känner som Stena Nautica, fortsätter segla under svensk flagg trots att hon ska gå mellan två finska hamnar. Den avgörande anledningen är ekonomisk, regelverket skiljer sig åt mellan länderna och rederiet räknar med att minska utgifterna med 800 000 euro om året genom att hissa svenskt.

– Eftersom vi redan har ett svenskflaggat fartyg sedan tidigare var det inget stort eller konstigt beslut, säger Jonas Henriksson, vd på Eckerö Link som ingår i Eckerökoncernen med bas på Åland.

M/S Eckerö Link ska ersätta nuvarande M/S Fjärdvägen på linjen som förbinder Åland med finska fastlandet. Fördelarna med skiftet är många, menar Jonas Henriksson. Eckerö Link är ett genomkörbart ropaxfartyg med bättre utrymmen och större kapacitet, inte minst på passagerarsidan. Även om det fortsatt kommer att vara en transportled för gods i första hand, blir det nu möjligt för fler att köra ombord. M/S Fjärdvägen har ett maxtak på 12 passagerare, för Eckerö Link är det tänkt att ligga på 119.

– Utvecklingspotentialen är stor. Men i början kommer vi inte ha någon kommersiell verksamhet ombord. Det blir kaffemaskin, varuautomat och möjlighet att få ett mål mat, säger Lasse Karlsson, personaldirektör på Eckerö.

» Vi kommer säkert behöva några till på Seko-området

LASSE KARLSSON,
PERSONALCHEF REDERI ECKERÖ



Stena Nautica har blivit Eckerö Link. Här är ommålninge

Behovet av servicepersonal är därmed begränsat och en stor del av fartygets utrymmen kommer att stängas av. Idag arbetar 36 tillsvidareställda på finska avtal på Fjärdvägen, båda vakten inräknade. 16 av dem på manskapsidan. Samtliga anställda har önskat följa med till Eckerö Link, berättar Lasse Karlsson.

– Det är glädjande. Det enda som är lite besvärligt med övergången mellan länderna är de olika pensionssystemen som påverkar dem som närmar sig 60. Men vi kommer se till att hitta lösningar för dem.

Hur stor besättningen blir på Eckerö Link är ännu inte klart. Inte heller storleken på säkerhetsbemanningen. Men Lasse Karlsson uppskattar att det kommer landa på

till Eckerö Link



n ännu inte helt klar, lite av Stenas röda återstår att måla. Foto: Magnus Kalvik

närmare 45 anställda uppdelade på de två vakten, varav cirka 20 på manskapsidan. Det innebär att det kan bli ett par nyanställningar.

– Vi kommer säkert att behöva några till på Seko-området. Sedan beror det på hur allt utvecklas. Blir det mer folk, mer frakt, ja då blir det fler.

Att de snart har två fartyg med svenska avtal – det andra är M/S Eckerö på linjen Grisslehamn-Eckerö – är en stor fördel, menar han. Det gör det lättare för såväl vikarier som fast anställda att röra sig där emellan.

– En del i det hela är också att vi är vana vid att jobba med era fackliga. Vi vet att det fungerar, säger Lasse Karlsson.

Fabian Westerlund, ordförande för Seko sjöfolk Eckerö, håller med om att relationerna är goda och är glad över den svenska inflagningen.

– Nu väntar vi bara på att äntligen få

komma ombord för inspektion och vidare förhandlingar, säger han och tillägger:

– Jag ser fram emot att träffa våra kommande medlemmar. Men just nu jobbar de ju på fel fartyg, med finska avtal. Men vi finns självklart här för att svara på deras frågor.

M/S Eckerö Link har målats om och är på väg från varvet till hamnen i Nådendal där hon kommer ligga tills allt är klart och certifikaten på plats. I väntan på ombyggnationer i hamnarna behöver rederiet kunna frakta farligt gods på huvuddäck, vilket kräver en rad anpassningar.

– Leveranstiderna på vissa komponenter har varit långa. Men nu hoppas vi på att kunna gå i trafik i november, säger Lasse Karlsson.

Hanna Welin

Oceanbird får order på två nya vingsegel

Wallenius har beställt två vingsegel från Oceanbird som ska installeras på biltransportfartyget Way Forward under 2027.

Installationen ska ge Wallenius praktiska data och erfarenheter av hur vindkraft kan användas och integreras i den dagliga kommersiella driften.

Oceanbird installerade under sommaren bolagets första fullskaliga prototyp ombord på biltransportfartygetz Tirranna.

Styrsöbolagets älvtrafik helt eldriven

I slutet av augusti döptes Styrsöbolagets elektriska nybygge Elsnabben. Fartyget ska trafikera Göta älv tillsammans med Älvsnabben 4 och Älvsnabben 5, som båda nyligen genomgått konverteringar till eldrift. Detta innebär att Styrsöbolagets älvtrafik nu är helt eldriven.

– Vi har en fullt elektrifierad båt och en fullt elektrifierad trafik. Det är banbrytande, både teknikmässigt och inte minst miljömässigt, säger Styrsöbolagets vd Bertil Pevantus till Sjöfartstidningen.

Elsnabben är Styrsöbolagets första nybygge i egen regi på 16 år.

Lättmatros överbord - fallskydd saknades

En lättmatros föll överbord när han utförde målningsarbete vid en resa i farvatten runt Svalbard.

Den allvarliga olyckan inträffade i september 2025 ombord på expeditionsfartyget Stockholm som ägs av Rederi AB Ishavet.

En lättmatros skulle göra färdigt ett målningsarbete på en svåråtkomlig plats. Han valde därför att arbeta från fartygets utsida. Något fallskydd användes inte. Till sin hjälp hade han en elev.

Lättmatrosen föll i vattnet, men kunde bärgas inom några minuter.

Orsaker till olyckan var att det saknades tydliga rutiner för arbetsledning på däck, samt att det systematiska arbetsmiljöarbetet på fartyget var undermåligt, skriver Statens Haverikommission i sin rapport.

DETTA HAR HÄNT**28 juli 2026**

19.00 Misje Verde lämnar Uddevalla.
21.27 Kollisionen inträffar.
22.03 Rop på hjälp hörs från vattnet.
22.14 Pappan och sonen räddas och förs till sjukhus.
23.20 Kustbevakningen beordrar Misje Verde att ankra vid Marstrand.

29 juli

02.32 Polisens nationella insatsstyrka och Kustbevakningen bordar Misje Verde.
Mamman hittas död.

30 juli

Beslaget av Misje Verde hävs.
Fritidsbåten bärgas från 20 meters djup.
Befälhavaren anhålls.
Dottern hittas död.

2 augusti

Befälhavaren häktas.

4 augusti

Lotsen delges misstanke om brott.

24 augusti

Haverikommissionens statusrapport fastställer att fartygen inte uppmärksammade varandra.

28 augusti

Åtal väcks mot befälhavaren och lotsen för vållande till annans död, vållande till kroppsskada och vårdslöshet i sjötrafik. Båda nekar till brott.

10 september

Rättegången inleds.

Källor: GP, Expressen, Sveriges Radio

Utkik saknades

Kaptenen och lotsen åtalas båda

Både kaptenen och lotsen på Misje Verde har åtalats för vållande till annans död, vållande till kroppsskada och vårdslöshet i sjötrafik. Förhörsprotokollen visar att de skyller på varandra för sjöolyckan med dödlig utgång utanför Tjörn.

Enligt åtalet har de varit oaksamma genom att inte hålla erforderlig utkik enligt sjövägsregel 5 så att lastfartyget inte väjt för den upphunna fritidsbåten. Skyldigheten att väja för ett upphunnet fartyg gäller enligt sjövägsregel 13.

Information från lastfartygets "svarta låda" visar vad som kunde ses på radarskärmarna och vad som sades på bryggan. Fritidsbåten syntes på radarn, men ingen uppmärksammade den i realtid. Lotsen anser att kaptenen varit vakthavande befäl – medan kaptenen menar att han fått okej för att sitta vid datorn med administration.

Enligt polisens förundersökningsprotokoll var kaptenen och lotsen ensamma på bryggan när olyckan inträffade.

– Det är helt fel. Det ska vara en posterad utkik. Punkt slut. Framför allt på en sådan båt, ett snikbygge som har så låg överbyggnad att man knappt ser någonting. Och så har de ställt dit en stor grävmaskin framför däckskran också, säger ITF-inspektören Håkan André.

Den 28 juli var Misje Verde på väg från Uddevalla till norska Kragerø. I farleden



Torrlastfartyget Misje Verde med grävmaskin monterad

i Hakefjorden hann det 90 meter långa lastfartyget upp snipan Doris med en familj på fyra ombord. Fritidsbåten förliste omedelbart.

Ombord på torrlastfartyget fanns sju ryska sjömän och en svensk lots. Ingen av dem märkte kollisionen.

Fartyget ingår i det norska andraregistreret NIS. Redan i december larmade en norsk lots enligt Ekot om att sikten framåt var för dålig. Dels har fartygstypen en traverskran monterad ombord, dels hade

Lotsåtal väcker oro i en redan

I Sverige råder redan brist på lotsar. Åtalet riskerar att påverka intresset för yrket.

– Det här kan få ringar på vattnet. Det kommer att få stor betydelse hur Sjöfartsverket och myndigheter hanterar det, och även branschen, säger Peter Hellberg, vd för Sjöbefälsföreningen.

– Det finns en oro hos våra medlemmar, naturligtvis. "Vad händer med mig om jag hamnar i en sådan situation?". Man sätter sig själv i perspektiv, säger Peter Hellberg.

Att lotsar åtalas är ovanligt. 2017

åtalades en lots för vårdslöshet i sjötrafik, efter att ha fört ett större torrlastfartyg på grund utanför Husum. Lotsen dömdes i tingsrätten till 40 dagsböter à 600 kronor, men frikändes 2020 i hovrätten. Hovrätten ansåg felbedömningen som ringa med hänsyn till väderförhållanden och befälhavarens instruktioner.

I fallet Misje Verde säger åklagaren att "lotsen påtagit sig en mycket aktiv roll i fartygets framförande och godtagit att befälhavaren sysslade med annat på bryggan än sådant som hade med framförandet att göra".



Peter Hellberg, vd Sjöbefälsföreningen.

Peter Hellberg vill inte kommentera det specifika fallet.

– Det finns en oro att man likställer lotsens ansvar med befälhavarens ansvar. Det är en problematik som vi ser, och den har fått eko i Europa. Det jag kan konstatera

är att befälhavaren har det yttersta ansvaret och lotsen är en rådgivare. Det är så strukturen ser ut. Det är så lagstiftningen

vid Tjörnoolyckan

för vållande till annans död – skyller på varandra



på däck. Bild från Statens Haverikommissions rapport.

besättning på sex personer.

– Det är helt oacceptabelt att ha så liten besättning. Jag tog upp det: ”Hur gör ni på nätterna, har ni utkik när ni går i skärgården?” De säger bara ”Nej, vi kan inte ha en matros på bryggan som ska jobba på dagen sedan, det går inte.”

DN har rapporterat att Misje Verdes dåvarande ryske överstyrman kontaktade ITF i januari 2025 på grund av oro för säkerheten. I en efterföljande hamnstatskontroll i Belfast noterades tolv brister, bland annat kring arbets- och vilotid och dokumentation. Vid andra granskningar har tekniska fel hittats och fartyget har saknat resplan.

