

# sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 8 DECEMBER 2024 ÄRGÅNG 13



REPORTAGET

## ETT KÄLL OCH ETT ÄVENTYR

PATRIK FJÄLLSTRÖM ÄLSKAR SITT JOBB SOM BEFÄLHAVARE

TEMA

## KOMPETENSFÖRSÖRJNING

SÅ FÅR MAN SJÖFOLK ATT STANNA I YRKET • TRENDBROTT PÅ CHALMERS • "INGÅNGSLÖNERNA BEHÖVER HÖJAS"

NYHETER

Stort engagemang  
på avtalskonferens

JULSPECIAL

Sjöfartsboktips

KULTUR/HISTORIA

Jul i norra ishavet



# God jul och ett Gott nytt år!

## DECEMBER

När jag skriver de här raderna till er är det fortfarande några veckor kvar till jul. Några veckor kvar för att hinna göra allt som vi inte hunnit än, innan året är till ända. Det har varit ett händelserikt år, som inleddes med ett sjöfartspolitiskt toppmöte i februari. Då samlade Blå tillväxt, som är ett samarbete mellan oss, Seko sjöfolk och Svensk sjöfart, relevanta politiker för att prata om rapporten "Vågade skatter" som utredningen om tonnage- och stämpelskatten utmynnade i. Syftet var att få det att bli lättare att flagga svenskt. Kortfattat var vi positiva till utredningen, men med vissa korrigeringar. Detta möte följdes upp av ett seminarium i Almedalen, där vi tryckte på hur viktigt det är för branschen att dessa frågor löser sig. I Almedalen hade vi även, för första gången, ett seminarium tillsammans med Seko sjöfolk, där våra medlemmar själva fick lyfta frågor som var viktiga för dem.

Men årets stora händelse var utan tvekan kongressen som hölls i Helsingborg i början av juni. Sjöbefälsföreningens förtroendevalda, både styrelse, kongressombud, valberedning, revisorer och inbjudna gäster var på plats för att diskutera Sjöbefälsföreningens framtid och vilka frågor som föreningen ska driva de nästkommande fyra åren. Som vd i ett fackförbund är det en ynnest att få tillbringa tre dagar med att diskutera fackliga frågor med engagerade förtroendevalda.

I början av hösten kom sedan nyheten att vårt lobbyarbete hade lönt sig och att regeringen vill avskaffa stämpelskatten med start från mitten av 2025. Hösten fortsatte med vår populära fackliga grundkurs då alla medlemmar har möjlighet att anmäla sig för att lära sig mer om arbetsrätt och fackliga frågor. Vi hade också en avtalskonferens, då vi bjöd in förtroendevalda från våra olika klubbar som tillsammans med styrelsen, och med motionerna från kongressen som underlag, fick diskutera vilka frågor som Sjöbefälsföreningen ska driva i avtalsrörelsen som startar nästa år.

Nu skulle man kunna få intrycket att det enda Sjöbefälsföreningen ägnar

sig åt är internfackliga frågor och politiska sjöfartsfrågor, men så är naturligtvis inte fallet. Sjöbefälsföreningen är först och främst ett fackförbund som värnar om sina medlemmar och som hjälper till när det uppstår konflikter med arbetsgivaren. Det kan vara allt från uppsägningar, i ovanligare fall avsked, men även olika former av rehabiliteringar eller andra problem på arbetsplatsen. Sjöbefälsföreningen förhandlar också avtal och det är inte endast i de centrala avtalsförhandlingarna utan vi bistår även vid lokala förhandlingar om lokala avtal eller anpassningar. Många gånger jobbar vi intensivt med en rad frågor, även om det varken syns eller hörs. Det kan naturligtvis vara frustrerande att inte kunna berätta om allt arbete vi lägger ner och om alla våra duktiga ombudsmän, men jag vill att ni ska veta att bakom kulisserna pågår ett hårt arbete för våra medlemmars bästa.

Om vi blickar framåt till nästa år, 2025, så har vi en avtalsrörelse framför oss. Veckan innan jul kommer vi att träffa Almega för att växla yrkanden med varandra gällande skärgårdsavtalen och Sarf kommer vi att träffa i januari för att växla yrkanden om stor-sjöavtalen. Det går till så att vi kommer med vår yrkandelista, som vi har skrivit med hjälp av motionerna som kom in till kongressen, avtalskonferensens synpunkter och slutligen styrelsens välsignelse. Sjöbefälsföreningens styrelse är också förhandlingsdelegation och har det sista ordet. På skärgårdssidan finns som förhandlingsdelegater, förutom ledamöter i föreningsstyrelsen, även en skärgårdsdelegation med representanter från skärgårds-trafiken. Vi träffar arbetsgivarna och får deras yrkandelista och lämnar över vår. Sedan skiljs vi åt till varsitt rum för att i lugn och ro läsa igenom. Efter det återsamlas vi och har möjlighet att ställa frågor och förklara hur vi menar. Sedan startar själva förhandlingarna i början av nästa år. Dock måste arbetsmarknadens parter vänta in det så kallade "märket" som sätts av industrins fack- och arbetsgivare och sen är det dags för oss att börja förhandla.

Även nästa år lär kompetensförsörjningen bli en viktig fråga. Hur kan vi locka fler till sjöfartsbranschen och hur får vi duktiga, kompetenta arbetstagare att stanna kvar? För oss är frågan enkel. Det handlar om att skapa goda arbetsvillkor och anständiga löner så att man trivs med sitt arbete och vill stanna kvar. Temat i det här numret är just kompetensförsörjning och där fördjupar jag mig i vad jag tror är nycklarna för branschen.

Men innan vi går in i det nya året är det nu snart dags för jul. Det här är en bransch där man inte alltid kan vara hemma med sina nära och kära och just julen är en sådan tid då man verkligen vill det. Vi på Sjöbefälsföreningen vill önska er alla en riktigt god jul, oavsett om du firar den ombord eller hemma. God jul och ett Gott nytt år!



LENNART JONSSON



# sjöbefälen Nr 8

## 04 Nyheter

Bra diskussioner och stort engagemang på avtalskonferens  
Kommuner ansöker om att bli gränsovergångar  
Mässor lockar unga till branschen  
Sverige saknar förmåga att säkra infrastruktur till havs

## 08 Fackligt

Lagliga stridsåtgärder

## 12 Reportaget: Patrik Fjällström

Både ett kall och ett äventyr

## 16 Julspecial

Julens sjöfartsboktips

## 20 Tema: Kompetensförsörjning

Så får man sjöfolk att stanna i yrket  
Trendbrott på Chalmers  
Ingångslön är en viktig faktor

## 28 Kultur/historia: Jul i ishavet

Historisk jul

## 30 In English: Christmas in the Arctic Ocean

Historic Christmas

Utkommer med åtta nummer per år  
Prenumeration 350 kr/år inkl moms  
Årgång 13 Utgivningsdag 20 december 2024

**Ansvarig utgivare** Lennart Jonsson

**Redaktör och ställföreträdande ansvarig utgivare**  
Sofi Cederlöf, 08-518 356 50

**Layout** Redaktören i samarbete med Trydells Tryckeri

**Adress** Box 4040, 128 04 Bagarmossen

**Besöksadress** Flygfältsgatan 8 B

**Telefon** 08-518 356 00 vx

**E-post** sjobefalen@sjobefal.se

**Bankgiro** 332-1478

**ISSN** 2001-3604

**Tryck** Trydells Tryckeri AB, Laholm 2024

**Annonser** Ola Tallbom 090 711 512 ola.tallbom@vkmedia.se

**Framsidesbild** Patrik Fjällström är befälhavare på *M/V Undine*.  
Foto Stefan Lindberg

**TS-kontrollerad upplaga** 5 800 ex

MEDLEM AV



Professor Adolf Erik Nordenskiöld var ledare för den historiska expeditionen genom Nordostpassagen i Norra ishavet. (Nordiska museet.)

# Bra diskussioner och stort engagemang på avtalskonferens

I mitten av november träffades förtroendevalda från klubbar och styrelsen för att diskutera yrkanden inför avtalsrörelsen under Sjöbefälsföreningens avtalskonferens.

– Det har varit mycket bra diskussioner, högt i tak och det har kommit många bra synpunkter, säger Mikael Johansson, ordförande i Sjöbefälsföreningen.

TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

**STOCKHOLM** NOVEMBER 2024

I slutet av året och i början av nästa går Sjöbefälsföreningens avtal med Almega och Sarf ut. För att förbereda sig inför avtalsförhandlingarna som kommer att hållas i början av nästa år arrangerade Sjöbefälsföreningen en avtalskonferens där de förtroendevalda bjöds in. Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson inledde konferensen med att berätta om hur själva avtalsrörelsen går till.

– Avtalen med Sarf och Almega är uppsagda, men de prolongeras med sju dagar i taget så de lever fram tills att vi är överens. Först byter vi yrkanden, varje part

brukar ha mellan 20–30 yrkanden. Man känner igen många, även våra yrkandelistor har en tendens att likna varandra. På kongressen skickades många motioner till avtalskonferensen. Det är alltså hit. Och det är det vi ska ägna oss åt, att försöka ha en färdig yrkandelista till Sarf och Almega, berättade Lennart Jonsson under konferensen.

## Diskuterade motioner från kongressen

Deltagarna delades in i grupper baserat på avtalsområde, storsjön eller skärgårds- trafik, och fick sätta sig och diskutera olika yrkanden. Styrelsen, som företräder båda grupper, fick cirkulera.

– Det har varit ett bra upplägg, att styrelsemedlemmarna fick en fri roll och fick möjlighet att gå emellan de olika avtalsgrupperna. Vi företräder ju både Sarf och Almega, säger Mikael Johansson.

Under kongressen som hölls i juni var det ett antal motioner som berörde avtalsfrågor, allt från högre lön, mer semester och föräldralön, till att ensa avtalen. Alla dessa motioner skickades vidare till avtalskonferensen, som fick möjlighet att gå igenom dem och tycka till.

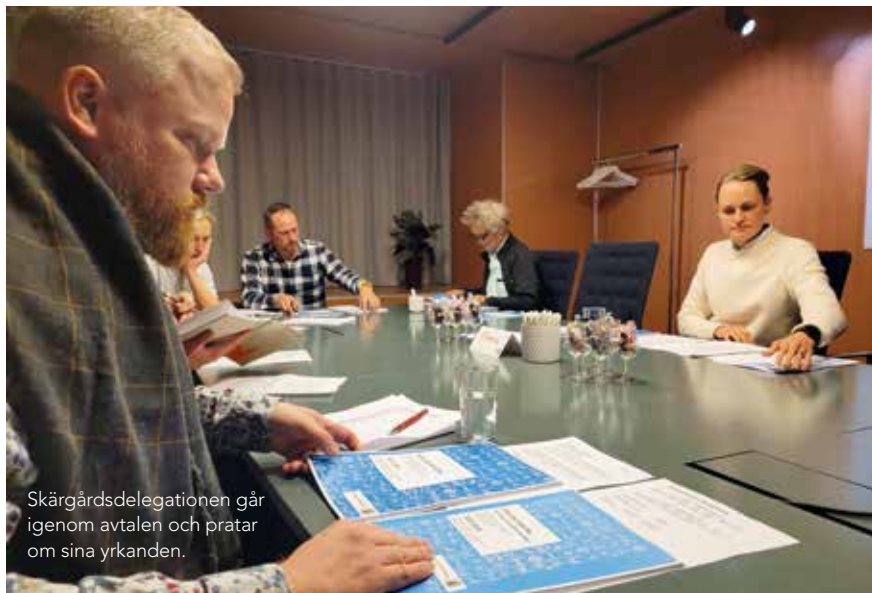
– Det finns några frågor som vi har pratat lite extra om. Det som medlemmarna värderar högst är lönefrågan. Sen har vi också diskuterat frågor som kom upp på kongressen, bland annat att kunna vara förälder och samtidigt jobba till sjöss. Vad vi gör på den här avtalskonferensen är att vi samlar ihop yrkandena från kongressen tillsammans med frågor som kommit upp i klubbarna och sammanställer dem till en yrkandelista, säger Mikael Johansson.

– Det var många viktiga frågor som diskuterades, både från kongressen, men även tidigare yrkanden och nya yrkanden gicks igenom. En fråga som verkligen engagerar är just frågan om kompetensförsörjning. Vi måste kunna locka fler unga att bli befäl och då är ingångslönerna en nyckelfaktor, men också möjligheten att kunna kombinera jobbet med att bli förälder, säger Lennart Jonsson.

## Märket är tak och golv

Under konferensens andra dag kom Sjöfartens arbetsgivareförbund, Sarf, med förhandlingschef Annika Nordin och biträdande förhandlingschef John Wahlstedt för att delge sin syn på avtalsförhandlingarna. Bland annat pratade de om det så kallade industrimärket, som är överenskommelsen mellan arbetsmarknadens parter inom industrin och som blir normerande för hela arbetsmarknaden.

– Man utgår från vad de exportberoende industrierna kan tåla. Kör man sönder industrin drabbar det hela landet. Arbetsgivaren ser märket som ett tak och arbets-



Skärgårdsdelegationen går igenom avtalen och pratar om sina yrkanden.



tagarna som ett golv. Så det är både tak och golv, sa John Wahlstedt.

Annikas Nordin pratade även om möjligheten att göra bytesaffärer.

– Om det är något som är viktigt för er kan ni avstå löneutrymme för det, eller tvärtom. Då gör man bytesaffärer, sa hon.

