

OFFICIELLT ORGAN FÖR
SKÄRGÅRDSREDARNA

Nr 2

2025 – VOLYM 121
ÅRGÅNG 31
PRIS 52:-

SKÄRGÅRDS REDAREN



Prisade för sitt
engagemang



Proppen har lossnat hos batteriexperterna | Han flyger fram med Nova



Stenungsunds Marinservice

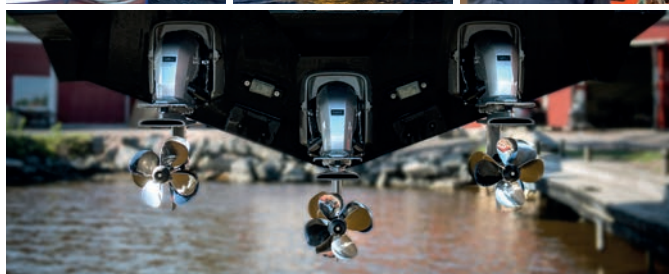
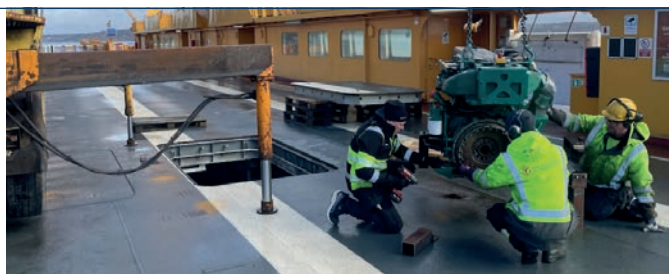
Välkommen till din auktoriserade
Volvo Penta återförsäljare på västkusten.

Verksamma inom marin fritid
och marin kommersiellt.



SERVICE • REPARATIONER • MOTORRENOVERINGAR

Handla original reservdelar via vår webbshop:
stenungsundsmarinservice.se



+46 (0)303 - 846 29 | Gesällgatan 9B, Stenungsund | info@stenungsundsmarinservice.se
stenungsundsmarinservice.se

**VOLVO
PENTA**

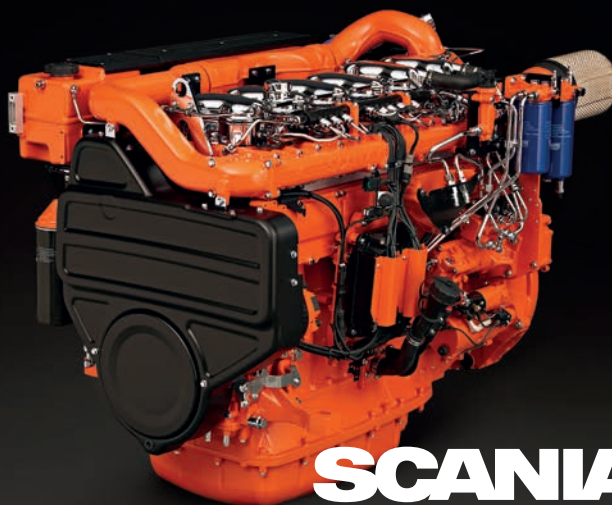
MARINMOTORER ÄR VÅR SPECIALITET



Kontakta oss för
mer information

Försäljning: 010-706 62 15

Service och reservdelar:
010-706 61 89



SCANIA

VD HAR ORDET



Ja, kära läsare, då blir det 'VD har ordet' även i detta nummer av Skärgårdsredaren. Först vill jag passa på att presentera den nya styrelsen för 2025 som valdes på årsmötet i mars. Ordförande Bertil Pevantus, vice ordförande Ulrika Kommes, kassör Lotta Rammus, övriga ledamöter är Fredrik Robbertte, Fredrik Almlöv, Gustaf Myrsten och Niklas Drakenberg. Suppleanter är Peter Henricson och Annika Kristensson. Vi har hunnit med vårt första styrelsemöte och om inget oförutsett händer i föreningen har vi 4 styrelsemöten per år; april, september, december och januari. I början av maj hade vi faktiskt ett extra styrelsemöte där styrelsen bland annat godkände verksamhetsplanen och diskuterade budgeten för årets Leverantörmässa som den viktigaste punkten.

Detta år arrangerar vi Leverantörmässa i Göteborg igen. För er medlemmar gäller det att redan nu boka in dessa mycket viktiga datum, 1-3 oktober. Rebecca och jag ser verkligen fram emot att träffa er alla i Göteborg, det är så värdefullt att ni deltar på våra möten och mässor. Förutom gott sällskap av kollegor i branschen, viktiga och intressanta föredrag på vår höstmötesdag med efterföljande middag dag 1, alltså den 1 oktober, så ställer ett 65-tal företag ut i Eriksbergshallen dag 2, den 2 oktober. Leverantörmässan den 2 oktober är öppen för alla att besöka och inträdet är gratis, alla är välkomna denna dag så sprid gärna information till alla ni tror skulle ha glädje av ett besök! Här har ni chans att gå runt i mässhallen och diskutera både ny och beprövad teknik och angelägna frågor för er verksamhet med leverantörer och även med de myndighetsrepresentanter som finns på plats på vårt myndighetstorg.