En dryg vecka efter Tjörnoolyckan gjorde norska sjöfartsmyndigheten en oanmäld kontroll. Återigen hittades brister i vilotidsbestämmelser och arbetsförhållanden. Enligt Håkan André är det ovanligt att det läggs brister om just vilotider – men att det egentligen borde vara den vanligaste.

– Arbetsstidsjournalerna är utformade på ett sådant sätt att du inte tillåts att göra fel. Om du skriver i att styrman har fått en timme för lite sömn går det inte att spara. Då lyser det rött. Då måste du ändra nio timmars vila till tio. Vilket är i enlighet med reglerna – och då går det att spara.

Bella Stenberg

Misje Verde fått en grävmaskin monterad på däck. Även den åtalade lotsen har sagt i förhör att det var svårt att själv ha tillräckligt bra uppsikt.

Håkan André berättar att han i flera år har varnat svenska myndigheter för systematiska regelbrott gällande säkerhetsrutiner och vilotider på mindre torrlastfartyg, en vanlig fartygstyp i svenska hamnar.

– Det är inte slarv, utan i allra högsta grad tillrättat. Det är så små besätt-

ningar idag. För att få ihop regelverket med dygnsvila måste man fuska med registreringen av vilotiden. Det handlar om ekonomin. Människor som arbetar kostar pengar.

Misje-rederiet har 14 fartyg. Håkan André har varit ombord på flera, och säger att den vanligaste anmärkningen är besättningsmän som är oroliga att rederiet ska dra över kontrakten, eftersom de vill av fortast möjligt.

I juni besökte han ett Misje-fartyg med

pressad yrkeskår

också är skriven.

Enligt Peter Hellberg kan en lots som anser att befälhavaren fattar ett farligt eller felaktigt beslut frånträda lotsningsuppdraget.

– Befälhavaren har totalansvaret och skulle kunna göra likadant. Säg att ”du kan inte lotsa längre”.

Även Sjöbefälsföreningen

har varnat för att hög arbetsbelastning och växande stress kan få konsekvenser för säkerheten.

– Bemanningen är också en frågeställ-

» Det finns en risk för följd effekter

PETER HELLBERG

ning som dyker upp. Såväl befäl som manskap lastas med mer arbetsuppgifter, mer administration, mer ansvar. Men de blir ju inte fler ombord, snarare färre. Jag förstår också att det är en kostnadsfråga i slutändan, men hur värdesätter man ett liv?

Peter Hellberg tror att Misje Verde-åtalet kan påverka intresset för att söka sig till lotsyrket.

– Det beror på hur situationen hantearas. Det finns en risk för följd effekter. Att

LÄS MER OM RÄTTEGÅNGEN

Denna tidning gick till tryck innan rättegången inleddes. För att läsa mer om rättegången, gå in på www.sjomannen.se

LOTSAR

I Sverige finns omkring 250 lotsar. Sjöbefälsföreningen organiserar befäl och lotsar, men majoriteten av lotsarna tillhör Lotsförbundet. Den 14 och 15 september höll båda organisationerna extrakongress för att rösta om samgående. Sjomannen har sökt Lotsförbundet.

man tänker efter en eller två gånger. Det kommer att få stor betydelse hur Sjöfartsverket och myndigheter hanterar det, och även branschen.

Bella Stenberg



Regler kring skrotning RUNDAS av rederierna

En tsunami av fartygsskrotningar väntar globalt de närmaste åren. Fortfarande sker "återvinningen" av fartyg till största delen på stränder i Bangladesh, Indien och Pakistan under närmast obeskrivliga arbetsförhållanden. Hongkong-konventionen, som ska reglera återvinningen av fartyg, antogs i fjol men förändringen går långsamt. Sverige tillhör de länder som ännu inte ratificerat konventionen.

TEXT Jörgen Cardell

Enorma mängder tonnage seglar runt på världshaven. Det möjliggör en internationell handel som gynnar många; länder, rederier och anställda. Men en dag är det dags att skrota fartygen och då har de oftast bytt ägare till länder med sämre eller knappt

några miljökrav.

Skulle du som svensk fartygsägare vilja skrota ditt fartyg måste du vända dig till Transportstyrelsen. Lina Petersson jobbar som handläggare på sektionen för miljö när det gäller sjö- och luftfartsfrågor.

– Transportstyrelsen är en reglerande myndighet.

För fartyg som är över 500 brutto och som går i internationell fart finns ett EU-regelverk som heter Förordning 1257/2013 om återvinning av fartyg, säger Lina Petersson. Enligt denna förordning är det förbjudet för EU-flaggade fartyg att skrotas på något

annat ställe än de anläggningar som finns med i en särskild EU-lista. För svensk del får vi dock nästan inte in några sådana ärenden alls eftersom de fartyg som har svensk flagg flaggar om till en annan flagg när de inte längre ska användas här och fortsätter oftast att användas i ett annat land några år till.

» De senaste fem åren har bara ett fartyg återvunnits medan det hade svensk flagg

De senaste fem åren är det bara ett fartyg som har återvunnits medan det hade svensk flagg, och det återvanns i Fredrikshamn i Danmark.

– För att få skrota fartyg krävs olika tillstånd, bland annat miljötillstånd, och det är Naturvårdsverket som är

ansvarig myndighet för det, fortsätter Lina Petersson. Det finns idag inga svenska fartygsåtervinningsanläggningar för denna storlek av fartyg.

Enligt Lina Petersson finns det ett EU-regelverk som ska säkerställa att återvinningen görs på ett säkert,



Lina Petersson,
Transportstyrelsen.





Chittagong är den näst största staden i Bangladesh och en viktig hamnstad. På stränderna här är "beaching", att köra upp fartyg på stränder för att återvinna material, en stor industri.

Foto: Studio Fasching/The NGO Shipbreaking Platform

miljövänligt och hälsovänligt sätt.

– Det problematiska är att trots att det finns ett bra EU-regelverk så är det lätt för fartygsägaren att kringgå detta genom att byta till en flagg utanför EU, säger hon. Då kan man skrota fartyget på anläggningar som inte finns med på EU-listan och dessa ger oftast ägaren mer pengar för stålet och annat som kan tas tillvara. Det finns därför inga svenska fartyg som skrotas eller återvinns. Och det är likadant i de andra nordiska länderna.

Men låt oss vända blicken mot stränderna där mängder av fartyg till slut hamnar för skrotning och återvinning. I Pakistan sker det i Gadani, en ort fem mil nordväst om Karachi, i Bangladesh i landets viktigaste hamnstad Chittagong och i Indien heter stranden Alang. Den ligger i västra Indien, i delstaten Gujarat.

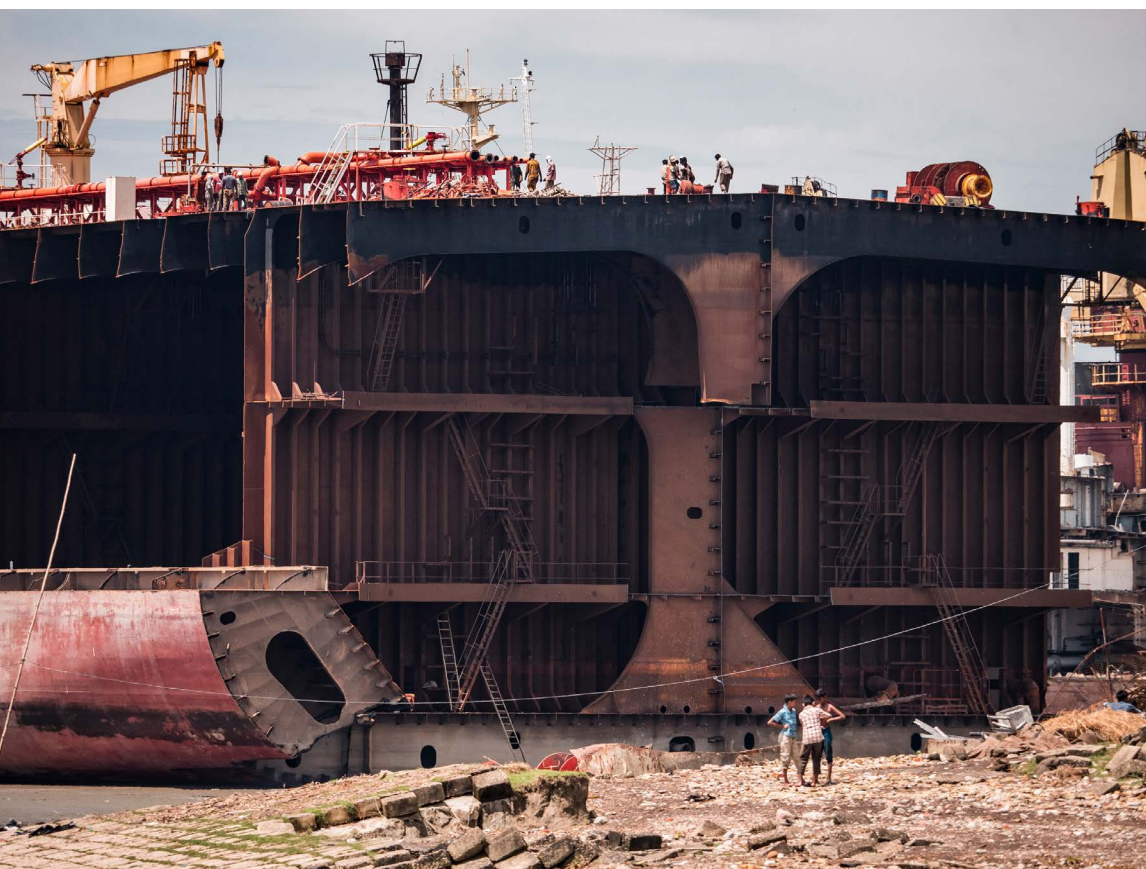
Den svenske kocken Peter Rautiainen är en av ganska få svenskar som faktiskt varit på plats. Hans fartyg, Atlantic Conveyor, skrotades i Alang i oktober 2017.

– Vi hade väl alla förstått att något var på gång eftersom vi åtminstone tre gånger hade fått uppsägningar som förlängdes, berättar Peter som numera jobbar i den norska offshore-industrin. Det gick mest ryktesvägen, vad som försiggick i korridorerna visste vi inget om. Atlantic Conveyor hade en sista last med bilar som vi lossade i Dakar.