Sjöbefälsföreningens ordförande Mikael Johansson tycker att det var positivt att avtalskonferensens deltagare fick en möjlighet att ha en dialog med motpartens delegation för att höra hur de resonerar.

– Jag tycker att det var oväntat, men insiktsfullt, att Sarf kom hit och berättade om sin syn på avtalsförhandlingarna och att vi fick möjlighet att ställa relevanta frågor och få svar, säger Mikael Johansson.

### Alltid intressanta diskussioner

I slutet av avtalskonferensen återsamlades de två grupperna för att diskutera vilka yrkanden de hade kommit fram till. Mikael Johansson är nöjd med konferensen.

– Det har varit ett bra sätt att samla ihop och förbereda oss. Det har varit ett nytt upplägg som har gett nya tankegångar och det har varit bra arrangerat. Det uppstår alltid intressanta diskussioner när vi träffas, även i kaffepausen. Där vågar man kanske ställa frågor som man inte gör i storgrupp, säger han.

I mitten av december kommer Sjöbefälsföreningen att växla yrkanden med Almega, och i slutet av januari växlas yrkandena med Sarf. Själva förhandlingarna kommer att inledas i mars med Almega och i april med Sarf. **SC**

På storsjösidan finns många olika avtal och många yrkanden att ta ställning till.



## Kommuner ansöker om att bli gränsövergångar

Nio kommuner ansöker om att bli gränsövergångar för att lösa problemet med besättningsbyten som uppstod efter att Kustbevakningen skärpte sin regeltolkning. Det skriver Sjöfartstidningen.

Det var i augusti i år som problemet med besättningsbyten uppstod då Kustbevakningen och Polismyndigheten gjorde en skärpning av sina rutiner gällande gränskontroller vid besättningsbyten. Helt plötsligt fick ett besättningsbyte endast göras vid gränsövergångsställen och under

gränspolisens öppettider. Ändringen fick många i sjöfartsbranschen att reagera. Eftersom många hamnar i Sverige inte är gränsövergångar så har detta orsakat stora problem för både svenskt och utländskt sjöfolk. Vilka hamnar som ska vara gränsövergångar är ett beslut som fattas av regeringen.

### Ansökt hos Justitiedepartementet

Men nu har Berit Blomqvist, vd på Sveriges Skeppsmäklare, aviserat under en träff för Vänersjöfarten i Lidköping i slutet av november, att åtta kommuner har ansökt hos Justitiedepartementet om att bli gränsövergångsställen och att en nionde, Köping, ska vara på gång med

en ansökan under veckan mötet hölls.

– Inget är klart om nya gränsövergångsställen ännu, men det måste börja med att kommunerna skriver en hemställan till Justitiedepartementet. Och det har man nu gjort från Uddevalla, Tjörn, Stenungsund, Kristinehamn, Gullspång, Grums, Höganäs och Lidköping så där är processen igång, säger Berit Blomqvist under mötet, enligt Sjöfartstidningen. Hon fortsätter:

– Det känns jättebra att kommunpolitikerna tagit tag i detta, de har verkligen ansträngt sig. Senast i veckan kommer detta gå vidare till Kustbevakningen och gränspoliserna som ska lämna sin syn på det.

# Mässor lockar unga till branschen

Ett stort intresse för sjöfartsbranschen möttes Sjöbefälsföreningen av när två gymnasiemässor gick av stapeln. Först ut var Göteborgsmässan Kunskap & Framtid och sedan Sacos studentmessa i Stockholm där Sjöbefälsföreningen var på plats för att informera om befälsyrket. **TEXT OCH FOTO MADELEINE FAGERSTRÖM**

**GÖTEBORG** NOVEMBER 2024

Under november månad har trycket varit högt på gymnasiemässorna. Först ut i ledet av karriärsförberedande mässor var Kunskap & Framtid-mässan i Göteborg. Det blev även startskottet för en ny satsning, då sex aktörer från den maritima näringen ställde ut i en gemensam monter under namnet "Maritima torget". Sjöbefälsföreningen, Seko sjöfolk, Svensk sjöfart, Sjöfartsverket, Satsa på sjöfart och Svenskt marintekniskt forum visade på bredden av yrken, med hopp att inspirera unga till att välja en karriär inom den maritima näringen.

Rebecka Fransson, medlemsrådgivare på Sjöbefälsföreningen, stod i Sjöbefälsföreningens del av monter. Hon blev positivt överraskad av att så många studenter visat intresse för sjöfartsbranschen och hoppas att detta kommer bidra till att fler svenska befäl kommer ut på fartygen.

– Det är jättekul att se så många studenter som är nyfikna på vad vi arbetar med. Långt ifrån alla känner till de olika yrkena som finns på fartygen och nu när det verkligen behövs fler befäl är det extra

kul att se vilket samarbete som finns inom branschen. Det känns unikt och roligt att vara en del av, säger hon.

För att fånga upp studenternas intresse fanns det en aktivitet hos varje aktör på Maritima torget. Man kunde bland annat testa att navigera ett fartyg i simulator, göra ett quiz, testa VR-glasögon och pröva sina kunskaper i vilka arbetsroller det finns ombord på ett fartyg.

Varje dag steg både yrkesverksamma och studenter upp på yrkesscenen. Med Johan Hartler från Svensk Sjöfart som moderator fick dessa sedan svara på frågor om sin yrkesroll och vad som ledde dem till sitt karriärval. Fartygsingenjören Patrick Magnusson Österberg från Stena Line stod i Sjöbefälsföreningens del av det Maritima torget under fredagen. Han deltog även på yrkesscenen under eftermiddagen och berättade om sin vardag som befäl på *Stena Scandinavia*.

## Sacos studentmessa

Veckan efter var det dags för Sacos studentmessa i Stockholm. Sjöbefälsföreningen stod sedan vanligt tillsammans med andra Saco-förbund på samlingsplatsen för



"Sacos yrkesexperter". Här samlades studenter för att njuta av en kopp kaffe och samtala om framtida akademiska studier.

Rebecka Fransson representerade Sjöbefälsföreningen även under Sacos studentmessa. Till sin hjälp hade hon två medlemmar som svarade på frågor och berättade om sina yrken. Under den första dagen var det Staffan Fahlstedt, teknisk chef på *Birka Gotland* och andra dagen var det Håkan Mannbrink, befälhavare på *M/S Dalarö*.

– Det har varit otroligt bra att ha några som representerar yrket med sig, både under Kunskap & Framtid och Sacos studentmessa. Alla tre har gjort ett jättebra jobb, det märks att de är vana vid att prata med unga människor och att de brinner för det de gör. Det är verkligen fantastiskt att vi har så engagerade medlemmar som ställer upp, inte bara för oss, utan för hela branschen, säger Rebecka Fransson. **MF**

## Sverige saknar förmåga att säkra infrastruktur till havs

Efter kabelbrotten i Östersjön larmar branschorganisationen Svensk sjöfart om att Sverige har för få specialfartyg med svensk flagg och att vi därmed saknar förmåga att säkra en fungerande infrastruktur till havs. Detta skriver Sjöfartstidningen.

Sverige har idag endast ett kabelutläggningsfartyg under svensk flagg, det 86 meter långa *Pleijel* som ägs av rediet Baltic Offshore.

– Incidenten med skador på under-vattenskablar i Östersjön visar med all önskvärd tydlighet på att Sverige måste ha tillgång till den här typen av special-

tonnage. Idag har vi alldeles för lite specialtonnage inom kabelläggning, där har vi ett fartyg idag, men det finns även andra segment där vi har alltför lite fartyg. Det kan handla om crew transfer vessels till vindkraftparker, isbrytare och stora offshore-fartyg. Det här är vi väldigt oroliga för, säger Svensk

sjöfarts vd Anders Hermansson till Sjöfartstidningen.

Han fortsätter:

– Har vi inte den här typen av tonnage så kan vi inte som nation säkerställa att vi har fungerande elförbindelser eller internetuppkoppling både till vardags och i händelse av höjd beredskap eller krig. Ett fartyg är inte tillräckligt. Vi behöver få till bättre näringsvillkor så att fler fartyg väljer Sverige och därigenom kan bidra, i händelse av att det behövs, med att till exempel reparera trasig infrastruktur, säger han.



# APROPÅ KABELBROTT I ÖSTERSJÖN:



ILLUSTRATION AAKE NYSTEDT



## Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell med Sjöfartshotellet och Katarina Sjöfartsklubb

*Erbjuder bra och billigt boende samt en mötesplats för sjöfolk*

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

**E-mail** [katarina.sjofartsklubb@telia.com](mailto:katarina.sjofartsklubb@telia.com) - [www.katarinasjofartsklubb.com](http://www.katarinasjofartsklubb.com)

Du hittar oss även på [facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb](https://www.facebook.com/Katarina.Sjofartsklubb)

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

# Lagliga stridsåtgärder

**Stridsåtgärder inom internationell sjöfart med anknytning till bolag inom EES området. Arbetsrättsjuristen Stellan Gärde går igenom rättsläget efter beslut i Arbetsdomstolen (AD).**

Jag var tillsammans med min kollega Holke ombud i AD i ett mål som handlade om två svenska fackförbund som 2001 respektive 2003 vidtog stridsåtgärder mot ett norskt bolag och krävde och fick kollektivavtal för arbete ombord på fartyget *Sava Star*, som flaggade panamansk flagg. Detta skedde inom FOC-kampanjen, mot bekvämlighetsflaggade fartyg. Den norska redaren var dock inte nöjd med dessa förhållanden utan väckte talan mot förbunden i AD och hävdade att EU:s regler innebar ett förbud mot stridsåtgärderna. Vi uppträdde som försvarare för de svenska fackförbunden. Vi visste inte då att vi hade ett ärende som skulle hålla på i tolv år.

I målet om kollektivavtalens giltighet begärde AD förhandsbesked från EU-domstolen som kom fram till att enligt Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 som avsåg principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land var tillämplig. Fackförbunden hade enligt EU-domstolen att iaktta att det förelåg begränsningar i att få vidta stridsåtgärder inom denna del av sjöfarten. Det var efter EU-domstolen upp till AD att fastställa om det förelåg begränsningar i detta enskilda fall.

**Stridsåtgärdernas syfte var berättigat**  
AD fann i en dom den 25 november 2015 – AD 2015 nr 70 – det vill säga 14 år respektive 12 år efter att stridsåtgärderna vidtagits att det norska bolaget tillhandahållit de sjötransporttjänster som utfördes med fartyget *Sava Star* och att dessa omfattades av EU:s regler även om *Sava Star* flaggade en bekvämlighetsflagg utanför EU. AD fann vidare att stridsåtgärderna, som syftade till att kollektivt reglera villkoren för arbetet ombord, försvarade för bolaget att utöva rätten till fri rörlighet för tjänster. Men AD kom även fram till,

vilket var mycket viktigt för framtiden, att syftet med stridsåtgärderna utgjorde ett berättigat mål. Det vill säga att i medlemmarnas intresse säkerställa att skäligen anställningsvillkor tillämpades på besättning i internationell sjöfart var förenligt med fördraget och kunde rättfärdiga

” Då gällde det från förbundets sida, för att stridsåtgärder skulle anses tillåtna, att hävda att det syfte som förelåg för de påtänkta stridsåtgärderna utgjorde ett berättigat mål.

begränsningar i den fria rörligheten för tjänster. Tyvärr kom AD i detta fall även fram till att de krav som förbunden framställt för att avsluta stridsåtgärderna hade gått utöver vad som varit nödvändigt för att uppnå detta mål. Kravet var högre än aktuella minimilöner i landet. Detta innebär att AD med beaktande av EU:s så kallade likvärdighetsprincip avgjorde att kollektivavtalen skulle lämnas utan avseende enligt svenska lagen 36 § avtalslagen och att skadestånd till bolaget utdömdes enligt MBL.

**Hamnen nekade fartyget att lägga till**  
Nu har AD i ett mål den 31 oktober 2024 tagit ett interimistiskt beslut i ett liknande fall. En arbetstagarorganisation hade inte utlyst stridsåtgärder men en ombuds-

man hade meddelat en hamn om att ett inkommande utländskt fartyg saknade så kallat ITF-avtal och att stridsåtgärder skulle vidtas om fartyget lade till. Detta resulterade i att hamnen i sin tur nekade fartyget att lägga till. Fartyget kom då att ankra upp utanför hamnen i avvaktan på ett rättsligt beslut från AD. Ett interimistiskt snabbt beslut skulle nu tas av AD. I sitt beslut fann AD att den sjötransport som utförts med fartyget, som var flaggat i Republiken Marshallöarna, skulle omfattas av EU-förordningen som begränsade möjligheten att vidta åtgärder som inskränkte på friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet. Dock förutsatte detta att bolaget som utförde tjänsterna var etablerat i en medlemsstat.

Då hände följande: Bolaget hade vid ett sammanträde i AD muntligt gjort gällande att bolaget var etablerat i Aten, Grekland. Detta förnekades av fackförbundet. Bolaget la sen, förutom ombudens muntliga uppgifter, inte fram någon utredning om var bolaget var etablerat i Grekland. AD ansåg att för att ett interimistiskt förordnande ska kunna meddelas så hade bolaget att lägga fram sådan utredning att det fanns skäl för att anta att bolaget var registrerat i ett EES land. AD:s bedömning blev att bristerna gjorde att det inte fanns skäl för att anta att bolagets sjötransport omfattades av EU-förordningen och bolagets yrkande om interimistiskt förordnande bifölls inte.