Nytt för i år är att en del av utställarna kommer att presentera sitt företag och sina produkter på scen i mässhallen. Många besökare gör våra leverantörer glada och vi hjälper faktiskt oss själva genom att delta och göra dessa tillfällen attraktiva för leverantörer att återkomma som utställare till hos oss på Skärgårdsredarna år efter år. Inbjudan kommer snart ut, men blockera dagarna i kalendern redan nu.

Ny skeppslista och Årets Skärgårdsrederi utsett

Vi har påbörjat arbetet med en ny Skeppslista och därför är det extra viktigt att ni skickar in förändringar i er fartygsflotta till oss så vi har rätt uppgifter när det är dags för tryck, förhoppningsvis i slutet på året.

Ett arbete vi på kansliet och i styrelsen är mycket stolta över

är att utse Årets Skärgårdsrederi. Detta år föll valet på Börjessons Charterbåtar HB. En mycket välförtjänt utmärkelse till Henrik Börjesson och hans familj. De har länge legat i framkant i sitt miljöarbete och har precis tagit sitt fartyg P/F Lyrön i drift efter elkonverteringen. Läs artikeln och motiveringen i detta nummer på sidorna 6-8.

Flera prioriterade frågor

En liten arbetsgrupp inom styrelsen har omarbetat förslaget till 'likvärdig tjänstgöring' och återsänt eftersom Transportstyrelsen hade en del frågor rörande de titlar vi anser skall kunna ingå för att tillgodoräkna sig landbaserad sjötid.

För ett par veckor sedan skickade jag ut en fråga till er angående intresse att ta del av resurser kopplade till det vi nu kallar SMILE2. En handfull medlemsföretag har hört av sig och visat intresse att få extern rådgivning vid funderingar och planer på att elkonvertera. Vi kan glädjande meddela att det verkar mycket positivt att projektet får tilldelning av sökta medel hos Lighthouse. Definitivt besked kommer i närtid.

Vi har två extra prioriterade frågor just nu, sådant som kommer att påverka er verksamhet om det drivs igenom. Det ena är Transportstyrelsens förslag till ändring av föreskrifter om säkerhetsorganisation för passagerarfartyg i nationell sjöfart, TSF 2023-16. Föreningens svar finns på hemsidan under fliken 'om oss' och 'remissvar'. Det andra kommer från Regeringskansliet om att EU-kommissionen hört av sig till Sverige angående IVV (inre vattenvägar-direktivet) och förläggning av arbets- och vilotidsregler för nationell sjöfart. I dagsläget används inte IVV-direktivet utan den allmänna vilotidslagen om vilotid för sjömän. Om kommissionen skulle hävda att Sverige inte kan fortsatt behålla den allmänna vilotidslagen får det konsekvenser för en del av vår medlemsflotta. Vi engagerar oss starkt i dessa frågor!

Inrikes sjöfart är en vital livsnerv för Sverige och Skärgårdsredarna är hjärtat i inrikes sjöfart!

Ingela Berntson

Ingela Berntson, vd Skärgårdsredarna

Skärgårdsredarna – Sveriges Redareförening för inrikes sjöfart bildades 1988. Föreningen är en branschorganisation för rederier med yrkesfartyg i nationell fart. Fartygen är passagefartyg upp till 500 passagerare, färjor samt yrkesfartyg om minst 8 meter med bruttodräktighet under 800. Föreningen har 95 rederier med totalt cirka 345 fartyg (jan 2024).

Skärgårdsredarna tillvaratar medlemmarnas intressen genom att företräda dem inför politiker och myndigheter och arbeta för att informera om branschens betydelse för infrastruktur och turism.

För ytterligare information och ansökan om medlemskap, kontakta Ingela Berntson.

SKÄRGÅRDSREDARNAS KANSLI & MEDLEMSSERVICE

Samordnare:
Rebecca Dalén
Tel: 076-237 2842
rebecca@skargardsredarna.se

VD:
Ingela Berntson
Korsgatan 20, 411 16 Göteborg
Tel: 070-550 5144
E-post: ingela@skargardsredarna.se

Ordförande:
Bertil Pevantus
Styrsöbolaget
Tel: 031-69 64 01
E-post: bertil.pevantus@styrsobolaget.se

Skärgårdsredarens redaktion:
Ansvarig utgivare: Ingela Berntson
Redaktör: Christopher Kullenberg Rothvall
Tel: 073-612 05 00
E-post: christopher@sjofartstidningen.se

Prenumeration:
Prenumerationspris: 200,- för helår (4 nr)
För prenumeration kontakta kansliet
E-post: info@skargardsredarna.se

Annonsering:
Kontakta Kajsa Bogstedt, 0765-81 34 48
eller Axel Schéle, 0707-27 41 09.

www.skargardsredarna.se

Tidningen får citeras med angivande av källa.

Layout och produktion:
Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB, Göteborg.

Omslagsbild: Henrik och Olle Börjesson från
Börjessons Charterbåtar HB.

Foto: Christopher Kullenberg Rothvall

Tryckeri: Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan.