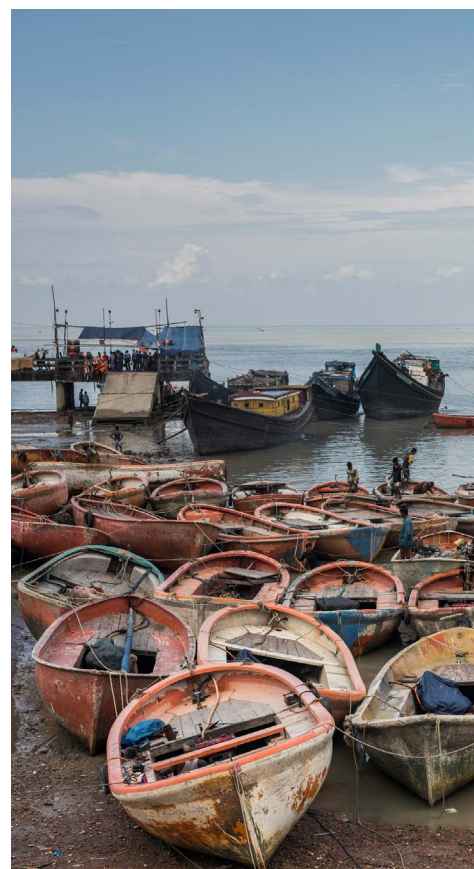
Inne vid stranden i Alang fanns runt 300 fartyg som var i olika stadier av demontering och återvinning, däribland Atlantic Cartier, även det från rederiet ACL, som kördes upp för upphuggning en dryg vecka tidigare än Conveyor.

– Tidigt en morgon körde vi in fartyget på stranden, berättar Peter Rautiainen. Vi hämtades sedan av livbåtar i flera omgångar. Det var ju väldigt smutsigt och så på stranden. Men det pågick inget arbete så tidigt. Däremot kunde vi se att det fanns olika områden där man utförde olika moment. Ett område för livbåtar, ett för skroven, ett för inredning och så vidare. Ganska snabbt sattes vi på en buss och kördes iväg till ett





Oftast börjar demonteringen med en så kallad beaching – man kör helt enkelt upp fartyget på stranden för fortsatt arbete där. Det finns ett mycket stort värde i skrovet då man kan återvinna stålet.



Arbetarnas båtar som de använder för att ta



“immigration office” och sen till staden Bhavnagar. Vi fölgs hem från Mumbai, via Doha och till Sverige.

– Jag har inte varit med om något liknande men jag hade en kollega som varit med tre båtar till Alang, säger Peter Rautiainen.

Genom åren har det kommit

många rapporter om de eländiga förhållanden som råder på nämnda arbetsplatser. På Gadani beach i Pakistan har mer än 2 000 arbetare dött sedan 1960-talet. Siffran är förmodligen mycket högre eftersom en del faller i vattnet och bara försvinner. I Gadani har många lyxiga kryssningsfartyg från väst tagits emot.

– Vi är desperata, det är därför vi utför det här arbetet oavsett hur riskabelt det är, säger skrotningsarbetaren Azam Khan i en videointervju med Business Insider. Gadani är en spökstad. Här finns inga affärer, inget liv alls. Det är att leva som ett djur och det finns inget sätt att behålla hälsan på. Under mina 30 år har inget förbättrats och det kommer att fortsätta likadant därför att detta är Pakistan och här förändras inget.

» Historiskt sett har fartygen bara dragits upp på stränder. Miljöfarliga kemikalier har runnit ut och arbetare har skadats och dött vid arbetet.

LINA PETERSSON, TRANSPORTSTYRELSEN

Många inom sjöfarten hoppas att den nyligen införda Hongkong-konventionen ska förbättra skrotning och återvinning av äldre fartyg. Den försöker ta ett helhetsgrepp på all sjöfart världen över så att fartygen återvinns på ett bra sätt både miljömässigt och vad gäller personalens arbetsvillkor.

Konventionen trädde i kraft i slutet av juni 2025, och hade den 1 januari i år ratificerats av 28 länder. Sverige har undertecknat, men inte ratificerat konventionen. Detta trots att Sverige varit aktivt delaktigt i arbetet med att ta fram konventionen.

Ett land som ratificerar, det vill säga förbinder sig att följa, konventionen får endast lämna fartyg för återvinning i ett land som också ratificerat den.

– Historiskt sett har fartygen bara dragits upp på stränder, så kallad “beaching”, säger Lina Petersson på Transportstyrelsen. Miljöfarliga kemikalier har runnit

ut och arbetare har skadats och dött vid arbetet. Det ligger väldigt stora värden i fartygen, främst i stålet, så det finns en ekonomisk aspekt som har gjort att vissa länder inte skrivit under. De vill fortsätta som det är.



sig ut till arbetsplatsen på fartyget.



Uppstyckningen av de olika delarna sker ofta med handkraft (bilderna på detta uppslag är tagna 2017).

Foto: Studio Fasching/The NGO Shipbreaking Platform

Hongkong-konventionen gäller tyvärr bara de länder som har ratificerat den. Men Indien och Bangladesh har faktiskt skrivit på och de skapar nu nya anläggningar. Man kan hoppas att det ska visa vägen.

För att få bättre koll på Hongkong-konventionen tar vi kontakt med John Alonso på IMO, FN:s internationella sjöfartsorganisation, som har sitt huvudkontor i London. Han jobbar aktivt med konventionen i ett samarbetsprojekt som kallas SENSREC, vilket står för Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. Projektet är till för att stötta utvecklingsländer som inför Hongkong-konventionen.

– Jag har jobbat med regeringarna i Bangladesh och Pakistan under två år, berättar John Alonso. Jag har hjälpt länderna med teknisk rådgivning, att tillämpa och implementera konventionerna på en nationell nivå. 2015 började IMO implementera ett program i Bangladesh för att förbättra arbetsförhållandena. Verkligheten idag ser annorlunda ut och mycket har uppnåtts. Två av anläggningarna där kan nu anses som de bästa i världen när det gäller arbetarnas hälsa, säkerhet och skydd för miljön.

SENSREC har team på plats i Pakistan och Bangladesh.

» Det kommer att uppstå ett enormt behov av återvinning de närmsta fem, tio åren.

JOHN ALONSO, IMO

De stöttar regeringarna och deras myndigheter för att skapa rätt lagstiftning och hjälper lokala företag med hur de ska förbättra hanteringen av miljöfarligt avfall. Man arbetar också för att få rederier att investera i anläggningarna, deras teknologi och infrastruktur.

– 80 procent av världens fartyg återvinns i Asien.

Turkiet har också en relativt stor anläggning. Det finns anläggningar i Danmark, Norge, Storbritannien, Frankrike och Belgien men deras kapacitet och metoder svarar inte mot den globala efterfrågan.

John Alonso berättar att ett fartyg har en livstid på mellan 20 och 30 år. Dessutom byggdes många fartyg i början av 2000-talet när miljökraven skärptes.

– Det kommer att uppstå ett enormt behov av återvinning inom de närmsta fem, tio åren, säger han. Vi beräknar att det idag bara finns

20 procents kapacitet för att klara av dem. Det är ett stort problem.

Alla certifierade anläggningar har nu betonggolv som inte läcker, uppsamling av kemikalier, ramper där man kan arbeta och så vidare. Arbetarnas villkor har förbättrats. Antalet skador har minskat dramatiskt



John Alonso, IMO.





”Det finns fortfarande mycket kvar att göra i Asien men vi ser också att det investeras mycket stora belopp i nya, bättre anläggningar”, säger John Alonso på IMO. Här en bild från en anläggning i Chittagong från 2024. Foto: IMO



men det sker fortfarande olyckor på samma sätt som det gör i byggnads- och gruvindustrin. Sjukvården har förbättrats, bland annat med läkare på plats som undersöker arbetarna och sjukhus som finansierats av återvinningsföretagen.

– Det finns fortfarande mycket kvar att göra i Asien men vi ser också att det investeras mycket stora belopp i nya, bättre anläggningar, fortsätter John Alonso. Det behövs, för prognoserna talar om att det kommer att bli ett enormt behov av att återvinna fartyg. Vi kallar det faktiskt en tsunami av skrotningar.



Fredrik Larsson,
Svensk Sjöfart.

The NGO Shipbreaking Platform är en internationell sammanlutning av organisationer som arbetar med frågor kring miljö, arbetsrätt och mänskliga rättigheter.

– Rederierna ljugar medvetet för myndigheterna i de här länderna, säger Nicola Mulinaris, som är talesperson för Shipbreaking Platform. Men de följer inte att deras verkliga avsikt är att skrota fartygen på de värsta möjliga platserna som man finner på stränder i Asien. Arbetarna som tar sig an fartygen vet inte alls vilka faror de kommer att utsättas för.

Enligt en färsk studie som släpptes i augusti 2026 av Shipbreaking Platform demonterades endast fem procent av EU:s fartygstonnage i Europa, trots att det finns kapacitet att återvinna mycket mer.

Studien visar att mellan 2019 och 2025 demonte-

rades 706 EU-flaggade och/eller EU-ägda fartyg runt om i världen. Bara 22 procent av dessa återvanns i EU, vilket motsvarar 5 procent av det totala tonnaget. Nästan hälften ”beachades” i Indien, Bangladesh och Pakistan. 102 fartyg bytte från EU-flagg till en annan flagg strax före skrotning, enligt studien för att undvika de striktare EU-reglerna.

Europeiska rederier rundar oftast lagstiftningen i Europa genom att sälja sina uttjänta fartyg till länder med bekvämlighetsflagg. Comorererna, Panama och St Kitts & Nevis är några av de vanligaste länderna. Därifrån går fartygen sedan vidare till de asiatiska hamnarna.

» Endast fem procent av EU:s fartygstonnage demonteras och återvinns i Europa

Branschorganisationen Svensk Sjöfart samlar de svenska rederierna. Vi vände oss till dem för att ta del av deras syn på skrotning eller återvinning av fartyg.

Hur kommer det sig att svenska fartyg inte alls skrotas eller återvinns inom Europa där förhållandena är bättre?

– Det är väldigt sällan som svenska rederier skrotar eller återvinner ett fartyg, säger Fredrik Larsson som är ansvarig för miljö- och klimatfrågor på Svensk Sjöfart. En av anledningarna är att den svenska handelsflottan är väldigt liten. Svensk Sjöfarts medlemsrederier kontrollerar mellan 350 och 400 fartyg, men under svensk flagg är det bara omkring 100.