## Slutsatsen som kan dras

Den slutsats som kan dras är att om de formella förutsättningarna hade förelegat så kan det inte uteslutas att meddelandet till hamnen om att stridsåtgärder skulle vidtas om fartyget lade till skulle kunna tolkas som en begränsning i den fria rörligheten. Då gällde det från förbundets sida, för att stridsåtgärder skulle anses tillåtna, att hävda att det syfte som förelåg för de påtänkta stridsåtgärderna utgjorde ett berättigat mål. Det vill säga att i medlemmarnas intresse säkerställa att skäligen anställningsvillkor tillämpades på besättning i internationell sjöfart.

Det vill till att hålla tungan rätt i mun. **SG**



## Brand på svenskt godsfartyg

Det svenska godsfartyget *Sofia* larmade om att fartyget hade börjat brinna utanför Bornholm i slutet av november. Sjöfartsverkets helikopter från Kristianstad var först på plats och vinschade upp samtliga i besättningen.

– Att ett fartyg börjar brinna är väldigt ovanligt. Vi är glada för att insatsen kunde gå snabbt och smidigt och att alla är oskadda, säger Emma Nykvist, räddningsledare, i ett pressmeddelande från Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket betonar sitt nära samarbete med Försvarsmakten och Kustbevakningen som en framgångsfaktor, alla tre myndigheter delar lokaler. Det var Försvarsmakten som först fick informationen om vilket fartyg som brann och kunde då enkelt knacka på hos Sjöfartsverket. Kustbevakningen hade dessutom information om hur många personer som var ombord, då de hade haft kontakt med fartyget tidigare.

– Samarbetet, och det faktum att vi sitter gemensamt, visade sig vara väldigt bra då vi snabbt kunde få larmet och dimensionera räddningsinsatsen rätt, säger Emma Nykvist.

## Lotsningar ökar efter nya regler

Antalet lotsningar har ökat sedan Transportstyrelsens lotsningsföreskrifter ändrades den 1 december 2023. Det skriver Sjöfartsverket i ett pressmeddelande.

Ändringen innebar att det blev ett mer riskbaserat lotsningssystem än tidigare, som skulle ta hänsyn till fler parametrar som storlek på fartyget, farledens risknivå, bunker och så vidare.

– Vi kan konstatera att författningens utformning gör det svårare för oss att förutse vilka fartyg som behöver anlita lotsningstjänsten. Tidigare visste vi att alla fartyg över en viss längd var tvingade att anlita lots, men nu är det en mer komplex bedömning. Utmaningen för oss är därför hur vi ska dimensionera lotsningstjänsten efter dessa förutsättningar, säger Andreas Arvidsson, lotsningschef på Sjöfartsverket, i ett pressmeddelande.

## Ändring av fjällstugslottningen

Under 2025 kommer den årliga lottningen av Sjöbefälsföreningens fjällstugor att förändras. Inför vintersäsongen 2025/2026 kommer endast de fyra sportlovsveckorna att lottas ut (v.7–10). Det går att anmäla sitt intresse för lottningen från och med den 1 maj. Sista anmälningsdatum för att vara med i lottningen är den 30 juni. Resterande veckor kommer att släppas den 1 maj och då är det först till kvarn som gäller.

Sjöbefälsföreningen har även ett hus i Spanien som har renoverats och en lägenhet finns nu tillgänglig för medlemmar att boka. Huset ligger i fina Torrevieja, endast 150 meter från havet. Lägenheten har två sovrum med två sängar vardera och ett vardagsrum med en bäddsoffa. Det finns även en stor terrass.

Från och med mars 2025 kommer det vara den övre (8A), lite större, lägenheten som hyrs ut. Det går att boka minst fem nätter och högst två veckor. Priset är 500 kronor/natt. För bokning och mer information, gå in på vår webbplats, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se).


**Sjömanskyrkan Stockholm**



**Nynäshamn**  
Besöksadress: Lövlundsvägen 28

**Vi finns lokaliserade i Nynäshamn och på Kaknäs Sjömanscenter.**

Våra verksamheter är

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

**Kaknäs Sjömanscenter**  
Besöksadress: Kaknäsvägen 30



Telefon: 08-566 943 30  
E-post: [info@sjomanskyrkan.com](mailto:info@sjomanskyrkan.com)  
Hemsida: [www.sjomanskyrkan.com](http://www.sjomanskyrkan.com)

# SJÖLOG<sup>2025</sup>

Sjöfart Transport Logistik

Varmt välkomna till SJÖLOG 2025

En mässa där ni besökare får möjligheten att träffa företag från sjöfartsnäringen. De kommer ut för att visa vad de arbetar med och ni ges möjligheten att träffa potentiella framtida arbetsgivare, kollegor och kunder.

Var: Lindholmen Science Park  
När: 30 jan 10.00 - 15.00 2025

**Fri entré för besökare!**

För mer information se vår hemsida:  
[www.sjolog.se](http://www.sjolog.se)

*God Jul &  
Gott Nytt År*  
önskar  
**Rederi AB Älvtank**  
[www.alvtank.se](http://www.alvtank.se)



**FLOATEL**  
INTERNATIONAL

[www.floatel.se](http://www.floatel.se)



**THUNBOLAGEN**  
— ERIK THUN AB —

[www.thun.se](http://www.thun.se)

**ACCEPT**  
Försäkringar

[www.accept.se/sjobefal](http://www.accept.se/sjobefal)



[www.katarinasjofartsklubb.com](http://www.katarinasjofartsklubb.com)

WE WANT TO THANK OUR PERSONNEL  
FOR THE PAST YEARS SUCCESS. WE  
WISH YOU ALL A MERRY CHRISTMAS  
AND A HAPPY NEW YEAR.



**TERNTANK**  
Shipping, Chartering & Ship Management



*God Jul och  
Gott Nytt År*

önskar Sjöbefälen och våra annonsörer





  
**Stena Teknik**

CARE, INNOVATION & PERFORMANCE

[www.stenateknik.com](http://www.stenateknik.com)

 **BERGAFLEX**

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

[www.bergaflex.com](http://www.bergaflex.com) | [info@bergaflex.com](mailto:info@bergaflex.com)

 **ALANDIA**

  
MARINE INSURANCE ENTREPRENEURS

**WALLENIUS  MARINE**

[www.walleniusmarine.com](http://www.walleniusmarine.com)



**FALK-EL AB**

0346-150 95 • [info@falkel.se](mailto:info@falkel.se)

[www.falkel.se](http://www.falkel.se)



[www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se)



*God Jul & Gott Nytt År*  
*önskar JOWA*



**JOWA**  


[www.jowa.com](http://www.jowa.com)



**FURETANK**

[www.furetank.se](http://www.furetank.se)



 **REDERI AB VERITAS TANKERS**  
-ISM CODE QUALITY ASSURED-

[veritastankers.com](http://veritastankers.com)



**DONSÖTANK**

**Trydells**   
TRYCKERI

[www.trydells.se](http://www.trydells.se)

# Både ett kall och ett äventyr



En ny rutt på Afrikas västkust ska visa sig bli en spektakulär resa genom stormar, piratvatten, tiokaffe och filosofiska samtal. Befälhavare Patrik Fjällström tar sig an den nya ruten med säker hand, genom de västafrikanska hamnarna som bjuder på utmaningar för både fartyg och dess besättning. Under resan framträdde en befälhavare som var lika mån om sin besättning som om sitt tekniska och nautiska arbete.

TEXT BARBRO VIVIEN FOTO STEFAN LINDBERG

**DURBAN** OKTOBER 2024

I en avlägsen hörna av Schiphols flygplats i Amsterdam möter jag befälhavare Patrik Fjällström och tredje styrman Shukhrat Mametaliyev. Vi ska ta oss vidare till Durban i Sydafrika och borda *M/V Undine*, ett fartyg signerat Wallenius Wilhelmsen. När *Undine* anländer till Durbans hamn

vinkar vi av kapten Sven-Åke Andersson, som välförtjänt försvinner i väg på ledighet.

Luleåsonen Fjällström styr det 230 meter långa lastfartyget mot Port Elizabeth, som kommer att bli vår första anhalt på den långa ruten. Planen är sedan att segla vidare mot Angola, Ghana, Elfenbenskusten, Senegal och slutligen Vigo i Spanien,

där det blir dags för mig att mönstra av. Tjugoen sjömän finns ombord, varav fyra svenskar och sju filippinier.

Befälhavare Fjällströms torn denna gång ombord går från början av september till mitten av december och livet på *Undine* präglas av rutiner, men också av ett starkt socialt sammanhang. Patrik Fjällström berättar att han trivs med sin tillvaro på sjön.

– Jag tillhör den skaran som älskar långa sjöresor – de får gärna vara en månad. Det tycker jag är suveränt. Jag har inga problem med att få tiden att gå, inte alls. Det finns de som börjar klättra på väggarna här efter två-tre veckor men jag vill ha långa sjötider. Det skiftande i havet. Utsikten. Promenaden till morgonkaffet – jag får en ny tavla varje dag.

## **Sjölivet har alltid känts rätt**

För Patrik Fjällström har sjölivet alltid känts rätt och trots att han arbetat iland under kortare perioder har han alltid



återvänt till sjön. På långa resor brukar han läsa böcker, springa på däck och träna i fartygets lilla gym. Familjen finns hemma i Småland med fru Elin och två barn.

– Edvin föddes 2009. Då var jag ute i sjön. Det är klart att det var lite jobbigt att åka ifrån den där lilla parveln. Jag kommer ihåg att Elin hade stoppat ner en av hans gamla pyjamasar i resväskan som han hade använt så att jag kunde lukta på den när jag saknade honom. Det fungerade bra.

Han förklarar att familjen har lärt sig acceptera de långa törnarna mot fördelen av att ha honom hemma under de långa ledigheterna. Svårast med att vara ifrån familjen är när något allvarligt händer.

– Vi hade ett tillfälle när Elin blev allvarligt sjuk och inlagd på sjukhus. Alma och Edvin var små då. Jag befann mig på varv i Kina och det kändes hemskt att vara så långt bort. Wallenius lyckades ordna det så att jag kunde komma hem väldigt snabbt från varvet. Det tog ändå ett par dagar innan jag var hemma och det var stressigt att inte finnas där för henne. Förra töرنen när min pappa gick bort, då var besättningen hur fin som helst. Det är nog så – vi ställer upp för varandra ombord.

### Utbredd korruption

Västafrikas hamnar är ofta små och trånga och att manövrera *Undine* kräver stor skicklighet av Patrik Fjällström. Många lotsar är okunniga och befälhavaren tvingas ofta att ta kommandot över lotsen.

– Ena stunden håller man på och bökar och manövrerar bland en massa fartyg. Det är trångt och eländigt och det gäller att hålla positionerna exakt, speciellt när det blåser på. Ibland kan det bli onödigt spännande. Och nästa sekund har man en kollega som mår dåligt som man får ta hand om. Det är skönt när man löser de här situationerna och ser att de kommer ut bra på andra sidan.

Just hamnarna runt Afrikas kust, med undantag för Sydafrika, präglas av utbredd korruption. Olika myndigheters tjänstemän bordar fartyget och pekar ut påhittade fel och försöker utpressa genom att inkassera "böter". Rederiets inställning är nolltolerans mot korruption, vilket Patrik Fjällström står bakom till 100 procent. Att stå emot innebär ofta en enorm pappersexercis som straff. Patrik Fjällström jobbar sig igenom pappers-



Ett "parti" dataspel underhåller gott om kvällarna och bjuder på många skratt. Här är Patrik Fjällström (t h) tillsammans med båtsman Jim Ditzler, tredje styrman Shukhrat och reparatör Jonas Bäckström.



Det finns gott om tid för läsning ombord, något Patrik Fjällström ser fram emot under sina långa törnar.



Någonstans mellan Elfenbenskusten och Senegal pågår en intensiv basketmatch. Från vänster: Andre styrman Russel Toledo, kocken Michael San Anatonio, mässman Errol Balderosa, matros Daryl Amaya och andre styrman Jeffrey Espuerta.



Befälhavare Patrik Fjällström inväntar lotsen som är försenad när M/V *Undine* ska angöra hamn i Luanda i Angola.



högen med sitt norrländska lugn och de missnöjda tjänstemännen får lämna *Undine* utan en enda extra dollar på fickan.

### Lärt känna fartyget

Sitt fartyg har han lärt känna bland annat genom att testa olika teorier i manövrering när fartyget legat och väntat utanför någon hamn. Han berättar att viss övning går att få i simulatorer men utan erfarenhet i verkligheten blir det svårt att behärska precisionsmanövrering.

– Jag har haft tur och jobbat med befälhavare som varit väldigt intresserade av manövrering, som har visat och lärt mig. Jag testar lite grann, åker lite i sidled och snurrar lite. Det är nog lite okonventionellt och kanske inte så många som passar på att ta den möjligheten – men det är ju perfekt att passa på att förkovra sig. Ofta låter jag en styrman testa och manövrera, medan jag står bredvid och diskuterar och testar lite. Så för man vidare sin erfarenhet till nästa generation.

För Patrik Fjällström är sjömansyrket både ett kall och ett äventyr.

– Kollegorna och gemenskapen betyder oerhört mycket när man är borta så mycket hemifrån, och det fina med sjömansyrket är att vi får ha ett tryggt hem

ombord, oavsett var i världen vi befinner oss. Det är det inte många yrken som erbjuder, framhåller han.