Innehåll nr 2-25



Vd har ordet	3
Nu strömmar Lyrön fram	6
De vann priset som Årets Skärgårdsrederi	8
Proppfullt i orderboken hos batteripionjärerna ...	10
Från att köra ångbåt till att flyga fram med Nova .	14
"Befälhavarens roll är juridiskt viktig på flera vis" ..	16
Värnpliktiga lotsas in i sjöfarten	17
Bilden	18
"Sverige inte först i den gröna omställningen" ...	20
Studie: Skärgården saknar hållbara lösningar	21
Nordens krona: Stockholms vision för 2060	22
Kust & Hav	24
Västrafik gör om upphandlingen	27
Lyckat årsmöte på Teaterskeppet	28
Erik gjorde klass VII-praktik på lotsbåt	29
De ska utreda grön omställning	30
Vårdar landets första elfärja	32
Fartygsnytt	34



Kalender

2025

11 juni:	Skärgårdsbåtens Dag, Stockholm
24-27 juni:	Maritima Mötesplatsen, Almedalen, Visby
1-3 oktober:	Höstmöte och leverantörmässa, Göteborg

El & Marinteknik

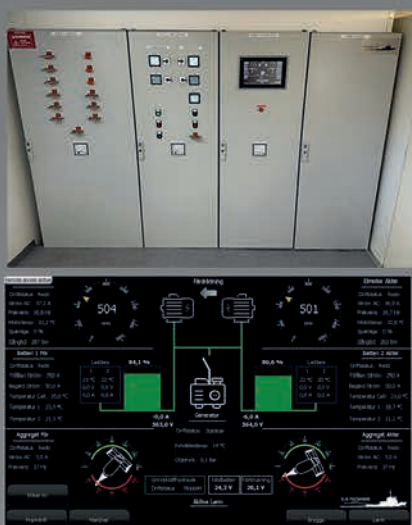
Stockholm



Service

El- och teknikerservice för alla typer av fartyg

Snabbt och kompetent stöd vid driftstopp



Projekt

Ombyggnation och nyinstallation

Övervakning och styrning

Komplett projektering

Energi

Batterisystem för framdrift och reservkraft

Immersionskylning

Hög brandsäkerhet
verifierat av DNV





Elhybriden. Enligt rederiet kommer Lyrön kunna köra 35 nautiska mil i en fart om åtta knop på batterierna.

Nu strömmar Lyrön fram

Efter en lång väntan har Börjessons Charterbåtar konverterat om Lyrön till elhybrid och kan nu köra utsläppsfria skärgårdsturer.

Det är annandag påsk och Börjessons Charterbåtar skärgårdsbåt Lyrön har just lagt ut från Saltholmen på en specialkryssning med kriminalhistorikern Jan Palmén som guide. Det är säsongspremiär och en tur som är slutsåld sedan länge. Det är dessutom första turen med passagerare som Lyrön kör på eldrift. Efter att skeppa-

ren Olle Börjesson backat ut från hamnen och släppt fram en av Styrsöbolagets skärgårdsbåtar är det dags att byta från dieseldrift med HVO100 som bränsle till batteridrift, en process som tar någon minut. Han börjar med att stoppa ena maskinen.

- Först måste varvtalet på propelleraxeln gå ner till under 30 varv per minut innan man kan gå över till eldrift, säger han och väntar en liten stund.

- Nu så, nu sätter vi in electric mode och då startar elmotorn så att vi kan slå av dieseldriften helt, säger han.

Plötsligt tystnar maskinerna och vibra-

tionerna upphör. Det enda som hörs är gnisslet från radarn på styrhyttens tak.

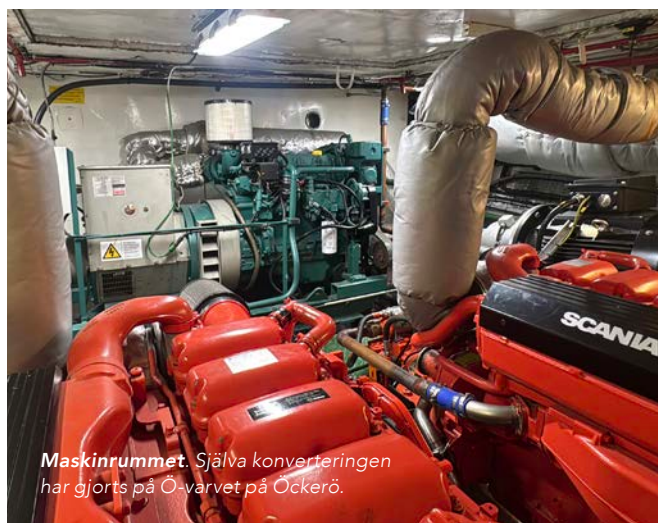
Två parallella framdrivningssystem

Fartyget har kvar sina båda dieselmotorer av typen Scania DI13, vilka har kompletterats med batterier och en elmotor. Det innebär att fartyget nu har två parallella framdrivningssystem.

- Vår rutin är att manövrera till och från kaj med dieseldrift eftersom elmotorn är kopplad till enbart en av drivlinorna. Manövrering med dieselmotorerna ger mer kraft och säkerhet, säger han.



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Maskinrummet. Själva konverteringen har gjorts på Ö-varvet på Öckerö.



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Tre lägen. Lyrön går att köra i tre lägen, diesel, el eller en kombination.

Olle Börjesson driver Börjessons Charterbåtar med sin far Henrik Börjesson, ett familjerederi med historia som sträcker sig tillbaka till 1939. Numera bedriver de charter- och beställningstrafik i Göteborg med fartygen Lyrön och Fjordskär, samt utför marina undersökningsarbeten med R/V Sensor. Under de senaste åren har de satsat mycket på att profilera sin verksamhet så grönt som möjligt och har därför kört sitt största fartyg, Lyrön, på HVO100 sedan 2017. Och nu har de satsat på att konvertera om fartyget till hybriddrift.