– Det som händer är att svenska rederier bygger mycket nytt tonnage, fortsätter Fredrik Larsson. De opererar med fartyg som är nya, moderna och fräscha. När de inte längre är gångbara så säljs fartygen på

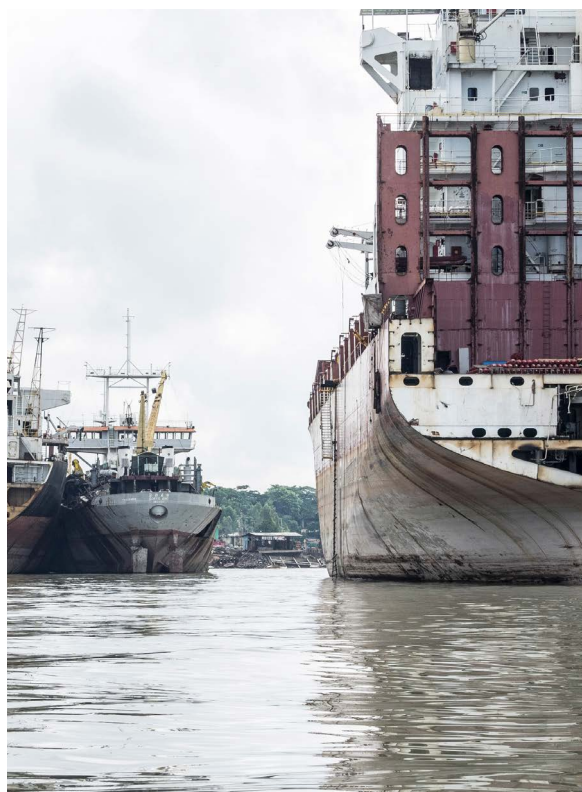


Foto: Studio Fasching/The NGO Shipbreaking Platform

FAKTA: HONGKONG-KONVENTIONEN

- Hongkong-konventionen är en internationell konvention som reglerar återvinningen av fartyg, och ska verka för att det sker på ett säkert och miljöriktigt sätt.
- Konventionen antogs av IMO, FN:s internationella sjöfartsorganisation, 2009 i Hongkong och trädde i kraft i juni 2025. För att konventionen skulle träda i kraft krävdes att minst 15 stater med en sammanlagd handelsflotta motsvarande minst 40 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet ratificerade den.
- Fartyg över 500 bruttoton, som kommer från de länder som ratificerat överenskommelsen, måste ha en förteckning över farligt gods som kemikalier, till exempel asbest och klorfluorkarbonat.
- En godkänd återvinningsanläggning måste ha en plan för varje fartyg som ska återvinnas.
- 28 stater har ratificerat konventionen (siffran från den 1 januari 2026), varav 13 EU-medlemsstater, bland annat Danmark och Norge. Bland de stater som ratificerat finns stora flaggstater som Japan, Liberia, Marshallöarna och Panama, samt fyra länder där det bedrivs fartygsåtervinning i stor omfattning: Bangladesh, Indien, Pakistan och Turkiet.
- Ett land som ratificerar, det vill säga förbinder sig att följa, konventionen får endast lämna fartyg för återvinning i ett land som också ratificerat den. Konventionen gäller för de allra största fartygen.
- Sverige har undertecknat, men inte ratificerat, konventionen. Att konventionen är ikraft påverkar därför generellt inte Sverige. Konventionen är bara bindande för de stater som är part till konventionen.

Källor: IMO, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen

Åttio procent av världens fartyg återvinns i Asien.

andrahandsmarknaden. Det är en stor del i rederiernas verksamhet; att köpa och sälja fartyg. Det kan jämföras med bilister som köper en ny bil – det är inte ofta som samma person också skrotar bilen. Ett fartyg kan säljas många, många gånger innan det återvinns.

Är det moraliskt korrekt att ett fartyg till en början kryssar runt med välbeställda gäster och sedan i slutändan tas omhand av fattiga arbetare med dåliga arbetsförhållanden?

– Det är inte moraliskt korrekt om ett fartyg återvinns eller skrotas under usla arbetsförhållanden, säger Fredrik Larsson. Därför är vi glada att Hongkong-konventionen har trätt i kraft.

Sverige har inte ratificerat Hongkong-konventionen. Vet du varför?

– Ja, det tror jag. Under många år har vi uppmanat den svenska regeringen att ratificera. Svaret vi får är att de inte hinner med. Nälsögt som det ska passera är tydligen regeringskansliet. Vi tycker det är jättekonstigt att Sverige deltagit på plats vid förhandlingarna i London och Hongkong och förmodligen lagt ned tusentals timmar på det, för att sedan inte ratificera. Om jag förstått det rätt var det nära en svensk ratifiering, men man valde då i stället i rättssekreteriatet att snabba på med bestämmelser kring vinterdäck på EPA-traktorer.

Skulle du vilja se ett system där rederiet som köper ett nytt fartyg också blir ansvarigt för skrotningen eller återvinning?

– Nej, det skulle vara omöjligt att ta det ansvaret om man inte ägt fartyget under de senaste 20 åren till

exempel. Ansvaret måste faktiskt utgå från den som tar fartyget till återvinningen.

Tror du att Hongkong-konventionen kommer att förbättra arbetsvillkoren för arbetarna på stränderna i Asien?

– Ja, det är jag helt övertygad om! Nu finns det mekanismer och kontroller för att säkerställa att kraven uppfylls. Sen ska det också sägas att vi befinner oss i en juridisk snärskog just nu. Vi har flera olika lagstiftningar att hålla oss till. Det är Hong Kong-konventionen, Baselreglerna och EU:s regler för fartygsåtervinning och de överensstämmer inte alltid, säger Fredrik Larsson.

Varför har då inte den svenska regeringen ratificerat Hongkong-konventionen? Infrastrukturminister Andreas Carlson ger följande svar via sin pressekreterare.

“Sverige fullgör redan via EU:s förordning om återvinning av fartyg sin del som även i flera övergripande delar överlappar Hongkong-konventionen. EU-förordningen ställer krav på hur större fartyg får återvinnas. Regeringen har istället fokuserat på sjöfartsområdet och har fattat flera beslut för att förbättra förutsättningarna för sjöfartsbranschen.”

Att regeringen i stället fokuserat på att förbättra förutsättningarna för sjöfartsbranschen svarar inte på frågan om varför regeringen valt att inte skriva på Hongkong-konventionen. Ett av de uttryckliga syftena med EU:s fartygsåtervinningsförordning är just att underlätta och snabba på ratificeringen av Hongkong-konventionen.

Vi ställde frågan ytterligare en gång till ministern, men fick inget annat svar. ●



Seko sjöfolks medlemmar har en flora av olika yrken, men en sak gemensamt – de är alla sjömän. I en serie porträtt uppmärksammar Sjömannen denna variation, och låter dig kika in bakom kulisserna hos dina kollegor.

Koll på allt och alla i mässen

Jasmine Lydahl utbildade sig från början till kallskänka, och började jobba på Destination Gotland i den rollen. Först som vikarie, och efter tre år blev hon fast anställd.

– Dels var det jobbet som kallskänka som lockade, dels att få vara ledig varannan vecka på sommaren, säger hon.

För ett par år sedan gick hon över till tjänsten som mässman.

– Personligen kan jag tycka att det är bra att ha jobbat i kök, till exempel som kallskänka, även om det inte är ett krav, säger hon. Det är bra att ha koll på hur man hanterar livsmedel och ha vana av det.

För en mässman har arbetsdagen sina givna rutiner. Arbetsdagen är 06-19, kväll och natt är mässen obemannad. Kaffe ska finnas framme klockan sex på morgonen, första frukosten ska ut klockan sju. Sen ska det fixas, städas, fyllas på mat, mackor, allt som kollegorna kan tänkas behöva.

Vissa saker ska alltid finnas framme om besättningen vill ha sig något litet under dagen, kaffemaskinen måste alltid vara välfylld. Frukost, lunch och middag kommer från köket. Där är samarbetet med personalkocken Mikael Tofält viktig, de jobbar som ett team.

En bra sak med att jobba i mässen tycker Jasmine är att hon kan styra sin egen dag.

– Det är ingen som talar om vad jag ska göra, jag gillar det, säger hon.

En annan bra sak är att hon får träffa alla kollegor. Alla, oavsett var ombord de jobbar, kommer ju till mässen.

– Jag får se till att de har det bra, pyss-



Att hålla ordning i mässen så att det alltid är inbjudande för kollegorna är en självklarhet.

la om dem lite, ler hon.

Samtidigt som arbetet är fritt är det också styrt, och ibland lite ensamt.

– Jag kan aldrig laborera med tid hit och dit, utan måste finnas där hela tiden så det kan vara lite bundet.

På somrarna byter hon ibland jobb och går tillbaka till kallskänken en period.

– Jag är tacksam för den möjligheten, det är skönt med lite omväxling.

Mässjobbet är dessutom lite annorlunda på sommaren – besättningen fördubblas medan det fortfarande bara är en person som jobbar i mässen.

Jasmine Lydahl tänker inte på sig själv som sjöman.

– Vi som jobbar i intendenturen jobbar med service, de andra med driften. Så känns det. Men på papperet är vi ju sjömän.

Ylva Bowes



Jasmine gillar att få pyssla om sina kollegor, se till att de har det bra.

SJÖMAN - OCH MÄSSMAN

Namn: Jasmine Lydahl

Ålder: 30 år

Yrke: Mässman ombord på M/S Gotland

Rederi: Destination Gotland

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar En enande kraft inom sjöfarten

Berit Blomqvist är mässjantan som blev vd för Sveriges skeppsmäklare. I 50 år har hon varit engagerad inom sjöfarten och kämpat för bättre villkor för både ombordanställda och skeppsmäklare. I maj tilldelades hon Stiftelsen Sveriges Sjömanshus hedersbelöning för sina insatser.

När Berit Blomqvists avtackades i mitten av juni deltog såväl hennes kollegor från tiden som mässjanta på M/S Tor Scandinavica som riksdagspolitiker och ett 30-tal utländska skeppsmäklare. Blandningen av gäster återspeglar den samlande kraft som Berit Blomqvist varit genom åren där hon fört samman företrädare för sjöfartsbranschen och politiker för att gemensamt hitta vägar framåt för att stärka svensk sjöfart.

– När jag började inom sjöfarten var det väldigt ovanligt att facken och redarna gick samman och ordnade saker. Men det är tillsammans som vi blir starka och faktiskt kan åstadkomma en förändring, säger hon.

*”Mest stolt är jag nog över
Världsjöfartens dag som nu
är inne på sitt 34:e år och för
Sjöfartsentusiastdagen”*

Hennes första större projekt blev återinförandet av Världsjöfartens dag i Sverige 1994. Evenemanget hade lagts ner på grund av falnande intresse, men Berit Blomqvist såg potentialen i en sådan dag.

– Jag ville att det skulle bli en dag som förde samman hela näringen, inklusive de ombordanställda. Ibland har jag lite skämtsam sagt att det är mässjantan i mig som styrt mig vidare i karriären, men det ligger faktiskt något i det, säger hon.

Parallellt med arbetet på Tor Scandinavica utbildade sig Berit Blomqvist till journalist, och som reporter skrev hon mängder av artiklar om sjöfart. När hon sedan tog en mastersexamen vid Nautiska institutionen på Chalmers tekniska högskola, fick hon jobb på nystartade Sjöfartsforum (idag Maritimt Forum).

– En av de första saker jag gjorde på Sjöfartsforum var att starta



Berit Blomqvist har under sin karriär drivit igenom flera förändringar inom sjöfarten. Fotograf: Anna Derkum

Riksdagens maritima nätverk. Jag ville att politikerna skulle lära sig mer om sjöfartens frågor och vi ordnade utbildningar, frukostmöten, studiebesök och en massa annat, säger hon.

Berit Blomqvist har också varit engagerad i flera föreningar och sällskap inom sjöfarten. Hon har varit ordförande i Wista Sweden och i Göta Älvklubben, och hon var med och grundade Sjöfartens kultursällskap. Genom åren har hon även arrangerat en rad välbesökta sjöfartsevent, däribland sjöfartens Entreprenörsdag.

– Mest stolt är jag nog över Världsjöfartens dag som nu är inne på sitt 34:e år och för Sjöfartsentusiastdagen. Vi har haft många intressanta föredragshållare som ställt upp med sin tid och delat med sig av sina erfarenheter och massor av deltagare.

De senaste 24 åren har Berit Blomqvist varit vd för Sveriges Skeppsmäklare med huvudkontor i centrala Göteborg.