Just att yrket är både omväxlande och utmanande tilltalar honom, men det var inte självklart att ta steget vidare till befälhavare.

– Jag trivdes väldigt bra som överstyrman. Jag trivdes verkligen otroligt bra. I många år jobbade jag med en befälhavare som heter Jan Nilsson. Oerhört skicklig och duktig yrkesman, och jag trivdes väldigt bra med honom och med arbetsuppgifterna som överstyrman.

Patrik Fjällström berättar att det är andra som har sporrat honom att avancera. Under åren på sjön har han inte bara sett bra ledarskap, det har funnits en del dåliga ledare också. Det kan vara befälhavare som skapar branta hierarkier, eller ledare som inte kunnat hantera etiska dilemman eller stressade situationer, och som letar syndabockar istället för att lösa problem. Många gånger har han tänkt att situationer hade kunnat lösas bättre och smidigare, och det blev också drivkraften att söka till sjöbefälsutbildningen. När han kom ut på sjön igen efter tre år såg arbetsuppgifterna lite annorlunda ut.

– Det var en hel del nya intressanta arbetsuppgifter som befälhavare. Just det

här att se människor, det är mitt genuina intresse. Jag tror att det är viktigt med ledare som har förmågan att se människor för att kunna bygga starka team. För mig som började som matros och som har jobbat mig upp har det varit väldigt bra att ha de erfarenheterna i ryggen. Som gammal jungman kan jag ju förstå en jungmans jobb och jag förstår matrosens jobb. Båtsman har jag aldrig varit, men jag förstår båtsmans jobb också, och det är tack vare min tid som överstyrman, som är mer 'hands-on'. Man är mer med i lastlådan och jobbar med grabbarna.

Han hjälper ofta till med olika sysslor ombord och visar på så sätt upp ett slags praktiskt ledarskap som uppskattas av besättningen.

– Det handlar ju om att man måste få det här pianot att bli självspelande. Det är tillsammans vi kan få det att fungera, så vi hjälps åt. För mig är det viktigt som befälhavare att vara engagerad och bry sig. Att lyssna på folk och vara med. Gå ner i maskin, vara med när de gör större jobb där nere. Jag är visserligen väldigt intresserad av maskiner och tycker det är jättekul och lärorikt, men det handlar mycket om att lära känna kollegorna också.

Att ledarskapet inte sitter i axelklaffarna är något han lever efter och han menar



att det bryter lite mot den traditionellt vertikala hierarkin som ofta råder till sjöss.

– Filippinarna tycker att det är konstigt när jag går och hämtar en mopp och börjar ställa mig och skura när jag ser att någon har spillt kaffe. Men det är ju inget konstigt med det. Det är det jag försöker skapa som arbetsmoral. Ser man någonting som behöver åtgärdas så kan man faktiskt göra det oavsett grad ombord. Det är så man bygger ett framgångsrikt företag, genom att man hjälps åt och till viss del lägger traditionella normer åt sidan.

Fikarasten har blivit ett bra sätt att lära känna besättningen och nästan varje fikapaus sitter han tillsammans med manskapet och fikar. När besättningen samlas i mässen varje för- och eftermiddag flödar samtalen.

– För mig är det viktigt att vara med. Man snappar upp saker som är på gång och det är ett bra sätt som befälhavare att lyssna av båten lite grann. Fikarasten blir ett lite mer avspänt sätt att ventileras på och ett bra sätt för mig att vara tillgänglig också.

På kvällarna efter middagen brukar de flesta gå till sina hytter, men ibland samlas ett gäng för ett parti poker eller en omgång pilkastning. Båtsman Jim, reparatören Jonas, tredje styrman Shukhrat, Patrik och några till brukar spela datorspel tillsammans – det brukar bli många skratt och det håller gemenskapen ombord stark.

### Fackligt engagemang

Något som följt Patrik Fjällström genom olika befattningar till sjöss – från matros till befäl – är engagemanget i facket. Från första början har han varit medlem i facket, och hans fackliga åtagande har vuxit med åren. Nu sitter han i styrelsen för Sjöbefälsförbundet och arbetar för att förbättra arbetsvillkoren för sjömän.

– Det är lätt att klaga, men om man verkligen vill påverka måste man engagera sig, befäster han.

Genom facket hoppas han på att förbättra lönenivån för sjömän och bevara svenska fartyg under svensk flagg. Det finns en oro för sjöfartens framtid, och särskilt svårt blir det för nytexaminerade sjömän som möter en bransch där svenskflaggade fartyg minskar. Patrik Fjällström hoppas på att svenska redare inser värdet av svenska sjöbefäl och inte enbart kortsiktigt prioriterar för att minska kostnaderna.



Det är färdigmålet för idag och matros Daryl Amaya håller ordning och bär färgdunkarna in till färgförrådet.



Patrik Fjällström deltar gärna i fikastunderna med sin besättning. Här tillsammans med (fr v) reparatör Jonas Bäckström, matros Daryl Amaya, båtsman Jim Ditzler.



Strax avgång från Port Elisabeth i Sydafrika. Från vänster: matros Joseph Herrera, matros Joseph Balbastro, tredje styrman Shukhrat Mametaliyev.

– Fartyget är ett litet flytande samhälle någonstans på ett stort hav, och livet ombord måste fungera tryggt och rättssäkert. Det vet alla sjömän – och alla drar sitt lass för att livet ombord ska kunna fungera harmoniskt. Problem finns alltid, men problem är till för att lösas. Vi har goda förutsättningar att skapa fungerande arbetsmiljöer under svensk flagg. Det är facket som har drivit arbetsmiljöfrågorna, som

gör att vi har en så pass bra arbetsmiljö idag. För mig är det oerhört viktigt att fortsätta det arbetet.

Jag mönstrar av *Undine* och lämnar Patrik Fjällström och hans team i Emden istället för som tidigare planerat Vigo, efter nya direktiv i ruten. Något som stod klart för mig är att befälhavare Fjällström jobbar lika mycket för sin besättning som besättningen jobbar för sin befälhavare. **B V**



# Julens sjöfartsboktips

Julen stundar och för den som är ledig kan det vara läge att sätta sig i soffan med en bra sjöfartsbok. Lennart Johnsson tipsar om nyutkomna, läsvärda sjöfartsböcker. TEXT LENNART JOHNSSON

## Kadetten

Ingen annan svensk yrkesgrupp har skildrats lika mycket i litteraturen och konsten som sjöfolket. Några av de främsta författarna som skildrat havets arbetare är Nobelpristagaren Harry Martinson och Ove Allansson. Samtidigt handlar de flesta böcker om sjöfart som ges ut idag om livet till sjöss på 1950–60- och 70-talet.

Därför känns David Aldmans romandebut Kadetten (Breakwater Publishing) som en frisk fläkt. David har seglat i 20 år och arbetar idag som befäl i den norska offshoreindustrin. Kadetten är en spänningsroman som delvis bygger på David Aldmans första tid till sjöss. Bokens huvudperson Johan har fått en kadettplats på den norska ankarhanteraren Neptune. Båten opererar utanför Angolas kust. Mycket är nytt och spännande för Johan. Samtidigt känner han sig inte välkommen av den finska befälhavaren Tatu. En dag misstänker Tatu att Johan råkat få höra ett samtal han inte borde ha hört. Därför försöker, och lyckas, befälhavaren till slut misskreditera Johan inför hela besättningen. Johans tillvaro ombord blir allt tuffare.

Han försöker ändå skaka av sig trakasserierna, jobbar på och lägger mycket ledig tid på att träna. Situationen förändras drastiskt när pirater bordar och tar över båten. Spänningen stegras fram till en mycket dramatisk upplösning.

David Aldmans romandebut är övertygande. Kadetten är både en välskrivna thriller och en viktig beskrivning av dagens sjöfart. Beskrivningen av arbetsmomenten ombord och av de afrikanska miljöerna iland känns på pricken.

Det blir spännande att följa Aldmans författarskap framöver. Att titeln på hans nästa roman blir Styrmannen är ingen högoddsare.



## Flaskpost

Att kommunicera via flaskpost har länge fängslat människan. För drygt 100 år sedan kunde flaskpost dessutom vara enda möjligheten till räddning för sjöfolk vars fartyg hade förlist.

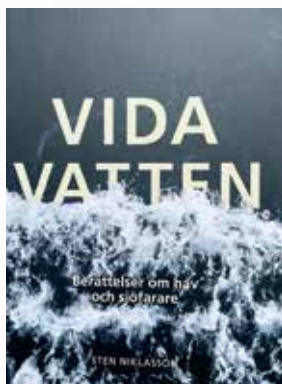
I den nyutkomna boken Flaskpost – Nöddrop från verkliga skeppsbrott (Ocean books) skriver Björn Hagman och Martin Widman om dramatiska förlisningar till havs då flaskpost från drabbat sjöfolk har dykt upp. Det var under en tid då det enda sättet att försöka få hjälp för besättningar på ett fartyg som var på väg att gå under var genom att kasta en flaskpost i havet. Dagens möjlighet att skicka nödrop via radio eller satellit fanns inte.

1800-talet var en tid då globala fartygstransporter blev allt vanligare. Samtidigt ökade antalet olyckor drastiskt. Under andra hälften av 1800-talet omkom varje år nästan 5 000 brittiska sjömän när deras båtar förliste.

Hagmans och Widmans bok är en fascinerande men också skrämmande läsning. I de flesta fall är flaskpost som hittas skrivna av sjömännen som en sista hälsning. Men det hände också att besättningar vars fartyg gått under lyckas rädda sig upp på en ö. Sjömännen räddas senare tack vare en upphittad flaskpost. Att flaskpost historiskt kunde vara så viktiga för sjöfolket som kommunikationsmedel är säkert obekant för många. Boken Flaskpost – Nöddrop från verkliga skeppsbrott känns både intressant och angelägen. Den innehåller dessutom många fina illustrationer och kartor över områden där förlisningar ägt rum.

*"Vi dör allihop, maskinrummet är fyllt med vatten, o mina stackars barn och min kära, farväl för alltid, din make utan liv och utan allt, Olympio."* Flaskpost skrivet av andre maskinisten Olympio när ångaren Petrell förliste utanför Brasiliens kust i maj 1915.





## Vida vatten

Alla som fångas av havens mäktighet har mycket att hämta i Sten Niklassons innehållsrika bok *Vida vatten* (Breakwater Publishing). Boken tar i korta essäer upp en mängd olika händelser kring vatten. Bredden i de olika avsnitten är imponerande.

Det finns kapitel om havsmonster, spökskepp, pirater, svenska upptäckare och mycket annat.

Essäerna är genomgående fängslande och ofta med en överraskande twist. I texten om pirater skriver Sten Niklasson bland annat om de två kvinnliga piraterna Anne Bonny och Mary Read

*"Under närstriden på det bordade Providence höll till slut bara Anne Bonny och Mary Read stånd på däck. De andra piraterna var antingen för druckna eller för feiga för att slåss. Utmattad och besviken på sina skeppskamrater, drog Mary sin pistol och sköt en av de egna till döds innan hon greps."*

*Vida vatten* är en intressant bok om människors relation till havet. Sten Niklasson framhåller att livet har sitt ursprung i havet.

## SOS MACONA

Fartygskatastrofer som Titanic och Estonia känner nästan alla till. Däremot är det troligen inte många som känner till amerikanska S/S Maconas förlisning utanför den halländska kusten i januari 1920. En förlisning som tog 40 sjömäns liv. Den enda som mirakulöst överlevde katastrofen är den 22-årige andre styrmannen Alfred Morasso.

Om det dramatiska förloppet berättar Carl-Magnus Stolt i sin bok *SOS MACONA* (Breakwater Publishing).

Att Alfred Morasso överlever är egentligen ofattbart. Kort tid innan Macona sjunker lyckas han klättra upp i en mast och surrar fast sig. Samtidigt ser han besättningskamraterna försvinna ner i det iskalla vattnet. Flera timmar går och Alfred är på väg att ge upp. Då hör han plötsligt ett motorljud. Det är kustroddaren David Olsson som dyker upp med en liten tulljaktbåt. Alfred Morasso räddas i sista stund.

Bakom Carl-Magnus Stolts bok ligger en mångårig forskning. Bit för bit har han lagt ett pussel om den troligen värsta fartygskatastrofen i fredstid på den svenska västkusten. Av de omkomna sjömännen kom nästan alla från USA och Kina.



## Sjöman ett vågat yrke

Med novellsamlingen *Sjöman ett vågat yrke* ger föreningen Bokanjärerna ut sin sjätte antologi. Medverkar denna gång gör tolv sjöskildrare varav fem är kvinnor. Berättelserna är genomgående välskrivna.

Inte minst håller bidragen från de fem kvinnliga författarna hög klass. Aino Trosell skildrar i novellen *Syrabaya* en dramatisk storm som passagerare på ett fraktfartyg i Indonesien.

*"Vatten, vatten överallt, vi hann inte dra efter andan, salt vatten och en kraft som sliter och drar i våra kroppar och våra få plagg, vi kämpar, vi håller oss kvar."*

Britt Edenstjärna berättar i sin novell *Bowery Street New York* om när hon och en motorman går iland i New York. De hamnar på en av storstadens farligaste och mest ökända gator.