- Vi hoppas att detta ska leda till att fler kunder väljer oss. Vi kör mest för företag och en del har i sin miljöpolicy att de ska välja klimatsmarta alternativ. Andra behöver ha uppgifter om koldioxidemissioner innan de bokar för att se vad deras

aktiviteter genererar i utsläpp. Men nu hoppas vi att det blir fler som vill välja klimatsmart när det finns rederier som satsar, säger Henrik Börjesson.

Klarar att köra i åtta knop

När Lyrön passerar Styrsö berättar guiden Jan Palmén om både mördare och stortjuvar som härjat på ön genom historien. Lyrön kör i runt åtta knop, vilket är den fart som elmotorn mäktar med.

- Det är vår cruising speed och det är fullt tillräckligt för en sådan här tur. Med dieseldriften kan hon göra 18 knop med båda maskinerna. Vill man att det ska gå fortare än åtta knop kan vi använda hybriddriften och koppla in en maskin och då kan vi komma upp i 10 knop samtidigt som den maskinen bara drar en liter

Vi hoppas att detta ska leda till att fler kunder väljer oss.

per distansminut, vilket ger en väldigt bra bränsleekonomi, säger Olle Börjesson.

Totalt har Lyrön 285 kWh marinklassade batterier, vilket räcker för 35 nautiska mil vid en fart om åtta knop.

Konverterades på Ö-varvet

Själva konverteringen har gjorts på Ö-varvet på Öckerö med installation av de tekniska systemen från Metstech. När fartyget byggdes 1973 fanns inga tankar på att bygga in eldrift, inte heller när hon byggdes om år 2005. Det har gjort det utmanande att få plats med alla installationer.

- Systemet bygger på en elmotor, en magnetkoppling, en liten axel och så en rem. Att ha en drivrem är ingen ny teknik, men det gör att det inte tar så mycket plats i maskinrum med begränsat utrymme. Detta är ett sätt att kunna bygga in hybriddrift även i äldre fartyg med mindre maskinrum, säger Olle Börjesson.

Att få plats med batterier, brandpumpar för Ultrafog, tank för brandsläckningsvätska och större elskåp var en annan utmaning. Fartygets stora akterpik kunde nyttjas för att placera den brandisolerade batterilådan i stål med cirka 2 ton batterier.

- Flera avancerade övervaknings-system övervakar värmeutveckling, rök och gas i batterilådan och vid onormala värden larmar systemet och aktuella batterienheter stängs av automatiskt.

Laddning kan göras från vilken kaj som helst med anslutningar på 16, 32 eller 63 ampere, samt fartygets genset på 55 kW.

- Om vi kommer till ett ställe som bara har 16 ampere kan vi ladda även om det tar längre tid. Med 63 ampere tar det 7 timmar.

När Lyrön kommer tillbaka till Saltholmen efter den tre timmar långa turen har fartyget 44 procent kvar av sina batterier.

- Det räcker till mer än vad vi trodde från början, säger Olle Börjesson.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL



REBECCA DALEN

Vi är tvungna att ställa om och jag förstår faktiskt inte att man inte ser fler som satsar på detta.

Lyrön har utrustas med en batterikapacitet på 285 kWh, vilket betyder omkring två ton med marinklassade batterier. Enligt rederiets beräkningar kommer Lyrön att kunna köra 30 nautiska mil i en fart om åtta knop på batterierna (läs mer om Lyrön på sidorna 6-7).

Priset Årets Skärgårdsrederi 2025 togs emot av Henriks son Olle Börjesson i Stockholm. För Henrik Börjesson har frågan om att satsa på ny teknik för omställningen alltid varit självklar.

- Vi är tvungna att ställa om och jag förstår faktiskt inte att man inte ser fler som satsar på detta, alltså även utanför sjöfarten. Jag tycker att många verkar stoppa huvudet i sanden, säger han.

Tagit pengar ur egen ficka

Börjessons har tampats med både tillstånd från myndigheter för att komma vidare i processen med konverteringen och med finansiering. Rederiet har sökt bidrag till investeringen hos Energimyndigheten och Klimatklivet, men utan att få några pengar. Istället har de gjort investeringen med egna medel samt med investeringslån från Swedbank.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

De vann priset som Årets Skärgårdsrederi

Börjessons Charterbåtar tilldelades Skärgårdsredarnas utmärkelse Årets Skärgårdsrederi 2025, bland annat för sitt arbete med att konvertera Lyrön.

Det var i samband med Skärgårdsredarnas årsmöte i Stockholm den 6 mars som priset Årets Skärgårdsrederi 2025 delades ut till Börjessons Charterbåtar HB.

I motiveringen till priset står att "Företaget har visat innovation och handlingskraft för omställning till fossilfri och klimatanpassad fartygsdrift på ett mycket positivt sätt. Förutom att rederiets fartyg till största del har bunkrats med fossilfri diesel sedan 2017 har nu P/F Lyrön byggts om för elhybriddrift. Börjessons Charterbåtar är ett föredöme när det gäller klimatomställningen för inrikes sjöfart, rederiet har visat att en omställning kan

göras av en mindre verksamhet utan krav från upphandlad trafik. Ombyggnaden av P/F Lyrön till elhybriddrift är ett av de första projekten som görs i Sverige på ett passagerarfartyg som endast går i chartertrafik".