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



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus Belöning 2027

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. Det går redan nu att lämna in förslag till Belöning 2027. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se

*Ångbåtsrom
i skärgården*

KÄR



antik

Ångbåtsromantiken lever ombord på S/S Storskär i Stockholms skärgård. Fartyget drivs visserligen inte längre med kol men att jobba ombord är ändå som att arbeta i ett museum. Med en stor besättning hålls båten i toppskick och mässingen är alltid putsad.



TEXT Görrel Espelund **FOTO** Magnus Glans



» När vi går ut i skärgården tutar vi på vissa ställen och vinkar. Det hör till.

ANNA QVISTRÖM



Det har varit en rekordsommar för Storskär. En anledning är att många turister väljer Sverige framför ett varmare Europa, resonerar lättmatros Lina Brunfelter. Det är också andra året som passagerarna reser på vanlig kollektivtrafiktaxa.

– Många fler åker båt nu och det tycker vi är roligt, säger Lina.

Tre timmar innan passagerarna går ombord börjar Rikard Mattsson förbereda Storskär för dagens två kryssningar. Ångfartyget ligger vid Strömkajen i Stockholm och från maj till september erbjuder hon resor i historisk miljö i Stockholms norra och mellersta skärgård.

– Det tar tid att värma upp maskinen och sedan långsamt släppa på ångan. Filter ska förberedas, och det är en del annat pyssel innan vi är klara för första turen klockan 12.00, säger Rikard.

Normalt arbetar han som matros, men just i dag är han eldare.

– Tidigare jobbade jag bara på däck men i fjol fick jag återupplivat min eldardispens* för Storskär och det mindre fartyget Norrskär, säger han.

Det är en solig sensommar

dag i augusti. Rikard började som säsongsarbetare 1998 och är i dag heltidsanställd. I sommar har han varit schemalagd på flera olika båtar över hela skärgården.

– Min ordinarie båt har varit trasig, men jag tycker det är roligt med variationen. Normalt jobbar jag sju dagar och är ledig sju, men jag hoppar gärna in och jobbar extra för att kunna resa till solen en längre period i början av året, säger han.

Blidösbolaget ansvarar för drift och underhåll av flera av Waxholmsbolagets fartyg och rutter. När säsongen är slut läggs Storskär upp i docka för underhåll, sedan ligger hon still över vintern. I april börjar hon rustas för nästa säsong.

– Det är en unik båt, fantastiskt välskött. Det är som att jobba på ett museum. En del passagerare kommer ner i maskinrummet för att se hur en ångbåt fungerar, säger Rikard.

Det är inte bara båtens historia och kraften i maskinen han tycker om. Besättningen är stor och gängen som jobbar tillsammans är sammansvetsat.

– Jag gillar när det är mycket folk. Om man kommer överens med besättningen spelar det inte så stor roll vilken båt man är på. Jag är rak som person, om något behöver göras talar jag om det i stället för att gå och muttra.

Besättningen består av tio personer: två i maskinrummet, två på däck, en i kafeterian, två i byssan, två i servisen, och så kapten som för dagen är Douglas Leander.

På kommandobryggan finns elektroniskt sjökort och radar, men maskintelegrafan är densamma som när Storskär byggdes 1908. Och det finns ett talrör ner till maskinrummet.

– Vi har telefon och walkie-talkie också, men den här fungerar bra, säger Douglas.

Klockan närmar sig avgång. Anna Qviström och hennes kollega förbereder matsalen. Mattorna är mjuka och stolarna klädda i röd sammet. Det ligger vita dukar på bordet. På lunchmenyn står klassiker så som Fartygets silltallrik, Lyxig skagenröra och Havswallenbergare. Anna har jobbat på krog i 38 år och kommer närmast från Silja Line. Hennes hjärta klappar extra varmt för Storskär.

– Det är så mycket historia förknippat med båten. När vi går ut i skärgården tutar vi på vissa ställen och vinkar. Det hör till. Jag hör på ångvisslan vilken kapten som kör, säger Anna.

Många av gästerna är stammisar. En del åker med fartyget en gång om året. Andra åker flera gånger per

säsong eller ett par gånger i veckan. Sedan finns det de som åker varje dag.

– De åter inte alltid men jag lär känna dem ändå. Jag vet var gästerna vill sitta och när vi får in bokningarna pusslar jag själv ihop borden. Det är sådant en dator inte kan göra, säger Anna.

Hon mår bra här. Trivs med jobbet, med arbetskamraterna och med gästerna.

– Vi jobbar verkligen som ett team, så är det inte på alla båtar. Det är inget skitsnack ombord, ingen skriker på varandra och ingen använder nedsättande ord. Men vi har högt i tak och man måste kunna ta kritik. En bra besättning handlar också om rekrytering och jag tror det är ett stort plus om man gillar båten,

» Det är en unik båt, fantastiskt välskött. Det är som att jobba på ett museum.

RICKARD MATTSSON



Anna Qviström har jobbat på krogen i 38 år, och hon älskar Storskär.



Lina Brunfelter och Vincent Bodin i däckskontoret, som alltid är bemannat under kryssningarna.



Lina och Vincent kastar tross varannan gång när Storskär lägger till.



Vincent Bodin trivs på Storskär. Här finns tid att lära sig traditionellt sjömanskap.



I köket jobbar kallskökan Saga Vestlund och kocken Kenneth Christensen.



Maria Kotilainen och Anna Qviström serverar tillsammans ombord.



säger Anna.

Det är ofta mycket att göra och trångt om utrymme. Byssan ligger en trappa ner och mathissen mellan kök och matsal rymmer sex tallrikar åt gången. På varje sittning får det plats omkring 55 gäster.

– Logistiken är lite speciell och visst kan det vara tufft när vi byter mellan sittningarna, men det är inte stressigt jämfört med en vanlig krog. Inget är surrat och det händer att saker åker i golvet, det är ångbåtsromantik för mig.

Alla anställda blir inte långlivade men de som stannar tycker om Storskär och hjälper också till att hålla henne snygg, berättar Anna.

– Vi putsar på henne hela tiden, inte för att vi måste, utan för att vi vill. Det här jobbet gör mig väldigt lycklig, säger Anna.

Nere i byssan gör kocken Kenneth Christensen sin andra säsong.

– Jag är båtnörd, skrattar han. Jag bor på en båt och jobbar på en båt. För att riktigt trivas här tror jag man måste vara ångbåtsromantiker. Det är trångt och bökigt och samtidigt fantastiskt att få åka på en båt som är över hundra år gammal, säger han.

Menyn anpassas efter ytor och lagerutrymmen. Men det är en bred à la carte och i år har lamm blivit en ny storsäljare. Annars är ångbåtsbiffen en stående klassi-

ker, den går helt enkelt inte att ta bort.

Dagarna är långa, men precis som de andra understryker Kenneth vikten av kamratskapet ombord.

– Visst, golven är ojämna och vi kan inte rulla vagnar. Mathissen är helt central men på den tiden jag varit här har den bara varit sönder en halv dag. Det finns en tjuvning med att saker är som de är, man får anpassa sig och gilla läget.

Storskär närmar sig Grenadjärbryggan och mellan träden skymtar de gula kasernbyggnaderna som tillhörde Vaxholms kustartilleriregemente KA1. En passagerare har fäällt upp semaforen för att signalera att det finns påstigande på bryggan. Vissa bryggor lägger Storskär alltid an, andra kör hon förbi om inte semaforen är uppe eller passagerarna har meddelat att de vill stiga av.

Vincent Bodin som är jungman står i fören, redo att kasta trossen runt pollaren.

– Att jobba på Storskär är mycket traditionellt sjömanskap. Vi splitsar våra egna trossar och halningsrepen till friholtarna. Ibland kan det gå en tross i veckan, ibland fler. Friholtarna är av björk. Stockarna blötläggs under lång tid, vilket gör dem sega, mjuka och toleranta. Björk används eftersom det tar upp otroligt mycket vatten, säger Vincent.

Är det dåligt väder måste de ibland göra omtag

FAKTA: S/S STORSKÄR

- Byggs 1908 på Lindholmens varv i Göteborg. Hette ursprungligen S/S Strängnäs Express och gick traden Stockholm-Strängnäs.
- Köptes av Waxholmsbolaget 1939. Året efter fick hon sitt nuvarande namn.
- Har trafikerat Stockholms norra och mellersta skärgård sedan 1940.
- Passagerarångskepp med största passagerarantal: 330. Max antal personer ombord: 345.
- Kulturmärkt sedan 2008.
- 38,95 meter lång, 7,03 meter bred, 3 meter djupgående. Trecylindrig ångmaskin med tripplexpansion 412kW. Pannan eldas med diesel.
- Maxhastighet 13,5 knop.

för att båten inte kommer in första gången, förklarar Vincent. Han tycker att arbetsbelastningen på Storskär är mindre än på andra båtar eftersom besättningen är så stor.

– På en vanlig båt kanske vi däckisar också här hand om kaféet och maskin. Här rycker vi in och hjälper varandra om det behövs, men annars finns det tid och möjlighet att lära sig hantverket. Visst kastar vi tross och hivar stockar, men jag och Lina kastar vartannat kast så det sliter mindre, säger han.

När han är i tjänst bor han ombord, precis som Lina, Rikard och maskinchefen som för dagen är Robert Karlsson. Det finns en kaptenhytt också, men den står ofta tom.

– Det är inga problem att koppla av efter kvällskryssningen, försäkras Vincent.

Upp från matsalen hörs sorl och klirret från glas. Från maskinrummet hörs ångmaskinens rytmiska dunkande. Rikard har en monitor där han kan se vad som händer framme i fören, men han håller ögonen på telegrafan. Signalerna från bryggan kommer tätt när skeppet ska lägga till. Varje hel och halvtimme går han eller Robert ett varv för att se om något behöver smörjning.

– Man måste vara mer försiktig när man jobbar på ett ångfartyg. Det är rör som är varma, ånga som är varm och så måste vi smörja när det rör sig, säger Rikard.

Han har provat många yrken genom livet, men det är på sjön han trivs.

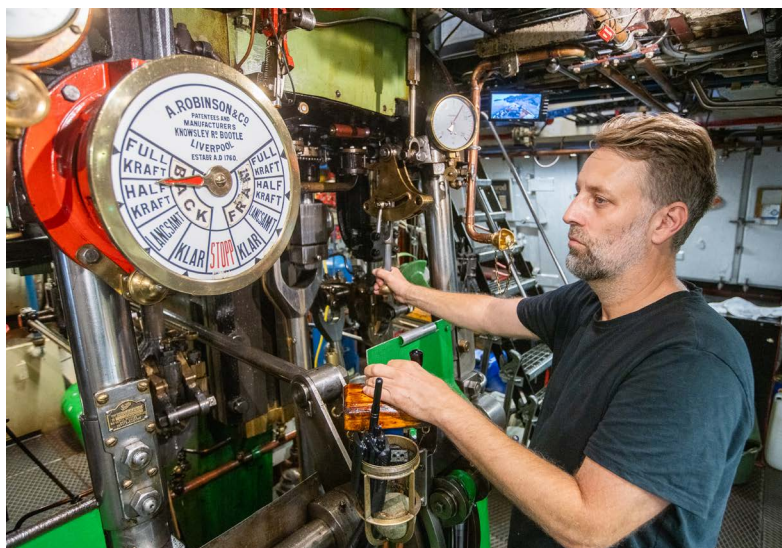
– Man lagar det som är trasigt, man bryr sig om sina kollegor och man har roligt på jobbet.