I *Tjärlek* skriver Anna Gable om en av hennes största kärlekar Ostindiefararen Götheborg. Hon har själv gjort flera resor ombord på båten.

*"År 2015 blev jag kär... Jag blev kär i en båt. Första gången jag såg ostindiefararen Götheborg var hon gigantisk där hon tonade fram ur vårregnet."*

Föreningen Bokanjärerna har gjort en imponerande insats med sina hittills sex utgivna novellsamlingar

med sjöförfattare. De fina illustrationerna i *Sjöman Ett vågat yrke* har, liksom i de övriga antologierna, gjorts av den tidigare befälhavaren Rolf Öström.





# Utbilda dig ombord på nordens modernaste utbildningsanläggning!

✓ Centralt i Stockholm

✓ Alltid start-garanti

✓ Refresh-kurser varannan vecka

✓ Kombinera efter behov

## GRUND-KURSER 2024/2025

### BASIC SAFETY

22-24 jan 23-24 apr  
29-31 jan 14-16 maj  
19-21 feb 21-23 maj  
24-26 feb 11-13 jun  
19-21 mar m.fl.  
25-27 mar



### ADVANCED FIRE FIGHTING

23-24 jan  
20-21 feb  
20-21 mar  
15-16 maj  
12-13 jun  
m.fl.



### MARITIME CREW RESOURCE MNG

På begäran



### MEDICAL FIRST AID

5 feb  
5 mar  
2 apr  
7 maj  
m.fl.



### SÖSÄKERHETSUTBILDNING INRE FART

14 jan 24 apr  
27 jan 8 maj  
11 feb 22 maj  
11 mar 4 jun  
14 apr m.fl.



### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

10 dec 27 jan 18 mar  
16 dec 3 feb 24 mar  
8 jan 11 feb m.fl.  
14 jan 17 feb  
21 jan 11 mar



### SHIP SECURITY OFFICER

På begäran



### MEDICAL CARE

5-6 feb  
5-6 mar  
2-3 apr  
7-8 maj  
m.fl.



### SÄKERHETSUTBILDNING FISKEFARTYG

29-30 jan 21-22 maj  
25-26 mar m.fl.  
23-24 apr



### FAST RESCUE BOAT

11-12 dec 6-7 maj  
15-16 jan 3-4 jun  
12-13 feb m.fl.  
12-13 mar



### CROWD & CRISIS MNG

9-10 dec 12-13 maj  
20-21 jan 9-10 jun  
17-18 feb m.fl.  
17-18 mar



### PFSO

På begäran



### PSO

På begäran



RE

SURVI  
RESCU

16 dec  
27 jan  
3 feb  
17 feb  
24 mar  
14 apr  
28 apr



## REFRESHVECKA, ALTERNATIV 1

### MÅNDAG

#### CROWD & CRISIS MNG

9 dec m.fl.  
20 jan  
17 feb  
17 mar  
12 maj  
9 jun



### TISDAG

#### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

10 dec 11 feb 13 maj  
8\* jan 11 mar 10 jun  
14 jan 18 mar m.fl.  
21 jan 22 apr



### ONSDAG

#### BASIC SAFETY

10-11 dec 11-12 feb 13-14 maj  
8-9\*jan 11-12 mar 10-11 jun  
14-15 jan 18-19 mar m.fl.  
21-22 jan 22-23apr



### TORSDAG

#### FAST RESCUE BOAT

12 dec 7\* maj  
16 jan 4\* jun  
13 feb m.fl.  
13 mar



#### ADVANCED FIRE FIGHTING

11 dec 19 mar  
9\* jan 23 apr  
15 jan 14 maj  
22 jan 11 jun  
12 feb m.fl.  
12 mar



\* Startar onsdag el. torsdag

\* Startar en onsdag

## FRESHVECKA, ALTERNATIV 2

### MÅNDAG

#### SURVIVAL CRAFT & RESCUE BOATS

5 maj  
19 maj  
26 maj  
2 jun  
m.fl.



### TISDAG

#### BASIC SAFETY

2-3 dec 14-15 apr  
16-17 dec 28-29 apr  
27-28 jan 5-6 maj  
3-4 feb 19-20 maj  
17-18 feb 26-27 maj  
24-25 mar m.fl.



### ONSDAG

#### MEDICAL CARE (+ STYRD PRAKTIK SOM TREDJE DAG)

5-6 feb  
5-6 mar  
2-3 apr  
7-8 maj  
m.fl.



#### ADVANCED FIRE FIGHTING

3 dec 15 apr  
17 dec 29 apr  
28 jan 6 maj  
4 feb 20 maj  
18 feb 27 maj  
25 mar m.fl.



#### MEDICAL FIRST AID

5 feb  
5 mar  
2 apr  
7 maj  
m.fl.



Hitta din kombination och fler tillfällen på vår hemsida!





# TEMA

## KOMPETENSFÖRSÖRJNING



På studentmässan Sjölog på Chalmers i Göteborg möts studenter på befälsutbildningarna med företag i branschen.





Sjöfartsbranschen är i stort behov av att rekrytera personal de närmaste åren. En forskningsstudie från Lighthouse pågår just nu för att ta reda på vad som får sjöfolk att stanna i branschen. Samtidigt har ett trendbrott skett på sjöbefälsutbildningarna på Chalmers, där antalet sökande har ökat stort.

FOTO SOFI CEDERLÖF





Så får man  
sjöfolk  
att stanna  
i yrket



# Vad får svenskt sjöfolk att stanna till sjöss? Det är frågan som ett större forskningsprojekt söker svar på. En förstudie pekar redan nu på att det behövs bättre ledarskapsutbildningar, att synen på sjömän behöver moderniseras och att det måste bli enklare att gå in och ut ur yrket.

TEXT OCH FOTO CATARINA GISBY

GÖTEBORG OKTOBER 2024

Solen lyser mildt över Göteborg en av de allra första dagarna i oktober. Det är varmt för årstiden, så varmt att ytterkläder nästan känns överflödiga.

På Chalmers Lindholmen, i det hus som heter Saga (uppkallat efter ett fartyg som en gång byggdes på den här platsen) möter Chalmersforskaren Monica Lundh upp. Efter en stund ansluter André Braun som på 80-talet närde en dröm om att bli sjöbefäl men inte vågade satsa på utbildningen eftersom arbetsmarknaden på den tiden var så oförutsägbart. Han blev matros för att sedan gå i land och jobba på Ringhals.

Monica Lundh och André Braun arbetade för många år sedan på samma fartyg. Vi återkommer till det.

Men låt oss börja med forskningen. Det råder brist på personal inom svensk sjöfart och att få sjögående personal att stanna kvar i något av sjömansyrkena är en av branschens stora utmaningar. Detta är inte något nytt. Men för att få en bild av kompetensbehovet, och för att öka kunskapen om de faktorer som underlättar respektive försvårar ett långsiktigt, hållbart sjömansliv, initierade det svenska maritima kompetenscentret Lighthouse en förstudie. Den har genomförts av Monica Lundh, Lighthouse/Chalmers tekniska högskola, och Henriette Wallén Werner, forskare på VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

– Och förstudien har i sin tur lett till ett större projekt i den här frågan inledes i september 2024, berättar Monica Lundh.

*Vad visar nulägesanalysen?*

– Den visar att det råder brist på sjöfolk både nationellt och internationellt. I Sverige har vi till exempel inte tillräckligt många studenter på sjökaptens- och sjöingenjörsprogrammen för att täcka framtida behov.

(Det ska tilläggas att ett trendbrott i år

har ägt rum på Chalmers, mer om det i artikeln på sid 25.)

Monica Lundh menar att det sviktande intresset för sjöfartsyrkena delvis har att göra med att de har förändrats. En ökad automatisering har inneburit fler monotona arbetsuppgifter och mer ensamarbete. Samtidigt har besättningarnas storlek, på grund av automationen, minskat, vilket har gjort att det blivit vanligare med längre arbetsdagar för dem som är kvar och mindre tid för sammanhängande sömn.

Nu finns det ju lagar som styr dygnsvila och det maximala antalet arbetstimmar.

– Men man kan väl säga att arbetstidsreglerna rimmar illa med en minimibemannning på en båt, inflikar André Braun.

## Mer jämställt föräldraskap nu

Saker och ting har alltså förändrats till sjöss, men också på land. Så här står det till exempel att läsa i förstudien:

”Bland annat har jämställdheten i föräldraskapet ökat, vilket förändrat normen för dagens pappor (i dagsläget är männen fortfarande i klar majoritet till sjöss) som både vill, och förväntas, vara mer engagerade och närvarande än tidigare generationer, vilket försvårar ett yrkesliv med långa perioder till sjöss.”

– Branschen behöver modernisera sin syn på sjömän, konstaterar Monica Lundh. Går det till exempel att skapa flexibla lösningar i tjänstgöringsscheman när sjö-

folket får barn? Hur möter man bäst de behov de anställda har?

Hon tar själv upp ett positivt exempel, ett par hon mötte där både mannen och kvinnan är sjöbefäl. De delade helt enkelt på en tjänst medan barnen var små. Först var en av dem ute i tre veckor, sedan var båda hemma i tre veckor, därefter åkte den andre iväg i tre veckor, och så vidare.

## Mobbning och trakasserier

Ytterligare en sak som har förändrats med åren är acceptansen för dåligt ledarskap som leder till en oacceptabel arbetsmiljö. Förr kanske folk stod ut. Det gör de inte längre.

I förstudien nämns en undersökning från 2022 (Österman och Broström) som visar att många relativt nyexaminerade väljer att lämna branschen på grund av att de har blivit utsatta för mobbning,

”Dåligt ledarskap finns överallt men det blir så mycket tydligare ombord för du kommer inte därifrån.

utfrysning eller trakasserier till sjöss. De tycker inte att de har blivit väl omhändertagna som nyanställda och anser att de inte har kunnat utvecklas i yrket i den omfattning de önskat.

– Dåligt ledarskap och hård jargong är ett återkommande problem och jag har handlett många examensarbeten kring detta, säger Monica Lundh. Det är en arbetsledningsfråga. Här på Chalmers har

## Stort rekryteringsbehov i sjöfarten

Enligt Transportföretagens rapport "Tempen på sjöfartsbranschen" behöver svensk sjöfart rekrytera 2 200 personer de kommande tre åren. Det är en kraftig ökning jämfört med motsvarande undersökning för tre år sedan.

- Två av tre företag har haft svårt att rekrytera personal det senaste året.
- Var sjätte anställd är i pensionsåldern.
- Andelen kvinnor i alla yrkeskategorier är låg, 20 procent.
- Av de studenter som är registrerade på en sjöbefälsutbildning i Sverige tar 66 procent ut sin examen på sjökaptensprogrammet och 58 procent på sjöingenjörsprogrammet.
- Trenden i Sverige är att sjögående personal stannar allt kortare tid till sjöss.

vi bland annat därför lyft statusen på ledarskapsutbildningen och själv leder jag en kurs i arbetsmiljö där psykosocial arbetsmiljö är en av bitarna. Vi hoppas att nya, unga generationer får med sig kunskap och verktyg som gör att den här typen av beteenden dör ut.

Monica Lundh kan inte nog betona vikten av god ledarskapsutbildning för blivande befäl, att det finns färdiga handlingsplaner när sådant som inte borde ske sker, och att visseblåsare tas på allvar och inte skuldbeläggs.

– Dåligt ledarskap finns överallt men det blir så mycket tydligare ombord för du kommer inte därifrån. Tyvärr finns det inte någon quickfix för att komma åt problemerna.

André Braun nickar och tillägger:

– Det finns också en tystnadskultur.

Man är inte så villig att tala om baksidor na inom yrket hur öppet som helst. Lättmatros och motormän har inte så mycket att sätta emot, och det var delvis sådana saker som fick mig att sluta en gång i tiden.

### Svårt att gå in och ut ur yrket

Och då glider vi in på ytterligare en sak som gör det svårt att hitta arbetskraft inom sjöfarten, och det är att det är relativt svårt att gå in och ut ur yrket.

André Braun berättar att han växte upp i en släkt av sjöfolk. Redan som mycket liten, han kunde nog knappt gå, ville han bli sjökaptan. Men så kom det en kris som följdes av en våg av uppsägningar på 80-talet, och fastän han kom in på dåvarande sjöbefälsskolan på Kvarnberget i Göteborg så vågade han inte påbörja utbildningen.

– Jag visste ju inte om jag skulle ha något jobb att gå till när jag var klar. Jag utbildade mig till drifttekniker i stället, gick på sjön som matros och stannade i två år. Därefter gick jag i land och kom till Ringhals där jag möttes av stora famnen. Har man jobbat på sjön har man med sig utbildningar i till exempel säkerhet och bränder som är attraktiva på ett kärnkraftverk.

Ringhals betalade också André Brauns vidareutbildning till strålskyddsingenjör. Han stannade på kärnkraftverket till 2005 då han sade upp sig för att kunna kappsegla på heltid. Han har bland annat varit med och vunnit Gotland Runt flera gånger.

– Nu, 57 år gammal, skulle jag kunna tänka mig att mönstra på som matros



Monica Lundh



André Braun

igen, men min behörighet gäller inte längre. Jag måste gå en utbildning som kostar 35 000–40 000 kronor, och det har jag inte råd med.

André Braun ifrågasätter inte utbildningen, men han ifrågasätter att den inte finns som en arbetsmarknadsåtgärd. Det behövs massor av folk på sjön, han kan jobbet utan och innan och har dessutom haft ett ansvarsfullt yrkesliv på land som borde vara en tillgång, varför satsar inte arbetsförmedlingen på att sådana som han tas till vara?