Sista testerna av Lyrön

När Skärgårdsredaren fick tag i rederiets vd Henrik Börjesson dagen efter att rederiet fått utmärkelsen, har han just kört ombord på den gula färjan från Hönö till Göteborg efter att ha varit på Ö-varvet på Öckerö där Lyrön då genomgick de sista testerna efter konverteringen till hybriddrift.

- Det har gått bra. I april ska allt vara klart, säger han.

Fartygets befintliga dieselmotorer har behållits i fartyget, men har kompletteras med batteridrift som genom en elmotor driver en av drivlinorna med remmar.

Fakta

- **Årets Skärgårdsrederi.** Skärgårdsredarna instiftade vid sitt höstmöte i Visby den 2 oktober 2014 utmärkelsen Årets Skärgårdsrederi. Priset avser medlemsrederiers prestationer på den svenska marknaden under det gångna verksamhetsåret. Nyckelord är affärsmässig utveckling och framgång, innovationsrikedom, miljötänkande och socialt ansvar. Utmärkelsen kan ges för såväl ett långvarigt arbete som en kort enskild insats. Juryn utgörs av föreningens styrelse.



Complete power solutions
for ZERO emission operation



bospower.com



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHMALL

Batteriexperterna. Det har nu gått 15 år sedan Billy Moberg (till vänster) grundade El & Marinteknik. Nu är de ett tjugotal anställda, bland annat Pontus Sunnanstaf, operativ chef på bolaget.

Proppfullt i orderboken hos batteripionjärerna

Det är full rulle hos El & Marinteknik i Stockholm efter att den stora batteriproppen nu har lossnat. Det började som en serviceverksamhet, men nu är de stora pionjärer inom batteriteknik på fartyg.

Det är en av vårens första riktigt varma dagar och utmed träbryggorna på Nya Djurgårdsvärket i Stockholm varvas soldyrkare och flanörer med träbåtsentusiasterna som slipar och lackar på sina träbåtar.

I samma område huserar El & Mar-

inteknik som har bråda dagar. Vid kajen ligger forskningsfartyget Ocean Nomad, byggd 2023 där El & Marinteknik konstruerat och byggt delar av elsystemet. Nu ska fartyget genomgå kompletteringsarbeten. Intill ligger Strömme Kanalbolagets skärgårdsbåt Mälar Victoria från 1984 som ska få nya styrreglage.

Därefter ligger en något märklig skapelse som fått många att höja på ögonbrynen. Det är Billboat, ett flytetyg som i stort sett bara består av två enorma bildskärmar på omkring 45 kvadratmeter per sida, samt en liten styrhytt. Sedan 2021 har Billboat kört på Stockholms vatten och visat

reklam längs stadens mest vältrafikerade vattenvägar och gångstråk.

- Vi var med och byggde den, säger Billy Moberg, grundare och vd på El & Marinteknik.

- Vi fick i princip ett tomt skal från kunden. Vi har gjort allt som sitter på och som inte är originalkonstruktion, säger Pontus Sunnanstaf som är operativ chef på bolaget.

Billboat är eldriven och har batterier som räcker för både framdrift och reklamvisning.

- Skärmarna är det som drar mest helt klart. Men man kan köra i tre, fyra timmar

Vi försökte sänka kostnaden för att göra en elkonvertering så mycket som möjligt för rederierna.

på batterierna, säger Billy Moberg.

Billboat såldes nyligen till nya ägare, men har Nya Djurgårdsvarvet som sin hemmahamn.

Började med service från bil

Det har nu gått 15 år sedan Billy Moberg grundade El & Marinteknik. Resan började ett par år tidigare med en enskild firma.

- Det var jag och en partner som drog igång och då jobbade vi från varsin bil och åkte runt och gjorde de flesta elservicejobb man kan tänka sig. Vi kröp runt på alla möjliga båtar. Men vi blev snabbt fler anställda och då bildade vi ett aktiebolag istället, säger han.

Utvecklade en nisch

Batterier och konverteringar av fartyg till eldrift blev snabbt en nisch som bolaget utvecklade, bland annat utifrån en idé om att kunna återanvända batterier från Tesla-bilar. Och under 2020 gjorde de sitt första större konverteringsprojekt.

- Det kom egentligen av att vi försökte sänka kostnaden för att göra en elkonvertering så mycket som möjligt för rederierna. Vi köpte sightseeingbåten Sylvia från ett litet rederi i Ulricehamn där tanken var att vi skulle utföra konverteringen och sedan hyra ut båten till ett större rederi i Stockholm, men rederiet backade ur från upplägget i sista stund, säger Billy Moberg.

De gjorde ändå klar konverteringen och hittade en ny partner i Stockholm genom Eco Sightseeing Sthlm AB som fortfarande kör med Sylvia.

Tog kampen ihop med Ressel Rederi

Parallellt med Sylvia konverterade El & Marinteknik om Ressel Rederis färja Loten som trafikerar i Hammarby Sjöstad.



Varvsidyllen. El & Marinteknik har sin verksamhet på Nya Djurgårdsvarvet.



Billboat. El & Marinteknik har till stora delar byggt det något udda flytetyget Billboat som visar reklam på vattenvägarna i Stockholm.



Forskningsfartyget. Billy Moberg och Pontus Sunnanstaf vid forskningsfartyget Ocean Nomad.