Fartyget är tillbaka vid Strömkajen och passagerarna går i land. När den sista resenären lämnat fartyget stänger Vincent grinden och hela personalstyrkan samlas på däck. Kenneth sitter med en kopp kaffe i handen. De andra hugger in på maten. Vattnet i Stockholms ström glittrar och på andra sidan ligger Kungliga slottet. Om en timme lägger de ut för midgskryssningen. ●

* För att elda på mindre ångfartyg krävs viss behörighet. Om det råder brist på behörig personal kan fartygsägaren ansöka om dispens för en specifik person och en begränsad tidsperiod.



Kaptenen Douglas Leander är egentligen pensionär men hoppar in och jobbar några veckor varje sommar.



Rikard Mattsson i maskinrummet. Telegrafsystemet är detsamma som när skeppet byggdes.



Hela besättningen samlas på däck mellan dagens två kryssningar för att äta lunch.

Snabb digitalisering av sjöfarten – kompetensen halkar efter

Digitaliseringen förändrar sjöfarten i snabb takt. Fartyg blir allt mer automatiserade och datastyrda. Men kompetensutvecklingen bland sjöfolk globalt hänger inte med.

Det visar en ny internationell studie som undersökt hur redo sjöfarten är för den digitala revolutionen. Studien* är gjord av forskare vid World Maritime University i Malmö på uppdrag av Lloyd's Register, och har uppmärksammats av Lighthouse.

Forskarna har gjort en enkät med 532 sjömän från 64 länder, intervjuat 110 experter från myndigheter, rederier och utbildningsinstitutioner samt analyserat över 2 000 dokument från IMO. Det är den mest omfattande kartläggning som gjorts hittills om hur väl branschen är rustad för den digitala omställningen.

Resultatet visar att glappet mellan teknikutveckling och människors kompetens ökar. Nästan alla sjömän i studien uppger att digitaliseringen redan påverkar deras vardag. Trots det säger över 80 procent att de får liten eller ingen digital fortbildning. Många känner sig otillräckligt rustade för den digitala omställningen och saknar viktiga kunskaper inom områden som automatisering, AI-baserade beslutsstöd, cybersäkerhet och datanätverk.

– Digitaliseringen förändrar hur människor arbetar och hur risker hanteras. Om vi inte investerar i människor i samma takt som i teknik riskerar vi



att skapa nya säkerhetsutmaningar i stället för att lösa de befintliga. Den här forskningen visar att brister i digital kompetens får konkreta konsekvenser för säkerheten. Att överbrygga dessa brister handlar om att ge sjömän den kunskap, trygghet och förmåga som krävs för att kunna arbeta i en allt mer digitaliserad miljö, sa Jan Przydatek, teknikkdirektör vid Lloyd's Register Foundation i samband med rapportens lansering.

Två tredjedelar av de intervjuade sjömännen säger att de gärna skulle delta i fortlöpande digital kompetensutveckling om möjligheten fanns. Nu tvingas de i stället sköta lärandet på egen hand. Den vanligaste formen av kompetensutveckling är självstudier ombord, följt av företagsintern utbildning.

Rapportförfattarna varnar för att ansvaret för att hänga med i utvecklingen i praktiken har flyttats från organisatio-

ner till den enskilde sjömannen. Mark Warner, global marknadsdirektör för kunder vid Lloyd's Register, menar att det inte minst är en säkerhetsfråga:

– Teknik förbättrar bara säkerheten när människor förstår hur systemen fungerar, litar på resultaten de ger och vet när de inte ska förlita sig på dem. När digitala verktyg blir en allt större del av den dagliga verksamheten är mänskligt omdöme och tillit till den egna förmågan fortfarande avgörande, säger han i förordet till rapporten.

Rapporten riktar också kritik mot IMO:s STCW-konvention, som utgör grunden för sjöfolksutbildningar världen över. Trots att fartyg blivit allt mer digitaliserade innehåller regelverket fortfarande begränsad vägledning kring AI, cybersäkerhet, dataanalys och autonoma fartyg. En omfattande översyn pågår, men de nya kraven väntas inte få fullt genomslag förrän någon gång under 2030-talet.

Slutligen varnar forskarna för att utvecklingen riskerar att skapa ett nytt kunskapsgap inom sjöfarten. På den ena sidan finns välfinansierade utbildningar och rederier som investerar i ny teknik och digital kompetens. På den andra sidan finns institutioner och länder som saknar resurser att följa med. Detta riskerar att skapa en växande digital klyfta inom den globala sjöfarten. ●

* Rapporten heter Digital skills in maritime education and training.

Annon



Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

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

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

San-konferensen 2026

SAN 70 ÅR

**Anmäl
dig senast
9 oktober!**

Effektiva metoder för riskminimering

Vill du förkovra dig i ämnet riskminimering och få tillfälle att mingla med branschkollegor? Då ska du anmäla dig till årets San-konferens i Göteborg. Dagen bjuder på föreläsningar om bland annat psykisk hälsa, riskbedömning i praktiken och vettingsystemets inverkan på arbetsmiljön ombord. Även San:s 70-årsjubileum kommer att uppmärksammas.

Dag: Den 20 oktober

Plats: Clarion Hotel Post i Göteborg

Anmälan: Senast den 9 oktober. Program och formulär för anmälan finns på vår hemsida san-nytt.se

**Skanna koden
och anmäl dig!**



Hjärtligt välkommen!



Sjöfartens Arbetsmiljönämnd, San, bildades 1956 och är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivare och fackliga organisationer. San verkar för att förbättra arbetsmiljön och säkerheten inom svensk sjöfart och fungerar som en knutpunkt för arbetsmiljöarbetet inom branschen. Nämnden ger finansiellt stöd till olika projekt, anordnar konferenser, delar ut arbetsmiljöpris och mycket annat. På san-nytt.se kan du läsa mer om oss.

Maskinchefen Ylva huvudperson i

För några år sedan kom barnboken om kapten Celi. Nu kommer andra boken i serien om tjejer som jobbar till sjöss, den här gången med maskinchefen Ylva i fokus.

– Jag vill att det ska vara självklart för barn som växer upp idag att tjejer kan jobba till sjöss precis likaväl som killar, säger Emily Gyllenspetz, författare och matros.

Maskinchefen Ylva har mörkbrunt, krulligt hår uppsatt i två stora bollar på huvudet. Hon har tatueringar och nagellack, gillar att meka, är teknisk, en problemlösare, lite kaxig och sjukt bra på sitt jobb.

– Jag vill visa att du kan vara precis den du är, tjej eller kille, du kan gilla att ha nagellack och smink och samtidigt vara superduktig på det du jobbar med, säger Emily Gyllenspetz.

2023 kom boken om kapten Celi ut.

En faktabok för barn i åldrarna 3-6 år om sjökaptenen Celi som jobbar på en tankbåt. Nu är det dags för maskinchefen Ylva att berätta om sitt jobb, allt på ett roligt, lättillgängligt sätt som är spännande för barn, faktpäckat och samtidigt inspirerande.

Emily Gyllenspetz kom på karaktärerna under pandemin, när hon satt i "gravidkarantän". Hon tyckte helt enkelt att det saknades kvinnliga förebilder inom sjöfarten. Om man bild-googlade "sjöman" såg de antingen ut som kapten Haddock med skägg och pipa, eller som en pinuppa i sjömanskostym. Emily ville motverka den bilden, skapa representation.

Hon har egen erfarenhet av att känna hur det känns att sakna representation i branschen.

– När man aldrig ser sig själv någonstans, när det inte finns någon igenkänning, någon man kan se upp till och ha som förebild – det gör något med en, säger hon. Jag har känt det själv som tjej inom sjöfarten. Det är ganska tråkigt.

Kapten Celi har ljus hy och blonda lockar. Maskinchefen Ylva har mörk hy och mörkbrunt krulligt hår. Båda karaktärerna har ibland smink och nagellack och håret snyggt uppsatt. Det är ett ytterst medvetet val.

– Jag har flörtat lite med stereotypen av den feminina kvinnan, förklarar Emily



Foto: Ylva Bowes

Emily Gyllenspetz har jobbat som matros på Styrsöbolaget och gjort många arbetspass på Göta älv. Boken om maskinchefen Ylva har hon skapat parallellt med sitt ordinarie jobb.

Gyllenspetz. Det finns en gammaldags bild av att om du är tjej och jobbar i ett mansdominerat yrke så förväntas du vara en "pojkflicka". Så är det ju inte alls! Du kanske gillar att fixa håret och att sminka dig – självklart kan du samtidigt vara superkompetent på det du gör. Man ska inte döma någon för att man är feminin.

Att det inte finns någon motsättning i detta låter självklart, men Emily menar att det är något som behöver påpekas.

– Det är något jag stört mig på genom åren – att man ska behöva bevisa sin kompetens på grund av att man ser ut på ett visst sätt.

Det är inte bara jämställdhetsfrågan Emily vill lyfta genom sina karaktärer och böcker, utan även mångfalden inom sjöfartsbranschen. Från dag ett har hon haft visionen att hennes böcker ska ges ut internationellt.

– Sjöfarten är en internationell bransch, då ska ju alla representeras, säger hon. Om jag bara hade tecknat blonda tjejer ombord hade ju narrativet blivit väldigt skevt.

Emily följer flera kvinnor som jobbar inom sjöfarten på sociala medier, bland annat Captain Kate McCue, amerikansk

ny barnbok om tjejer till sjöss

sjökapten som har över en miljon följare på Instagram. De fick kontakt, och Captain Kate är en av många som redan efterfrågat en översättning av Emilys böcker till engelska.

– Den här typen av karaktärer och barnböcker finns inte internationellt heller, vad jag kunnat hitta, säger Emily. Det vore en dröm om mina böcker kom ut även i andra länder, att kunna inspirera flickor att drömma om en karriär till sjöss och ge dem den där förebilden som har saknats.

Emily Gyllenspetz brinner för frågor som gäller jämställdhet och jämlikhet.

– För mig är det fascinerande att man kan se ner på någon för att den kommer från en annan plats, säger hon lite uppgivet. Döm folk efter deras handlingar, inte efter hur de ser ut eller var de kommer ifrån.

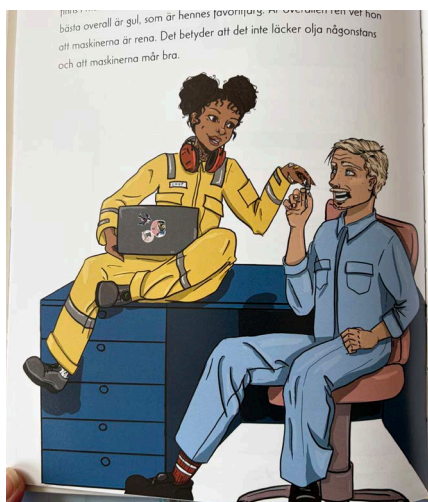
Hennes rättvisepatos har följt med henne ända sedan hon var liten. Hennes mamma reste mycket och blev som ung upptagen i en indianstam i South Dakota. Där var Emily med och hälsade på som liten.