Man skulle också kunna tänka sig att rederierna bekostade nödvändiga fortutbildningar för att attrahera personal.

Monica Lundh tänker i samma banor.

– Det måste bli enklare att gå in och ut ur yrkena på sjön. Föder du till exempel två barn med något år emellan är det lätt att förlora sin befälsbehörighet. Likaså om du vill plugga vidare eller bara göra någonting helt annat under en period. Du måste segla sammanlagt ett år under en femårsperiod för att behålla behörigheten, annars måste du gå nya utbildningar som du får betala för själv.

Det kan handla om utbildningspaket som kostar upp till 100 000 kronor.

### Slutade på grund av arbetsbrist

För några år sedan möttes Monica Lundh och André Braun hos bekanta och kände igen varandra. De hade arbetat på samma fartyg, *Tör Dania*, ungefär samtidigt. Monica Lundh som sjöingenjör och André Braun som matros.

Monica Lundh hörde till de som fick sluta på sjön på grund av arbetsbrist.

– Jag hade inte tänkt gå i land då, men rekryterades till sjöbefälsskolan. Jag hade när den försvann planer på att gå ut på sjön igen, men hamnade så småningom här på Chalmers där jag fick chansen att forska och studera.

Monica Lundh och André Braun har hållit kontakten. För hur det än är, eller var, trots de problem som kan uppstå i det slutna rummet till sjöss, så var det en fantastisk tid.

– Den bästa i mitt liv, säger André Braun.

– Bland annat för att vi hade ett fantastiskt befäl som hade förmågan att skapa en god kultur på arbetsplatsen, tillägger Monica Lundh. Han var sådan som alla i chefsposition borde vara. **CG**

### Åtgärder för att få sjöfolk att stanna inom sjöfarten:

- Blivande befäl behöver utbildas i gott ledarskap
- Redan befintliga befäl behöver vidareutbilda sig i gott ledarskap
- Fånga upp goda exempel på gott ledarskap och sprid dem vidare
- Det måste bli enklare för människor att gå in och ut ur yrket
- Det måste finnas färdiga handlingsplaner för olika situationer som kan tänkas uppstå ombord
- Nya generationer tänker annorlunda och har andra behov; bemöt dem
- Modernisera synen på sjömän



# Trendbrott på Chalmers

Antalet sökande till sjöbefälsprogrammen har minskat kontinuerligt, men just i år har det skett ett trendbrott på Chalmers tekniska högskola i Göteborg. I höstas ökade det totala antalet sökande till sjökaptensutbildningen med hela 37,5 procent, och nästan 27 procent fler ville, när man jämför med förra årets siffror, bli sjöingenjörer. TEXT OCH FOTO CATARINA GISBY

GÖTEBORG OKTOBER 2024

I slutänden antogs 75 nya studenter på sjökaptensprogrammet (mot 41 i fjol) och 52 på sjöingenjörprogrammet (mot 29 i fjol).

Det är utan tvekan ett trendbrott. Vad beror det på?

– Förmodligen på flera olika insatser, tror Peter Hartzell, programansvarig för sjöingenjörerna på Chalmers. Vi har överlag satsat mer på rekrytering, bland annat besökt gymnasieskolor där vi har haft sökande ifrån tidigare år. Chalmers har också varit väldigt bra på att gå ut på sociala medieplattformar där vi vet att ungdomar befinner sig, Tik Tok till exempel, och våra egna studenter gjorde ett grymt arbete under det som kallas Chalmersdagarna.

Chalmers har haft ett ökat söktryck på många linjer, så kanske handlar det om att den tekniska högskolan arbetat målmedvetet för att locka fler elever över huvudtaget.

Johan Magnusson, programansvarig för sjökaptenerna på Chalmers, sammanför oss med några av de elever som går på sjöfartsprogrammen i Göteborg just nu. Vi samlas i en konferens- och undervisningslokal i Saga-huset på Lindholmen för att prata om vad som har fått dem att välja sjöyrken och hur de tänker om framtiden. Här är Lisa Demselius och Lydia Arvell som är blivande sjöingenjörer, Axel Eliasson och Linda Frih som kommer att bli sjökaptener, samt Lukas Sandén som går tredje året på internationell logistik och kommer att jobba med sjön men från land.

– Jag hamnade på Chalmers efter att ha letat efter en utbildning som gick hand i hand med arbetsmarknaden, berättar Lukas Sandén. Jag letade också efter en utbildning som inte bara innebar att man skulle sitta på en stol och lyssna hela dagarna. Jag sökte något mer handfast. Under andra året gjorde jag min praktik på ett bogserbåtsrederi, och där har jag sedan fortsatt att jobba vid sidan av studierna. Det fungerar väldigt bra.

Axel Eliasson har haft ett intresse för båtar i hela sitt liv. Under några år efter gymnasiet arbetade han som cykelmontör



Studenterna Linda Frih och Lukas Sandén samtalar med Johan Magnusson, programansvarig för sjökaptenerna på Chalmers.



Axel Eliasson



Lydia Arvell



Lisa Demselius

måndag till fredag, fasta tider, morgon till kväll.

– Det passade inte mig så bra, den där regelbundenheten. Tiderna på sjön passar mig mycket bättre. Här gjorde jag min första praktik på en tankbåt, och om en månad ska jag ut på en ny praktik på en ny tankbåt och ser verkligen fram emot det.

### Utbildning som leder till arbete

Linda Frih säger ungefär som Lukas Sandén att hon ville gå en utbildning som direkt ledde till arbete. Dessutom har hon velat bli sjökaptan länge.

– Jag har varit sjöscout, varit med i sjövarns kåren och jag har gått på ett seglar-gymnasium. Just Chalmers valde jag för att det känns anrikt och akademiskt.

Lydia Arvell från skånska Löddeköpinge funderade inte så mycket på fartyg och hav från början. Hon tänkte bli läkare.

– Men under pandemin jobbade jag en hel del på sjukhus och kom fram till att läkare var något jag absolut inte ville utbilda mig till. Sedan hittade jag sjöingenjörsutbildningen som jag tidigare aldrig hade hört talas om. Den har allt jag gillar. Den är praktisk och jag får hålla på med problemlösning.

Lisa Demselius går på samma program och säger att hon inte heller ”hade en aning om att det var det här jag ville plugga”.

– Jag tänkte bli mäklare, men tackade nej efter att ha kommit in på den utbildningen. Min mardröm har alltid varit att bli sittande på ett kontor.

### ”Jag tänker bara att det ska gå”

Hur tänker de då kring framtiden? När de till exempel hör om svårigheterna att för-

ena sjömansliv med barn? Eller när det talas om mobbning och dåligt ledarskap?

– Jag har en sambo så det känns inte så långt borta det där med att skaffa barn och familj, men jag vill gå till sjöss, svarar Lydia Arvell bestämt. Alla tjejer jag känner har dock gått i land när de har fått barn.

– Visst tänker man på framtiden, säger Linda Frih. Jag vill bli morsa och tänker bara att det ska gå.

– Min syrras kille är styrman och de fick barn för ett år sedan och det har inte varit några problem för dem, säger Axel Eliasson, och tillägger:

– Jag tror att branschen har bättre sig. Diskussionen böljar fram och tillbaka.

Jo, det har blivit bättre. Personalen är värdefull för arbetsgivaren. Vill man behålla den måste man ta hand om den, och det vet de flesta.

– Fast det är stora skillnader, inflikar Johan Magnusson. Vissa är extremt duktiga på att ta hand om sin personal, de ligger i framkant. Andra är mycket sämre.

### Jobbar med de mjuka frågorna

Han berättar att de på utbildningarna på Chalmers arbetar en hel del med de så kallat mjuka frågorna. Lite tråkigt är det kanske att det framför allt är kvinnorna i branschen som driver dem, fastän de är underrepresenterade. Männen skulle överlag kunna engagera sig mer.

– Gubbighet är svårbotat, konstaterar Lydia Arvell. Jag har stött på den överallt, den är inte unik för sjön. Jag tycker att jag har blivit bättre behandlad på båtar än på andra jobb jag har haft. Kanske är de mer medvetna för att problemet faktiskt har lyfts.

– Jag var på en båt där man inte ville ha tjejer. Styrman var helt öppen med det, och en maskinist sa ”vi vill inte ha en tjej i maskinrummet för då kan man inte säga könsord för då känns som om ni skulle kunna ta illa upp”, berättar Linda Frih.

Alla runt bordet suckar. Och skrattar lite. Det där var absurt.

– En arbetsplats ska ju vara till för alla, säger Lukas Sandén.

– Högre befäl är också svåra att ersätta, därför kan det hända att de får vara kvar fastän de för med sig arbetsmiljöproblem, invänder läraren Johan Magnusson.

Jo. Så är det förstås också.

Och det handlar inte alltid om det som sägs.

– Ibland kan det handla om sånt som inte sägs, menar Lisa Demselius. Jag var på en båt där det kändes som att de inte förväntade sig så mycket av mig. Det gjorde å andra sidan att jag blev jätligt bra på mitt jobb.

### Viktigt med bra landorganisation

Finns det något konkret som skulle kunna reducera effekterna av en dålig arbetsmiljö ombord på ett fartyg?

Lukas Sandén menar att det är viktigt med en bra landorganisation.

– Jag var på bokmässan och lyssnade på ett samtal som handlade om normerna inom norsk offshore-industri. Där finns en hel del missförhållanden som är svåra att rå på. Men det hjälper om man som anställd har stöd från landorganisationen. Värst är det om det är högt uppsatta befäl ombord som sprider dålig stämning. Sånt måste man ta tag i. **C G**



# Sjöbefälsföreningen: Ingångslön är en viktig faktor

När sjöfartsbranschen skriker efter folk är det rimligt att börja med att se över ingångslönerna för att locka unga till branschen. Det menar Sjöbefälsföreningens vd Lennart Jonsson.

– Lön är en viktig faktor när en ung person väljer yrke. Det vore jättetråkigt om vi mister potentiellt duktiga sjöbefäl på grund av den låga ingångslönen, säger han. TEXT OCH FOTO SOFI CEDERLÖF

STOCKHOLM NOVEMBER 2024

Sjöfartens kompetensförsörjning kan inte bara lösas av att locka elever till sjöfartshögskolorna, utan vilar egentligen på fyra ben, menar Lennart Jonsson:

– Det första är att vi måste göra yrket attraktivt för den yngre generationen för att locka in dem på Sjöfartshögskolorna, och här handlar det mycket om att öka medvetenheten om yrket och att få upp ingångslönerna. Det andra är att se till att de som söker in på utbildningen fullföljer den och sen kommer ut i yrket. Här spelar praktiken en avgörande roll. Det tredje är att behålla de som redan är i yrket genom att se till att arbetsvillkoren är attraktiva. Och det fjärde handlar om att möjliggöra för de som gått iland att kunna återvända till yrket, till exempel genom riktade stöd för att förnya sina behörigheter.

För alla fyra scenarier handlar det om att skapa arbetsvillkor som är attraktiva. Det innefattar allt från en bra lön till en god arbetsmiljö och rimlig längd på törnar.

## Lätt att kombinera yrket med familj

En annan viktig del är att man inte ska känna sig tvungen att lämna yrket när man får barn.

– Det ska vara lättare att kombinera ett jobb till sjöss med att vara förälder. Det inbegriper allt från föräldralön när du är föräldraledig, vilket är något som vi kämpar för att få in i avtalen, till rimliga längder på tjänstgöringsperioderna och bra

uppkoppling ombord så att man har möjlighet att hålla kontakten med sin familj, säger Lennart Jonsson.

Sjöfartsbranschen har redan idag brist på arbetskraft och värre kommer det att bli framöver då ett stort antal befäl närmar sig pensionsåldern.

– Vi har ett stort generationsskifte på gång i branschen. Då behöver sjöfarten bli bättre på att attrahera unga människor. Och då är det framförallt ingångslönerna som måste upp. Vi ser när vi besöker stu-



Lennart Jonsson

dentmässorna att det står landbaserade företag som utställare och lockar med betydligt högre löner. Det gör att vissa studenter som går ut skolan går iland direkt.

## Viktigt med bra mottagande

Lennart Jonsson menar också att det är extremt viktigt att eleverna blir väl mottagna när de gör praktik ombord och när de kommer ut på sitt första jobb.