CHRISTOPHER KULENBERG ROTHALL

CHRISTOPHER KULENBERG ROTHALL

CHRISTOPHER KULENBERG ROTHALL

Vi gav aldrig upp under den här perioden, utan tog kampen tillsammans med Ressel Rederi och det kändes fantastiskt.

- De två fartygen var de första som fick de här begagnade batterierna. Sedan gjorde vi också Oaxens linfärja, fast med nya marinklassade batterier.

Allt fler rederier fick upp ögonen för El & Marintekniks lyckade konverteringsprojekt. Men plötsligt vände vinden totalt.

- De första tre fartygen som vi gjorde mer eller mindre flög igenom Transportstyrelsens besiktningar. De ställde självklart krav, men det var inga konstigheter. Men sedan blev det stopp, säger Billy Moberg.

Bolaget höll då på med Ressels andra färja, Lisen, när Transportstyrelsen skärpte kraven på batteriinstallationer, vilket skapade en tillståndsresa som varade i flera år.

- Vi gav aldrig upp under den här perioden, utan tog kampen tillsammans med Ressel Rederi och det kändes fantastiskt, det var mycket tack vare dem som vi orkade kämpa på, säger Billy Moberg.

Ser ett uppsving

Under 2023 kom Transportstyrelsen med uppdaterade riktlinjer som gäller för bat-

Fakta

- **Namn:** El & Marinteknik.
- **Grundat:** År 2010 av Billy Moberg.
- **Huvudkontor:** Nya Djurgårdssvarvet, Stockholm.
- **Antal anställda:** 20.
- **Gör:** Utför ombyggnader och reparationer av fartyg. Är specialister på installationer, reparationer och service av generatorer, elkraft, automation, elektronik, motorstyrningar samt styr- och reglerteknik. Arbetar också med industriell reservkraft.



Lisen. Efter att ha konverterat om Ressel Rederis Lotten till eldrift under 2020, blev ombyggnaden av Lisen en betydligt tuffare resa. Fartygen trafikerar i Hammarby Sjöstad i Stockholm.



Ombyggnad. El & Marinteknik ska bygga om Rederi AB Ballerinas pendelbåtar Clara, Maria och Sofia till att bli elhybrider. Först ut är Clara.

teri- och hybriddrivna fartyg och sedan dess har antalet konverteringar ökat rejält.

- Det är verkligen proppfullt i orderboken just nu, säger Billy Moberg.

Nästa stora projekt som El & Marinteknik är inblandade i är att installera batterier på tre av Rederi AB Ballerinas pendelbåtar som trafikerar på linje 80 i

Stockholm och som heter Clara, Maria och Sofia. Inne i en av bolagets inomhushallar står en vit stor låda som ska fyllas med teknik och batterier och sedan monteras på Maria.

- Vi ska bygga fem sådana här skåp till varje båt, säger Billy Moberg.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Stillströms
INDUSTRIFÄRG

DET SJÄLVKLARA VALET AV

FÄRG
&
TILLBEHÖR
TILL DIN BÅT

Sedan 1862

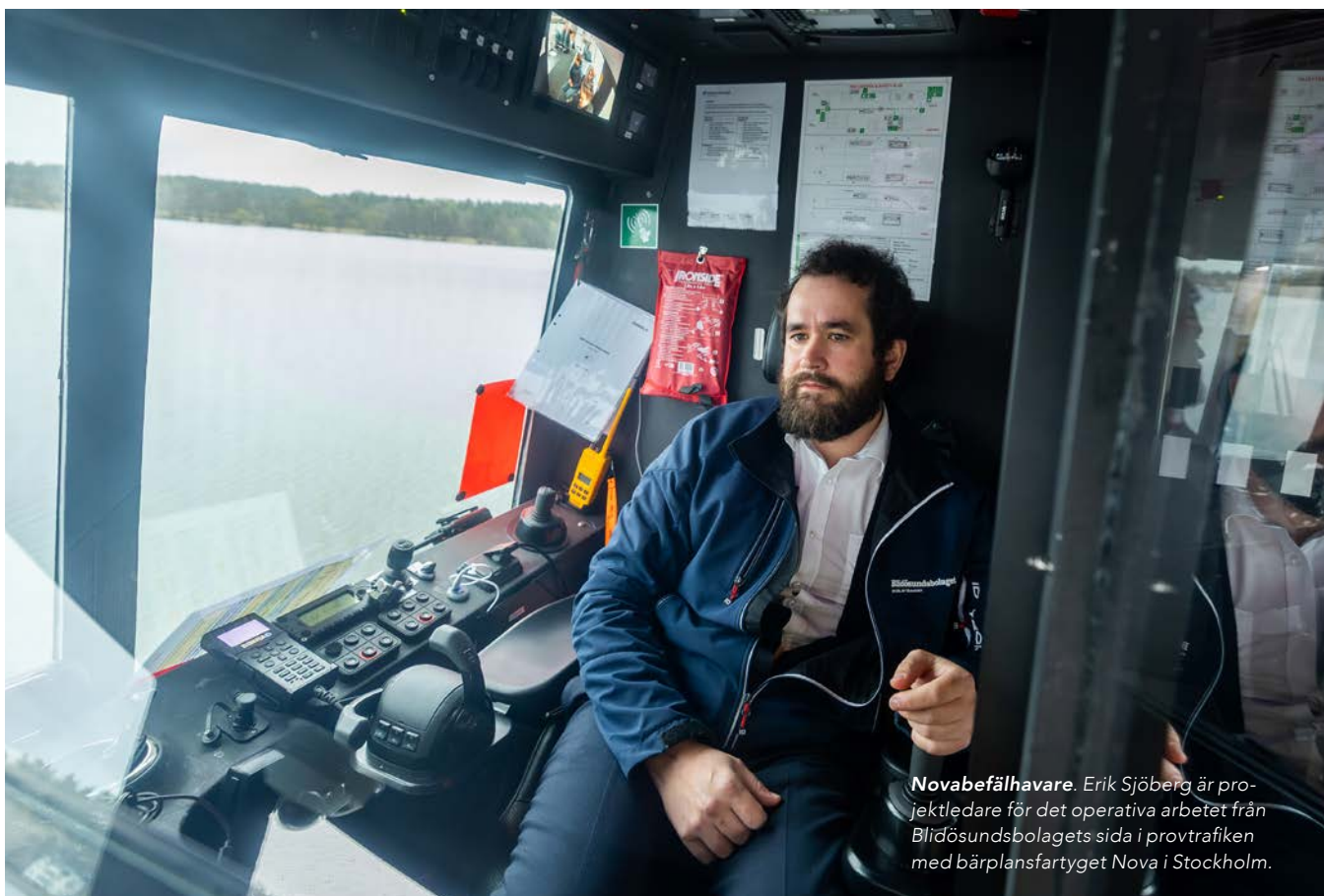
WWW.STILLSTROMS.SE
INFO@STILLSTROMS.SE
013-23 44 38