– Att se orättvisorna de levde under gjorde ett starkt intryck, säger hon.

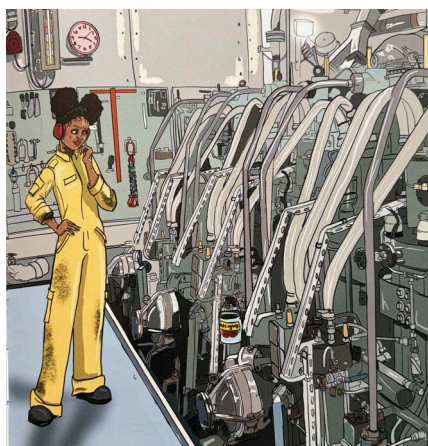
Tiden på Öckerögymnasiet, när eleverna under två månader per läsår reste runt i världen med skolfartyget Gunilla, var också viktig.

– Vi besökte många länder, fick uppleva många kulturer, gå iland, träffa människor, göra djupintervjuer – det var otroligt lärorikt.

Resorna och mötena gav också per-



Karaktärernas personlighet kommer fram i bilderna. Ylva är självsäker, lite kaxig, rak och ärlig och har mycket humor.



Boken är full av detaljerade illustrationer.

spektiv. Vardagsproblemen hemma kändes små i jämförelse med situationen för många av de människor hon träffade. Det har fått henne att vilja göra något för att hjälpa till, att vara en del i förändringen.

– Det här är vad jag kan, om jag kan bidra på något litet sätt till en bättre värld, till att mina barn får växa upp i ett mer jämlikt och jämställt samhälle, så vill jag gärna göra det, säger hon. Det behöver inte vara så dramatiskt. Det kan vara en barnbok, att den finns på hyllan och väger upp mot de stereotypa bilder av kvinnor som fortfarande finns.

Emily har jobbat som matros på Styrsöbolaget i sju år, några somrar även som styrman eftersom hon läst till Fartygsbefäl klass VII på Chalmers. De senaste åren har hon i princip jobbat dubbelt, eftersom hon vid sidan av startat ett företag som sysslar med webbdesign samtidigt som hon jobbat med att färdigställa boken. Men nu är det slut med dubbeljobbandet. Den sista juni lämnade hon sitt jobb på Styrsöbolaget.

– Jag bestämde mig för att ge mitt stora intresse en chans, jag älskar verkligen att jobba kreativt, säger hon.

Erfarenheten från åren ombord har hon med sig. Ytterligare en bok om en tjej som jobbar till sjöss finns färdig i hennes huvud, om matrosen Annie. Och kanske en till.

– Det är jättemånga som frågat om jag inte kan skriva en bok om en kock ombord! säger hon. Så vi får se, det kanske blir det också.

Ylva Bowes

Annon

A-kassan

Arbetslösheten i Seko sjunker

I juli låg arbetslösheten bland medlemmarna i Sekos a-kassa på 5,1 procent, vilket är den lägsta julisiffran sedan 2023, visar statistik från Arbetsförmedlingen.

Arbetslösheten i Sekos a-kassa följer en vågrörelse där den är som högst under årets första kvartal, för att sedan sjunka under våren och sommaren, innan den åter vänder uppåt igen.

– I år har arbetslösheten genomgående varit lägre än under fjolåret, säger Alexander Augst som är kasaföreståndare på Sekos a-kassa.

– Tittar vi på den senaste femårsperioden så var arbetslösheten som

lägst sommaren 2023, med strax under 3 800 arbetslösa, vilket motsvarar 4,8 procent av våra medlemmar, säger Augst.

Då var 43 procent av de arbetslösa inskrivna i ett arbetsmarknadspolitiskt program. Motsvarande siffra är 35 procent i sommar.

– Det indikerar att andelen arbetslösa som står långt ifrån arbetsmarknaden är något lägre nu än då.

CECILIA LUNDQVIST

Anastasia prisas för **NYTOLKNING** *av svensk country*

– Flera gånger när vi uppträdde på Fyrens ölkafé bad besökare oss att spela countrylåtar av Alf Robertson. Vi blev nyfikna och upptäckte vilken bra låtskrivare han var, säger sångerskan Anastasia, en av två som i år tilldelas Ove Allanssonsällskapets kulturstipendium.

– Jag blev otroligt överraskad när Ove Allanssonsällskapet hörde av sig och berättade om stipendiet, berättar den svensk-grekiska sångerskan Anastasia Grivogiannis. Samtidigt känns det fint att Alf Robertsons musik, och de fina översättningar av amerikanska klassiska låtar han gjort, uppmärksammas.

Alf Robertsson hade sin storhetstid på 1970- och 80-talet och hans skivor såldes i jätteupplagor.

Anastasias tolkningar av Alf Robertson på skivan "Göteborg sjunger Alf" har fått stor uppmärksamhet och lysande recensioner. På skivan medverkar många av Göteborgs musikprofiler som Ebbot Lundberg, Valter Nilsson, Tomas von Brömssen och Dan Berglund.

Sina första åtta år bodde Anastasia i östra Grekland.

– Mina två första skolår gick jag här. Därefter flyttade hela familjen, mamma är svensk och pappa grek, till Sverige och Angered. För mig gick det smidigt att anpassa mig till livet i Sverige. I Angered är det en blandning av kulturer så jag kände mig aldrig annorlunda.

När kom du i kontakt med musiken?

– Hela familjen brukade sitta och sjunga i bilen när vi gjorde utflykter. Vi var fyra syskon som trängdes bak i bilen och sjöng. Min mamma och äldsta syster spelade dessutom ofta gitarr och sjöng.

Fortsatte du med musik i Sverige?

– Nej, länge kändes det för privat att sjunga bland folk. Senare började jag ändå sjunga i kör tack vare en engagerad lärare. Under min skoltid stötte jag på många bra och stöttande musiklärare. Först var det enbart sång jag satsade på men senare började jag också kompa mig själv.

Anastasia började i gymnasiet men fick inget fullständigt gymnasiebetyg. Hon kände att det blev för

mycket och tappade lusten för skolan.

– I stället läste jag på en folkhögskola med inriktning på musik.

När började musik bli mer av ett jobb för dig?

– På heltid har jag bara hållit på med musik de senaste månaderna. Under åren har jag haft en massa olika jobb på bland annat barer och även på Fyrens ölkafé. Musikaliskt tolkar vi i Country efter jobbet både Alf Robertson och andra country- och folkrock-låtar. Jag sjunger även grekisk musik med gruppen Greek Folk Collective. Evangelos Vlavianos som ingår i den gruppen har spelat både med Mikis Theodorakis och Sven-Bertil Taube.

När bildades Country efter jobbet?

– För fem-sex år sedan. Det skulle starta en countryklubb på Fyrens med program varje månad. Första gången klubben hade ett sådant program gästade jag på sång och blev kvar. På Fyrens ölkafé har vi i Country efter jobbet faktiskt spelat varje månad sedan dess.

Hur hittade ni Alf Robertson?

– På Fyren kom alltid hardcore Alf Robertson-fans för att lyssna på oss. Några hade till och med tatuerat in Robertsons namn. De önskade alltid låtar av Alf Robertson. Tack vare dom gubbarna upptäckte vi hur bra han var. Alf Robertsons låtar är verkligen country på svenska.

Hur lyckades du få med en så stor del av Göteborgs musikelit på skivan?

– Många tyckte det var roligt att få vara med på skivan, att få vara med i det här gemensamma projektet. Förvånande många musiker och artister ville glädjande nog vara med. Valter Nilsson kände jag sedan tidigare. Vi spelade för flera år sedan in en duett ihop.

Hur viktig var nyligen bortgångne proggllegendaren Nikke Ström för att få ihop projektet?

– Han var jätteviktig. Nikke bidrog genom att ta kontakt med musiker och medverkar också på skivan. Han hade ett stort kontaktnät och ställde alltid upp för andra musiker, var älskad av alla.

Har ditt liv förändrats mycket genom all uppmärksam-

» På heltid har jag bara hållit på med musik de senaste månaderna

ANASTASIA



Anastasia med sin debutskiva "Göteborg sjunger Alf". Foto: Lennart Johnsson

het du har fått med skivan?

– Ja, verkligen! Att mycket har börjat hända för mig beror samtidigt mycket på Björn Pettersson på Roots Music som jag samarbetar med. Han sköter mina bokningar och mycket annat praktiskt. Jag har haft turen att ha ett bra gäng med varma människor runt mig.

Hur kommer det sig att du också sjunger med legendariska proggbandet Nynningen?

– Det var tack vare Nikke Ström. Han började komma för att lyssna på våra spelningar på Fyrens. Vid ett tillfälle kom han in backstage och frågade om jag kunde tänka mig att sjunga i Nynningen. Okej sa jag, jag kan väl testa en gång. Efter den spelningen

upptäckte jag plötsligt på Nynningens hemsida att dom hade tagit med mig som medlem.

Är någon ny platta på gång?

– Ja, faktiskt pågår redan planering för detta. I höst kommer jag tillsammans med Henrik Wallgren att börja skriva låtar ihop. Vi planerar ett konceptalbum som bygger på Ola Larsmos bok Swede Hollow om svenskar som emigrerade till USA. Vi hoppas kunna skriva countrylåtar om svenskarnas ofta tuffa liv i USA. Kanske kan en sådan skiva få människor att tänka till, att inse att också vi svenskar en gång var en utsatt grupp när de kom som invandrare till USA.

Lennart Johnsson

LÄS MER

Läs mer om Ove Allansson-stipendiaten Torgny Karnstedt på nästa sida.



Två kulturarbetare prisas detta år

Ove Allanssonsällskapet delar i år ut två stipendier i stället för sedvanliga ett. Årets pristagare är författaren Torgny Karnstedt och sångerskan Anastasia.

Sedan 2017 delar Ove Allanssonsällskapet ut ett stipendium till en kulturarbetare som verkar i Oves anda. I år har styrelsen beslutat att belöna två stipendiater, och därmed dubbla stipendiesumman – pristagarna får 15 000 kronor vardera.

Årets pristagare är författaren Torgny Karnstedt och sångerskan Anastasia.

Arbetsförfattaren Torgny Karnstedt slog igenom i mitten på 70-talet med boken *Slamfarmen*, där han skriver om arbetet som fabriksarbetare i Helsingborg. Han har sedan dess utkommit med flera böcker, men han får även priset för sitt mångåriga arbete med att sprida läsglädje bland unga.

– Torgny Karnstedt har i många år åkt runt till skolor och pratat med unga om vikten av att läsa böcker, säger Lennart Johnsson, Ove Allanssonsällskapets ord-



Torgny Karnstedt.

förande. Han har varit mycket i skolor i utsatta områden och pratat med barn och unga som kanske inte skulle ha upptäckt läsandet annars. I dagens samhälle där det finns en stor diskussion om att unga, och kanske framför allt unga pojkar, inte

läser alls var vi i styrelsen eniga om att Torgny Karnstedts arbete som folkbildare var väl värt att uppmärksamma.

Anastasia Grivogiannis är en svensk-grekisk sångerska som sjunger allt från grekisk folkmusik till prog, rock och country. Hon får priset för sin debutskiva *"Göteborg sjunger Alf"* (läs mer om henne på sidorna 26-27).