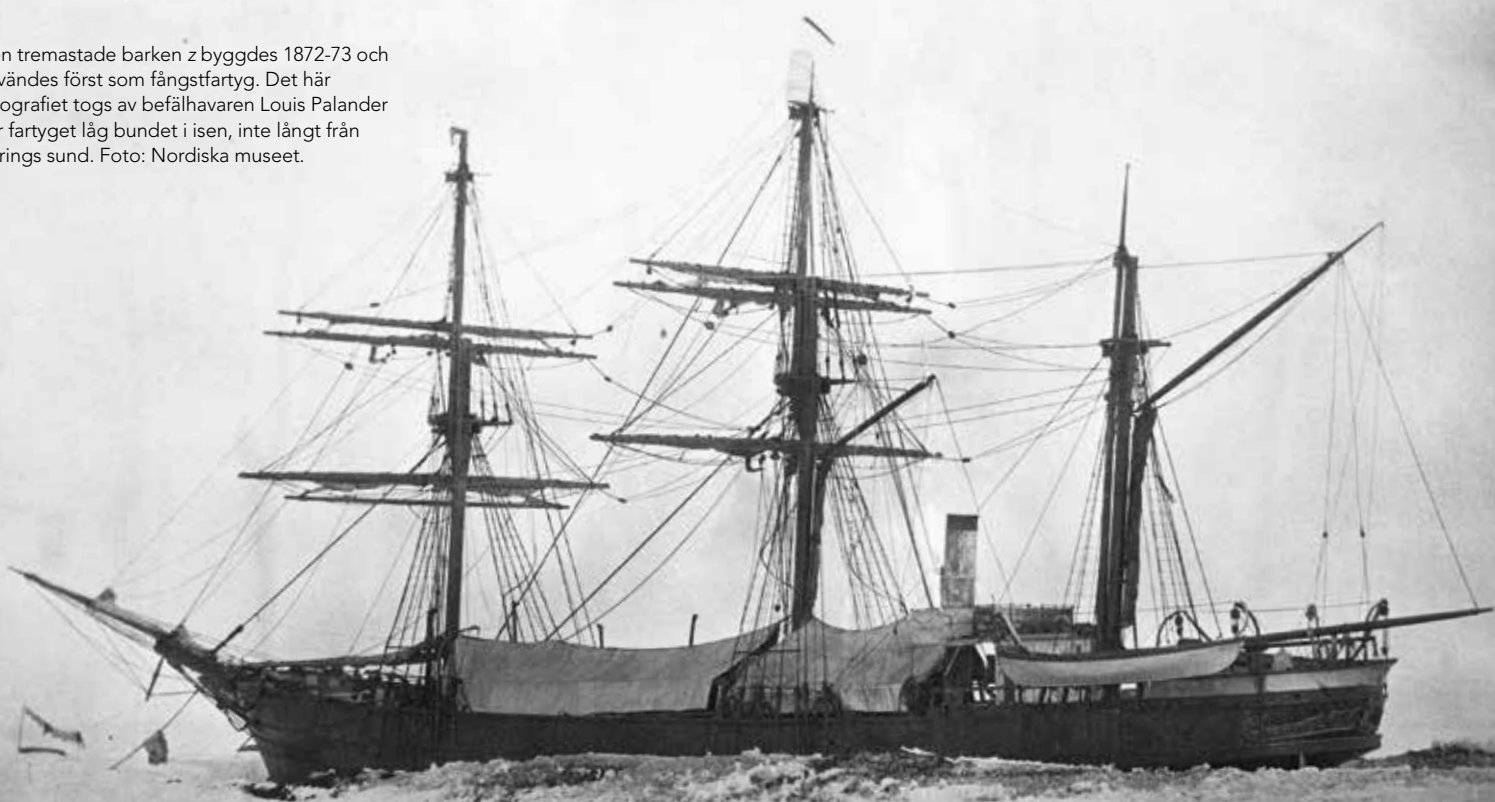
”Vi har ett stort generationsskifte på gång i branschen. Då behöver sjöfarten bli bättre på att attrahera unga människor.

– Du får aldrig en andra chans att ändra ett första intryck. Om eleven möter en dålig arbetsmiljö med trakasserier, mobbing eller känner sig ovälkommen när han eller hon kommer ombord så finns det en stor risk att eleven hoppar av utbildningen och väljer att söka sig till en annan bransch.

En annan del i kompetensförsörjningen handlar om att locka tillbaka sjöbefäl till yrket som har gått iland. Här är ett stort hinder att det är väldigt kostsamt att få tillbaka sina behörigheter om man har förlorat dem.

– Vi har lyft den här frågan med politikererna i trafikskottet och vi hoppas att detta är något som de tar tag i, till exempel genom att förnyade behörigheter kan ingå som en arbetsmarknadsåtgärd. Dessutom behöver själva regelverket ändras. Om du är borta några år på grund av graviditet och föräldraledighet och kanske får två barn tätt så finns det en risk att du förlorar dina behörigheter och så ska det naturligtvis inte vara, säger han. **SC**

Den tremastade barken byggdes 1872-73 och användes först som fångstfartyg. Det här fotografiet togs av befälhavaren Louis Palander när fartyget låg bundet i isen, inte långt från Berings sund. Foto: Nordiska museet.



# Historisk jul i Norra ishavet

Julen 1878 dansade besättningen på *Vega* runt granen, när fartyget var fastlåst i isen vid norra Asiens stränder. Expeditionen färdades genom Norra ishavet och hela svenska folket hoppades att den tremastade barken skulle besegra den legendariska Nordostpassagen.

TEXT CURT ISAKSSON

## NORRA ISHAVET

I flera hundra år hade fartyg försökt segla runt norra Norge och längs Asiens kust till Berings sund och Stilla havet. Men alla expeditioner hade misslyckats.

I Sverige fanns ett starkt intresse för att förverkliga drömmen om Nordostpassagen. I januari 1877 bjöds experter på Arktis in till ett möte på Stockholms slott. Oscar II donerade egna pengar och den förmögne grosshandlaren Oscar Dickson stod fadder till expeditionen med *Vega*. I juni 1878 avgick fartyget från Karlskrona till Tromsö i Nordnorge och Norra ishavet med en besättning på 30 man. Ledare för projektet var Adolf Erik Nordenskiöld, professor på Naturhistoriska riksmuseet.

I slutet av juli passerade *Vega* gränsen mot Ryssland. Nordenskiöld skrev i sin

dagbok om hur sjöfåglar följde dem på färden.

Stormfåglar höjde och sänkte sig i vågorna och flög i kölvattnet efter skeppet för att fånga upp det avfall som kastades från däck. På strändernas klippväggar kacklade sillgrisslor och i fjordar med drivis jagade ismåsar efter fiskar och kräftor. Havet var fullt av liv på dessa nordliga breddgrader.

### Ridåer med dimma

Befälhavaren på *Vega* hette Louis Palander. Han berättade i sin arbetsjournal om hur den första drivisen observerades i början av augusti. Täta dimmor sänktes och hisades likt ridåer och ibland var sikten kortare än en fartygslängd.

Palander och hans besättning passerade drivis, grundis och 30 meter höga vallar

med isblock som påminde om jättelika sockerbitar. Manskaper sprängde med krut och högg sig fram genom blocken. Den 28 september skruvades *Vega* fast i ismassorna när expeditionen bara var någon dagsresa från slutet på Nordostpassagen.

En vecka före julafton hördes ett starkt dån och djupa sprickor bildades i istäcket. I flera timmar tvingades besättningen pumpa bort vatten som läckt in i fartyget. Därefter fortsatte förberedelserna för julfirandet. Flera svin var med på seglatsen och några dagar före julafton slaktades de två sista grisarna. På julbordet serverades därför färsk skinka, som var ett välkommet avbrott från all konserverad mat.

För att sjömännen skulle få färsk kost på långa resor hade skeppen ibland ett helt menageri. Höns kacklade, får bräkte, grisar grymtade och getter mjölkades.

### Den fruktade pesten

På *Vegas* julbord fanns också gröt, kokad i konserverad mjölk. Till gröten serverades mullbärssylt. I provianten förvarades hjortron, tranbärssaft, limejuice och citronjuice. Bären och citrusfrukterna var viktiga vapen i kampen mot skörbjuggen; den fruktade pesten som härjade på långfärderna. Symtom på skörbjugg var mus-



kelsvagheter, tänder som lossnade och gommar som ruttnade. Sjukdomen orsakades av brist på C-vitamin och många sjömän dog i svåra plågor. När Palander senare rapporterade om den farofyllda resan underströk han att det inte funnits någon skörbjugg på *Vega* och att detta var unikt för expeditioner som tvingats övervintra i Arktis.

På julafton visade termometern 37 minusgrader. När männen gjorde utflykter från skeppet klädde de sig i tjocka underkläder av ylle, blusar med segelduk, vantar av sälskinn, två par strumpor och väldiga stövlar fyllda med hö. På mellandäck lyste ett 40-tal stearinljus under helgen och i granen brann vaxljus som sparats speciellt till festligheterna. Det var dock nödvändigt att hushålla med fotogenet i lamporna. Ibland användes fett från en skjuten isbjörn som bränsle.

### Drivved som julgran

Julgranen var speciell. Timmermannen hade hyvlat till en stam av drivved som bärgats från stranden. I det karga, vintriga landskapet växte videbuskar. Kvistar från buskarna fästes till stammen och här hängde många nationers flaggor.

Deltagare från flera länder deltog i det svenska projektet. En löjtnant från italienska flottan gjorde vattenmätningar, en dansk forskare tjänstgjorde som meteorolog och en officer vid ett ryskt regemente var zoolog och tolk.

Klockan sex på julafton började utdelningen av de julklappar som skänkts till resan. Den dyrbaraste julklappen var ett positiv som kostade 50 kronor. Forskarna och sjömännen dansade runt videgranen, ackompanjerade av positivet och av fiolspel. De var isolerade från omvärlden och värmdes sig i julens gemenskap i mörkret och kylan. På julaftons kväll samlades männen vid en punschbål. Först höjdes glasen för Oscar II, *Vegas* höge beskyddare. Därefter skålade man för de familjer som väntade hemma.

En av dessa anhöriga hette Maria Andersson. Hon var gift med timmermannen Sven Andersson, som skrev dagbok under resan. Nordenskiöld och Palander rapporterade opersonligt om navigerandet genom Nordostpassagen och om olika vetenskapliga rön. Men timmermannen, som kallades *Vega-Sven*, berättade om hur han drömde om sin hustru om nätterna och tänkte på henne under mörka, arktiska dagar.



Sven Andersson tjänstgjorde som timmerman på *Vega*. Han var en uppskattad musiker och skicklig fiolspelar. Foto: Blekinge museum.



Vaxljusen brann i videgranen när *Vegas* forskare, befäl och manskap firade jul tillsammans i Nordostpassagen. Illustration av konstnären Vicke Andrén.

### Oro och längtan

I hans dagbok fanns oro och längtan. Oro under arbetet på *Vega* som var låst i isen och längtan hem till Karlskrona. Helgfirandet fortsatte och på nyårsdagen fyllde *Vega-Svens* hustru år. Han skålade för henne, gick upp i toppen på stormasten och spejade mot horisonten. Långt från skeppet skymtade öppet hav. En öppning mot Stilla havet och hemmet i Blekinge.

Vintern släppte dock inte sitt grepp. I mitten av april visade termometern 38 minusgrader. Först i slutet av juni slog den första blomman ut på stranden. Och så, äntligen! Den 18 juli 1879 eldade befälhavaren på i maskin och resan fortsatte med ånga och segel.

Resten av seglatsen blev en triumffärd. I Tokyo gav den japanske kejsaren audiens och i Hongkong, Singapore, Ceylon,

Suez, Neapel och London avlöste festligheterna varandra. Alla dessa arrangemang var förvisso angenäma, men ändå tämligen ansträngande.

Kvällen den 24 april 1880 anlände skeppet till Stockholm, eskorterat av en hel flotta med ångslupar. I aprilmörkret lyste bengaliska eldar när *Vega* lade till vid Logårdstrappan. Kung Oscar tog emot besättningen, som efter nästan två år nu återvände hem. De fosterländska känslorna svallade i tidningar och många högtidliga ceremonier hölls. Sverige var ändå att räkna med. Den svenska flaggan hade vajat i Nordostpassagen och alla 30 resenärer överlevde det isiga äventyret. **CI**

*Källor: Adolf Erik Nordenskiölds, Louis Palanders och Vega-Svens skildringar. Ny Illustrerad Tidning, årgång 1880.*

# Historic Christmas in the Arctic Ocean

At Christmas in 1878, the crew of the *Vega* danced around a strange tree while the ship was wedged in ice off the shore of North Asia. The expedition had sailed over the Arctic Ocean and everybody in Sweden was hoping that this three-masted steamship would succeed in crossing the legendary Northeast Passage.

TRANSLATED BY ALAN CRANMER

For several hundred years, ships had tried to sail over northern Norway and along the coast of Asia to the Bering Strait and the Pacific Ocean, but all had failed.

There was a particularly strong interest in Sweden for this venture of dreams, the Northeast Passage. In January 1877, Arctic experts were invited to a meeting at the Royal Palace of Stockholm, resulting in Oscar II donating his own funds and the wealthy wholesaler Oscar Dickson sponsoring the *Vega* expedition.

In June 1878, the ship left Karlskrona heading for Tromsø in northern Norway and onward to the Arctic Ocean with a crew of 30 men. The leader of the project was Adolf Erik Nordenskiöld, professor at the Swedish Museum of Natural History. By the end of July, *Vega* had crossed the border with Russia. Nordenskiöld described in his diary how seabirds followed them on their journey, petrels rising and descending in the waves, flying in the wake of the ship to catch any waste thrown from the deck.

## Curtains of fog

Louis Palander, master of the *Vega*, described in his journal how the first drift ice was observed at the beginning of August. Dense banks of fog rose and fell like curtains, making visibility shorter than a ship's length at times. Palander and his crew passed drift ice, shallow ice and 30-metre-high blocks of ice that resembled giant sugar cubes. The crew blasted the ice with gunpowder and hacked their way through the blocks of ice. On 28 September, *Vega* became wedged in the ice with only a day or two left to the end of the Northeast Passage.