 International

AkzoNobel 



MÄLAR  VARVET



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHMALL

Novabefälhavare. Erik Sjöberg är projektledare för det operativa arbetet från Blidösbolagets sida i provtrafiken med bärplansfartyget Nova i Stockholm.

Från att köra ångbåt till att flyga fram med Nova

Efter en höstsäsong är nu den elektriska bärplansbåten Nova tillbaka i trafik mellan Stockholm och Ekerö. Skärgårdsredaren följde med Blidösbolagets befälhavare Erik Sjöberg på en tur i förarhytten.

Efter att de 24 passagerarna som får plats satt sig ner och knäppt fast sina säkerhetsbälten är det dags för Nova att lägga ut från Klara Mälarstrand vid Stadshuset i Stockholm och sätta kurs mot Tappström på Ekerö. När befälhavare Erik Sjöberg vänt runt sätter han fart direkt. Nova lyf-

ter på en gång och börjar foila, alltså flyga fram över vattnet i närmare 22 knop.

- Det är ny känsla att foila. Det är roligt, stabilt och väldigt lätt att köra om man jämför med en båt i samma storlek. Men det är också väldigt annorlunda mot att köra andra större fartyg, inte minst ångbåt som jag kör på sommaren. Det är 120 år mellan teknikerna, säger han.

Candelas P12-fartyg är byggda för att opereras av en person i besättningen, men på Nova finns även en däcksmän, denna dag i form av Calle Agebratt.

- Jag har varit mycket på Nova, men också på andra båtar eftersom vi hoppar

runt mellan rederiets båtar, säger han.

Trafiken med Nova är ett pilotprojekt inom SL-trafiken för att prova tekniken med en elektrisk bärplansbåt, vilken ska dra upp till 80 procent mindre energi än dagens skärgårdsbåtar. Parallellt med Nova kör linje 89 samma sträcka, men med uppehåll vid fler bryggor. Nova tar dryga 30 minuter, övriga båtar cirka 55 minuter.

Fem befälhavare som kör

Försöket med Nova är ett samverkansprojekt där Region Stockholm är beställare, Trafikverket stöttar med finansiering, Candelas är teknikutvecklare och Blidösbolaget

Testprojekt tillhör inte vanligheterna i den här branschen.

bolaget operatör. Erik Sjöberg har varit projektledare för det operativa arbetet från Blidösbolagets sida är och en av närmare fem befälhavare som kör Nova.

- Det är ett roligt projekt att arbeta med. Det tillhör inte vanligheterna i den här branschen att man får vara med om den här typen av testprojekt, men det här ger en bra möjlighet för oss att se om detta kan vara något för framtiden, säger han.

Har högt säkerhetstänk

När Erik Sjöberg styr in under Västerbron är Nova ensam ute på vattnet i det något gråa vårvädret. Annorlunda är det en sommardag med fritidsbåtar, kajaker och andra skärgårdsbåtar ute.

- Det är inte svårare än att man anpassar farten efter trafiksituationen.

Erik Sjöberg upplever att konceptet har ett högt säkerhetstänk.

- Det går exempelvis inte att lägga fullt roder för att riskera att välta båten. När jag lägger roder girar båten ett visst antal grader. Om jag lägger maxroder saktar båten ner hastigheten, systemet räknar på bank/roll (lutning i lateralled) och saktar ner när fartyget närmar sig gränsvärden, vilket medför möjlighet till större roderutslag. Det gör det väldigt säkert och stabilt samtidigt som man behöver tänka till, vilket bara är bra. Men sedan går det också att stanna otroligt snabbt, säger han.

Nova är som två fartyg i ett, enligt Erik Sjöberg.

- När man kör i deplacerande läge är det som ett vanligt fartyg och när man foilar är det ett helt annat. Då får man tänka på vinden också eftersom i stort sett hela fartygskroppen är i luften. Vinden påverkar jättemycket så man får tänka på hur det blåser.