Lennart Johnsson och Ove Allanssonsällskapet tycker det är roligt att uppmärksamma en ung, lovande artist. Och även att Alf Robertsons musik uppmärksammas.

– Alf Robertson kände ju Ove, berättar Lennart. Han gick till sjöss som 15-åring och jobbade som sjöman i tio år, hans svenska countrymusik var väldigt stor på 70- och 80-talet. Det är fantastiskt roligt att hans musik genom Anastasia kanske får en ny publik.

Stipendierna delas ut vid Bokmässan i Göteborg i september.

Ylva Bowes

Annon

Kallelse till årsmöte i Seko sjöfolks pensionärssektion

Seko sjöfolks representantskap beslutade vid sitt årsmöte i april i år att inrätta en pensionärssektion, där alla pensionerade medlemmar i Seko nu hör hemma. Som tillförordnad styrelse till dess att årsmöte kunnat hållas, beslutade representantskapet att utse Thomas Abrahamsson, ordförande, Chang Strömberg, kassör och Annica Barning, sekreterare.

Kallelse går härmed ut till årsmöte i pensionärssektionen som hålls **onsdagen den 25 november 2026 klockan 10.00 i Seko sjöfolks lokaler, Fjärde Långgatan 48 i Göteborg**. På årsmötets dagordning står bland annat val av styrelse samt information om organisationsförändringen i Seko sjöfolk.

Alla pensionerade medlemmar är välkomna att delta i årsmötet, endera fysiskt eller via videolänk. **Anmälan till årsmötet sker senast 17 november till Petra Fornander på Seko sjöfolk, petra.fornander@seko.se eller tel. 031-429536**. Vid deltagande via videolänk måste en e-mailadress uppges.

Alla pensionärsmedlemmar är också välkomna att nominera till styrelsen i pensionärssektionen, ordförande, kassör, sekreterare samt övriga styrelseledamöter (högst sex).

Nomineringar skickas till: Valberedningen, Seko sjöfolk, Fjärde Långgatan 48, 413 27 Göteborg eller mejlas till valberedningsjofolk@seko.se. Nomineringarna skall vara valberedningen tillhanda senast den 26 oktober. De tre personerna ovan i den tillförordnade styrelsen har meddelat valberedningen att samtliga ställer upp för val.

Till de som anmält deltagande, kommer några dagar innan årsmötet möteshandlingar att skickas ut samt valberedningens förslag till val av styrelse.

*Den tillförordnade styrelsen
i Seko sjöfolks pensionärssektion*



NR 4 2026 **SJÖMANNEN** SID 29

Drömmen om demokrati kräver hårt arbete

I natt jag drömde ... att valurnorna var tomma, demokrati hade skipats. Det hela började dock lite obehagligt, antagligen bearbetades verklighetens intryck i mitt inre. Globalt är demokratin på tillbakagång. Måhända inte perfekt, men vårt styrelseskick är det bästa vi kommit på, och det kommer inte helt utan ansträngning. Nordisk demokrati står stark, men Sverige har fallit i internationella jämförelser de senaste åren.

Den regering vi haft de senaste fyra åren har tillsatt snabbutredningar, inte brytt sig särdeles mycket om experter, remissinstanser eller sitt lagråd, utan tyckt att de vet bäst och låtit riksdagen klubba igenom sina lagförslag i rasande takt. Anslagen till den demokratistärkande folkbildningen har dragits ner, inrättandet av Förenklingsrådet (som omnämndes i förra numret av Sjömannen) och en så kallad slöserikommission för tankarna till nord- och sydamerikansk motorsågspolitik, och aldrig tidigare har jag hört de styrande så tydligt ifrågasätta vilka slags frågor de får av journalister. Oberoende media brukar vara först ut att begränsas när oligarker och autokrater banar sin väg, därefter angrips fria fackföreningar.

Men nu hade ju folkviljan triumferat! Gissningsvis hade jag somnat med Sekos stadgar som nattlektyr, för i gyllene bokstäver såg jag den vackra frasen ” ... en samhälls-

utveckling med ökad jämlikhet på grundval av politisk, social, kulturell och ekonomisk demokrati”. Något att verka för! Politisk demokrati har vi precis klarat av, men resten? Om enskilda individer har mer stolar än enskilda stater, och de till exempel vill bli president, har vi ens politisk demokrati då?

Oberoende media brukar vara först ut att begränsas, därefter angrips fria fackföreningar

Så uppenbarade sig kvinnorna i min nattliga vision, och de tog sin rättmätiga plats bredvid den andra halvan av mänskligheten. Biologisk demokrati? Nja, förändringen ledde förvisso till att andra arter slapp utrotas och den kortsiktiga rovdriften på vår natur upphörde, men den ökade jämlikheten inkluderade nu på riktigt även jämställdheten.

Vaknade i harmoniskt tillstånd denna augustimorgon. Det första jag tänkte på var något Hjalmar Branting sa redan innan han var med och bildade ett politiskt parti. Han pratade om en dröm som ska bli verklighet. Tillsammans kan mänskligheten åstadkomma i stort sett vad som helst. Så jag fortsatte att drömma ... Vi har ett arbete att göra!

DANIEL ESTIUS



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

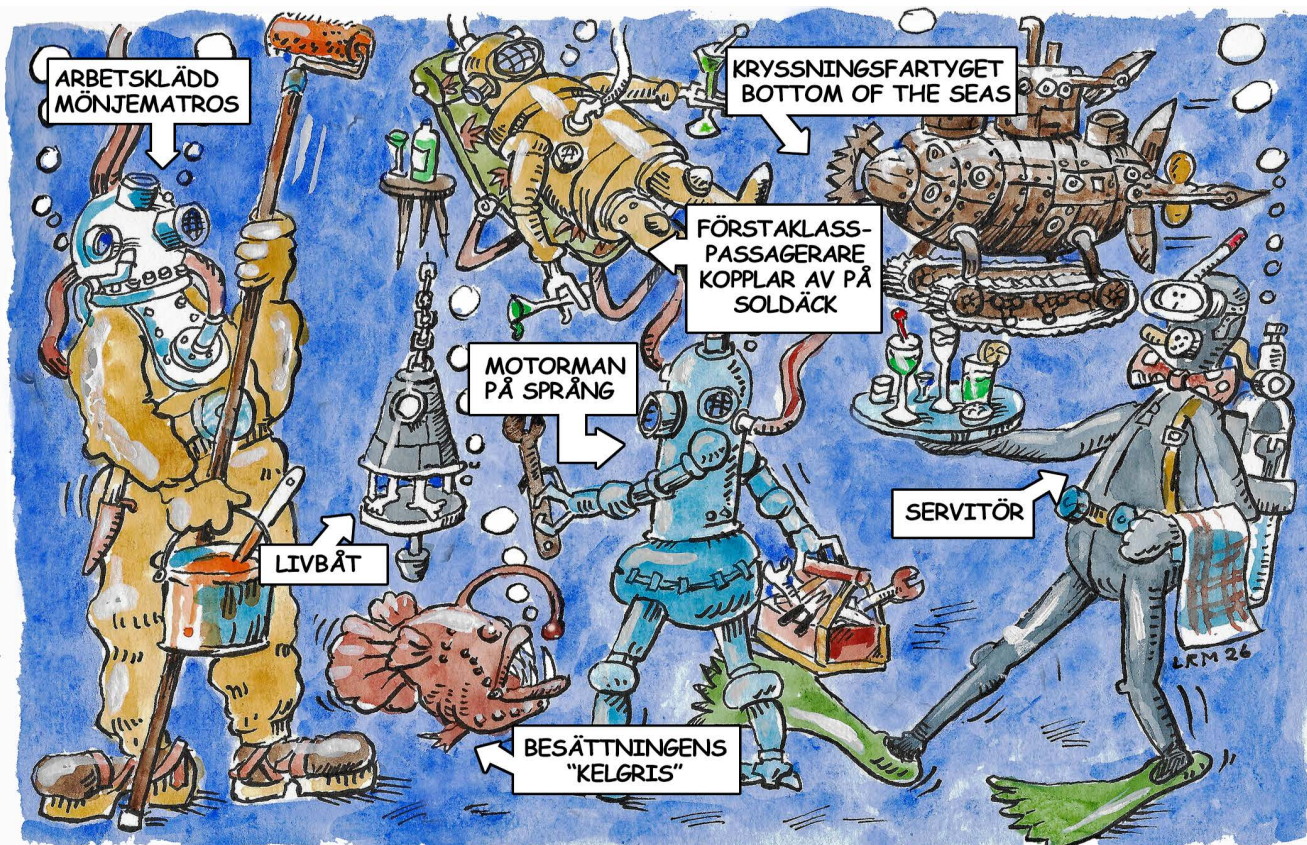


Illustration Lars R Melander

VÄRLDSLÄGET GÖR TRADITIONELL SJÖFART ALLTFÖR RISKABEL. MÅNGA REDERIER VÄNTAS DÄRFÖR ÖVERGÅ TILL UNDERVATTENSTRANSPORTER. TILL PÅ KÖPET KRYSSNINGAR TILL MARIANERGRAVENS BOTTEN ERBJUDS REDAN.

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

Försäkringar

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

LOKALA FACKLIGA FÖRETRÄDARE

Rederi Ballerina

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

Blidöundsbolaget

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

Destination Gotland

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

Rederi Eckerö

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

Finnlines Ship Management

Sektionsordförande
Jonna Melander
sekofoinnlines@gmail.com
Vice sektionsordförande
Martin Hulterström
blackwellpoint@hotmail.se

Luleå Bogserbåt

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

Örnö Sjötrafik

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

Ressel Rederi

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

Silja Line

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

Stena Line

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

Styrsöbolaget

Sektionsordförande *Gustav Möller*,
seko.styrso@outlook.com
Tf sektionsordf. *Rasmus Jonsson*,
seko.styrso@outlook.com

TT-Line

Sektionsordförande *Ulf Nilsson*,
070 548 24 08,
sjofolk@ttline.se
Vice sektionsordförande *Håkan Ziethén*
070 548 24 08,
sjofolk@ttline.se

Tugab Construction

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

Viking Line

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

Wallenius Marine

Sektionsordförande *Björn Jonasson*,
08 772 06 99, 070 772 06 99,
bjorn.jonasson@walleniusmarine.com
Vice sektionsordförande *Bo Enmark*,
boenmark@hotmail.com

Öresundslinjen

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



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

Kontakta Seko sjöfolk

MEDLEMSSERVICE

0770 45 79 50

Telefontider:

mån–tor 9–11 & 13–15
fre 9–11 & 13–14

E-post: sjofolk@seko.se

Hemsida: www.sjofolk.se

Postadress:

Seko sjöfolk
Fjärde Långgatan 48
413 27 Göteborg

Sekos a-kassa

Telefon: 020 678 000

ÖVRIGA FACKLIGA ÄRENDE

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

Ordförande Kenny Reinhold

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

Vice ordförande Peter Skoglund

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

Kassör Mikael Lindmark

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

Ombudsman Oskar Lindskog

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

Ombudsman Pelle Andersson

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

Ombudsman Camilla Widman

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

AKTIVT INTRÄDE I A-KASSAN

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

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



www.sjofolk.se