A week before Christmas Eve, a loud roar was heard, deep cracks formed in the ice sheet and for several hours the crew had to pump out water that had leaked into the ship. After that, preparations for the Christmas celebrations continued. A number of pigs were taken on the voyage and a few

days before Christmas Eve the last two were slaughtered so that fresh ham could be served for Christmas lunch, making a welcome break from all the canned food.

## The dreaded plague

Traditional rice pudding was also served for Christmas lunch, cooked with canned milk and topped with mulberry jam. Among the provisions onboard were cloudberry, cranberry juice, lime juice and lemon juice. The berries and citrus fruits were important ingredients to protect against scurvy, the dreaded illness that ravaged on long voyages. Symptoms of scurvy were weak muscles, loose teeth and rotting gums brought on by a lack of vitamin C, which caused many sailors to die in agony. When Palander later wrote his report on the perilous voyage he pointed out that there had been no scurvy on *Vega*, which was unique for expeditions forced to overwinter in the Arctic.

On Christmas Eve, the thermometer indicated 37 degrees below zero outside. When the men made excursions from the ship, they put on thick woollen underwear, sailcloth shirts, sealskin mittens, double socks and huge boots filled with hay. On the mid-deck, about 40 candles were lit during the festivities and wax candles that had been saved especially for the festivities were lit in the Christmas tree. However, it was necessary to be sparing with the paraffin used in lamps. Sometimes the fat from a polar bear that was shot could be used as fuel.

## Driftwood as a Christmas tree

The Christmas tree was rather special. The carpenter had planed a log of driftwood which had been salvaged from the beach. There were some willow bushes growing in the barren, wintry landscape, and twigs from these were attached to the trunk together with flags from the many nations represented. At six o'clock on Christmas

Eve, Christmas presents that had been donated prior to the trip were distributed among the crew. The most expensive Christmas present was an accordion that had cost 50 kronor. The researchers and sailors danced around the willow tree to tunes played on the accordion and violins.

In the evening, the men gathered around a punch bowl. Their glasses were first raised to Oscar II, the *Vega*'s main sponsor, followed by a toast to their family members waiting at home. One of these was Maria Andersson, the wife of Sven Andersson the carpenter, who kept a diary during the journey. Nordenskiöld and Palander wrote impersonal reports about navigation through the Northeast Passage and the various scientific findings. The carpenter, however, called *Vega*-Sven, described how he dreamed of his wife at night and thought of her during the long, dark Arctic days.

## Worry and longing

He expressed his anxieties and yearning in the diary. Worries during his work on the *Vega*, which was jammed in the ice, and longing for his home in Karlskrona.

Christmas celebrations continued and on New Year's Day, which was also the birthday of *Vega*-Sven's wife, he toasted to her health, climbed up to the top of the main mast and peered toward the horizon.

It was not until the end of June that the first flower bloomed on the beach, and then, on 18 July 1879, the master fired up in the engine and the ship made way under steam and sail. The rest of the voyage was a triumph. In Tokyo, the Japanese emperor received them in pomp and in Hong Kong, Singapore, Ceylon, Suez, Naples and London, one festivity followed another.

On the evening of 24 April 1880, the ship finally arrived in Stockholm, escorted by a whole fleet of steam sloops. Bengali fires lit up the April darkness when the *Vega* docked at Logårdstrappan and King Oscar received the crew, returning home after almost two years at sea. Patriotic sentiments ran high in newspapers and there were many formal ceremonies to be held. Sweden was still to be reckoned with! The Swedish flag had flown through the Northeast Passage and all thirty passengers had survived the icy adventure.

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





# Boka fjällstuga eller fritidshus i Spanien

Sjöbefälsföreningen erbjuder våra medlemmar att hyra föreningens fritidshus. För bokning och upplysningar, gå in på vår webbplats, [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) eller skriv till e-postadressen [sbf.stugor@sjobefal.se](mailto:sbf.stugor@sjobefal.se). Den årliga lottningen av föreningens fjällstugor kommer att förändras något under 2025. Inför vintersäsongen 2025/2026 kommer endast de fyra sportlovsveckorna att lottas ut (v.7– 10). Det går att anmäla sitt intresse för lottningen från och med den 1 maj. Sista anmälningsdatum för att vara med i lottningen är den 30 juni. Resterande veckor kommer att släppas den 1 maj och då är det först till kvarn som gäller.



## ÅRE TEGEFJÄLL

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

### Pris per vecka (inklusive städning)

1-16: 6 500 kronor

17-53: 4 500 kronor



## IDRE

Huset ligger i området Dähliebyn och det är ski in and ski out nästan hela säsongen. Huset har två stora lägenheter med två WC, dusch och bastu. Sängutrymme finns för sex-åtta personer i B-lägenheten och åtta-tolv personer i A-lägenheten.

Pris per vecka	Lgh A	Lgh B
1-16:	5 500 kronor	4 500 kronor
17-53:	3 500 kronor	3 500 kronor



## SÄLEN

Huset ligger mellan Tandådalen och Hundfjället med utsikt över båda anläggningarna. Huset är i två plan med två sovrum plus inrett loft med dubbelsäng, allrum, kök med matplats och fullständig utrustning, storstuga, altan i söder, två WC, dusch och bastu. Huset har sovplats för sex-åtta personer.

### Pris per vecka

1-16: 4 500 kronor

17-53: 3 500 kronor



## TORREVIEJA, SPANIEN

SBF:s hus ligger i södra delen av Torrevieja, alldeles intill havet. Huset har två lägenheter. Den nedre lägenheten (8B) hyrs ut till SBF:s medlemmar under hösten 2024. Från och med mars 2025 kommer det vara den övre (8A), lite större, lägenheten som hyrs ut. Det finns två sovrum med två sängar i varje, samt en bäddsoffa för två i allrummet. Badstränder finns på promenadvärdstånd åt båda hållen. Hela lägenheten renoverades 2024.

### Pris per natt (minst fem nätter, max två veckor)

500 kronor





## Sjöbefälsföreningen

– en förening inom Saco

# 08-518 356 00

## sbf@sjobefal.se

### Verkställande direktör

Lennart Runnegård Jonsson  
– 08-518 356 30

### Ombudsmän i Stockholm

Karl Huss – 08-518 356 10  
Nils Brandberg – 08-518 356 02  
Hannes Kätterer – 08-518 356 11

### Förbundsjurister i Stockholm

Sandra Stens – 08-518 356 40

### Ombudsman i Göteborg

Johan Marzelius – 031-12 80 50  
08-518 356 35

### Ombudsman i Helsingborg

Malin Persson – 08-518 356 66

### Redaktör/informatör

Sofi Cederlöf – 08-518 356 50  
Madeleine Fagerström  
– 08-518 356 03

### Medlemsservice & Administration

Rebecka Fransson – 08-518 356 55  
Madelen Jensen – 08-518 356 60

### Ekonomi

Inga Bergenmalm – 08-518 356 65  
Elin Mehlqvist – 08-518 356 20

### SMBF Service

Charlotte Lindberg – 08-518 356 95

### Expeditionen i Stockholm

Box 4040, 128 04 Bagarmossen  
Besöksadress  
Flygfältsgatan 8 B Skarpnäck  
Telefon 08-518 356 00  
Expeditionstid 8.00–16.00  
lunchstängt 11.30–12.30  
E-post sbf@sjobefal.se  
www.sjobefalsforeningen.se

### Expeditionen i Göteborg

Kungssportsavenyen 3  
411 36 Göteborg

### Expeditionen i Helsingborg

Sundstorget 2  
252 21 Helsingborg

## Frågor om försäkringar?

Wavelink Försäkringsförmedlare – [www.wavelink.se](http://www.wavelink.se)

Jenica Rhodes – 0761-45 00 99

Madeline Edlund – 0702-33 38 59

## Planerar du att arbeta utomlands?

Rådgör alltid med Sjöbefälsföreningen!

## Frågor om arbetslöshet?

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

**Ska du** söka inträde, byta arbetsgivare, studera, påbörja eller avsluta annan tjänstledighet, byta medlemsform – kontakta Rebecka Fransson, 08-518 356 55 eller gå in på [www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se)

## BLI MEDLEM!

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

### AKTIVT MEDELSKAP

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

### INTERAKTIVT MEDELSKAP

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

### PASSIVT MEDELSKAP

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

### STUDERANDEMEDELSKAP

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

Alla medlemmar, oavsett medlemsform, har dessutom följande rättigheter:

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

För att bli medlem, gå in på

[www.sjobefalsforeningen.se](http://www.sjobefalsforeningen.se) och fyll i medlemsformuläret.

Eller kontakta kansliet

på 08-518 356 00 eller [sbf@sjobefal.se](mailto:sbf@sjobefal.se)

så skickar vi ett medlemsformulär!

Här nedan kan du hitta kontaktuppgifter till klubbordföranden eller kontaktpersonen i ditt rederi. Saknar du ditt rederi i listan och kan tänka dig att bli kontaktperson eller starta klubb? Hör av dig till Sjöbefälsföreningens ombudsman Malin Persson på malin.persson@sjobefal.se eller 08-518 356 66.

**AFFÄRSVERKEN KARLSKRONA**

Vakant

**BALLERINA**

Björn Berg  
e-post sjovagenklubben@sjobefal.se

**BLIDÖSUNDSBOLAGET**

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

**DESTINATION GOTLAND**

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

**DFDS SEAWAYS**

Niklas Öhrn (kontaktperson)  
tel 0411-782 22, 0702-77 70 97, e-post niklas.eagle@gmail.com

**DJURGÅRDSFÄRJAN**

Stefan Boye  
tel 0705 23 45 29 e-post klubbdjurgardsfarjan@sjobefal.se

**ECKERÖLINJEN**

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

**EUROVIK SHIPPING/ADMARE**

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

**FINNLINES**

Fredrik Nylund  
e-post finnlinessklubben@sjobefal.se

**FLOATEL**

Patrik Sundqvist  
e-post floatelklubben@sjobefal.se

**FÄRJEREDERIET/TRAFIKVERKET**

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

**KUNGÄLVS KOMMUN MARSTRANDSFÄRJAN**

Björn Hjelmér (kontaktperson)  
tel 0762-06 74 98, e-post bjorn.hjelmer@hotmail.com

**LULEÅ HAMN**

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

**ORNÖ SJÖTRAFIK**

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

**OSM CREW MANAGEMENT**

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

**RESSEL**

Niclas Jornèe  
tel 070-287 38 18 e-post: resselklubben@sjobefal.se

**SAND & GRUS AB JEHANDER**

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

**SIRIUS SHIPPING**

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

**SJÖFARTSVERKET/LOTSAR**

Håkan Björk (kontaktperson)  
tel 0708-77 71 92, e-post hakan.bjork@sjofartsverket.se  
Jesper Elfvorn (kontaktperson)  
tel: 070-691 16 20 e-post sbf.sjofartsverket@sjobefal.se

**STENA LINE**

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

**STOCKHOLMS SKÄRGÅRD**

Stefan Boye  
tel 0705 23 45 29 e-post klubbdjurgardsfarjan@sjobefal.se

**STRÖMMA**

Vakant

**STYRSÖBOLAGET**

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

**SVENSKA ISBRYTARFLOTTANS FACKKLUBB**

Patrik Holgersson  
tel 0735-76 33 15, e-post isbrytarklubben@sjobefal.se

**SVITZER SVERIGE**

Vakant

**TALLINK SILJA**

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

**TERNTANK**

Vakant

**TT-LINE**

e-post tflinesklubben@sjobefal.se

**WALLENIUS**

Jens Forsman (kontaktperson)  
tel 0708-61 05 85, e-post jensforsman@hotmail.com

**VENTRAFIKEN**

Michael Olsson  
tel 073-340 35 69, e-post ventrafikklubben@sjobefal.se

**ÖCKERÖ BÅTRAFIK**

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

**ÖRESUNDSLINJEN**

Krikor Wartanian  
e-post auroraklubben@sjobefal.se

**ÖRNSKÖLDSVIKS HAMN & LOGISTIK**

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

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN CHALMERS-LINDHOLMEN**

e-post ordf@shipping.sjosektionen.se

**SJÖFARTSHÖGSKOLAN KALMAR**

e-post ordforande@lambdastudentforening.se

# 70% för 0 kr.

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



**SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET**







VÄRME



EL



VATTEN



AVLOPP



AKUT HJÄLP

# JOURFÖRSÄKRING FÖR SJÖBEFÄL!

Vi på Accept Försäkringar är glada att i samarbete med vår partner Hemgaranti kunna erbjuda en jourförsäkring som ser till att hemmet fungerar – oavsett om du är där eller till sjöss!

Genom vårt introduktionserbjudande betalar du som medlem i Sjöbefälsföreningen 1 380 kr/år (ordinarie pris 1 668 kr/år) och får ett omfattande skydd om uturen är framme:

- Tryggar husets viktigaste funktioner: värme, el, vatten och avlopp
- Ett samtal räcker – jourcentralen är öppen dygnet runt och ser till att du får hjälp
- Rådgivning per telefon och hjälp på plats via vårt nätverk av duktiga installatörer
- Snabbt på plats vid akuta skador – oavsett tid på dygnet
- Täcker alla kostnader för att avhjälpa felet – upp till 10 000 kr per skada
- Ingen självrisk – inga åldersavdrag

Läs mer på [www.hemgaranti.se/sjobef](http://www.hemgaranti.se/sjobef) där du också kan teckna försäkringen till rabatterat pris genom att ange koden: sjöbefäl24

Scanna OR-koden till höger så kommer du rätt!

**ACCEPT**  
Försäkringar