Varit med och utformat styrhytten

En av aspekterna som Erik Sjöberg och hans kollegor fått vara med och utveckla med Candela är utseendet på styrplatsen.



Flyger. Nova är av typen Candela P-12, världens första elektriska passagerarfartyg med bärplan.



Slutstation. Från slutet av maj och under sommaren kör Nova alla dagar i veckan, här vid Tappström.

- Att utforma en styrplats är nästan det svåraste. Till skillnad mot storsjöfarten där man går vakt i fyra eller sex timmar sitter vi i skärgårdstrafiken hela dagen och då är utformningen väldigt viktig eftersom man blir trött, särskilt när man kör fort. Det sitter bra utrustning i Nova nu, men vi har diskuterat mycket med Candela om utformningen och framtidens P12or kommer att ha mycket bättre utrustning och disponering.

När Candela tog fram utseendet på styrplatsen gjorde de en mockup och hämtade in åsikter från både båtmän på Sjöfartsverket och befälhavare från ett flertal rederier inom Stockholms skärgårdstrafik.

Även om det är ett högteknologiskt fartyg utrustades styrhytten med både knappar och vred av den mer klassiska typen.

- Det var många som ville ha fysiska knappar, men nu har vi märkt att vi kanske kan övergå mer till det digitala och det är ju lite vår expertis, säger Mikael Mahlberg, kommunikationsansvarig på Candela och som också följde med på turen.

- Det viktigaste är att tillverkaren gör det intuitivt och logiskt för användaren. Gränssnittet är viktigt, det måste inte se ut som analoga mätare men det ska vara lätt att känna igen sig, säger Erik Sjöberg.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

”Befälhavarens roll är juridiskt viktig på flera vis”

JURIDISKA RUTAN

Med Werks Advokater



Befälhavaren har en unik och central roll inom sjörätten, med både långtgående befogenheter och ett omfattande juridiskt ansvar.

Denna gång ska vi kortfattat beröra ett klassiskt sjörättsligt ämne, nämligen befälhavarens roll, befogenheter och ansvar.

Befälhavaren har alltid haft en särställning, såväl kulturellt som rättsligt. I Jens Kusk-Jensens klassiska Haandbog i praktisk Sømandskab, som utkom första gången år 1901, beskrivs befälhavarens roll så här:

”Kaptajnen har efter alle Landets Sølove en stor myndighet om bord i sit skip, men vid Siden deraf har han ogsaa et stort Ansvar overfor Rederi, Ladningsejer, Assurandører og sit Mandskab. Netop fordi alt angaaende Skibet og en Stor Myndighet er lagt i Kaptajnens Hænder, har han det for en Del i sin Magt at gøre Skibet til, hvad han vil, og er det noget Sted, hvor det Ord passer ’som Herren er, saa følge hans Svende’ saa er det om Bord i et Skib.”

På många sätt är texten fortfarande aktuell, också i Sverige. Befälhavarens roll är juridiskt viktig på flera vis. Befälhavaren har en hel del lagstiftade skyldigheter och kan drabbas av såväl straffrättsligt som civilrättsligt ansvar. Befälhavaren har också stora befogenheter, inte bara vad avser rent nautiska frågor utan också vad gäller de ekonomiska förhållanden som aktualiseras i samband fartyget, resan och lasten.

I de svenska sjörättsliga lagarna återfinns regler om befälhavaren bland annat i sjölagen, fartygssäkerhetslagen och sjö-



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHMALL

Juridik. Befälhavaren har en hel del lagstiftade skyldigheter och kan drabbas av såväl straffrättsligt som civilrättsligt ansvar

manslagen. Dessutom finns regler om befälhavaren i flera förordningar och föreskrifter, bl.a. sjötrafikförordningen. Någon samlad beskrivning av befälhavarens roll och ansvar finns inte.

Sjövårdighet och gott sjömanskap

Befälhavarens centrala skyldigheter rör sjövårdighet och gott sjömanskap. Han eller hon ska tillvarata fartyget och lasten, genomföra resor skyndsamt och agera för att rädda liv och egendom vid sjönöd. Enligt sjölagen måste befälhavaren före och under resan säkerställa att fartyget är sjövärdigt och bemannat, samt att det framförs på ett sjömansmässigt sätt. Underlåtenhet kan leda till böter eller fängelse, och både befälhavare och redare kan hållas ansvariga för sjöolyckor eller brister i säkerheten.

Våld för att upprätthålla ordningen

För att kunna uppfylla sina skyldigheter har befälhavaren också stora befogenheter. Det kanske mest spektakulära exemplet är att han eller hon enligt § 53 i sjömanslagen får ”bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses

försvarligt” för att upprätthålla ordningen.

Något som är mer intressant ur juridisk synvinkel är att befälhavaren har en omfattande civilrättslig behörighet, en ställningsfullmakt. Befälhavaren är behörig att på redarens vägnar ”företa rättshandlingar som avser bevarandet av fartyget eller utförandet av resan” och är behörig att på fartygsägarens vägnar ingå bärgningsavtal. Befälhavaren blir då inte personligen part i sådana avtal, utan avtalen anses ingångna mellan tredje man och redaren/ägaren.

Befälhavarens agerande kan få betydelse under avtal som redaren ingår, t.ex. kan transportkunden få bära kostnaden för en försening om den berott på nautiskt välgrundade beslut. På motsvarande sätt kan rederiet hållas ansvarigt för skador som uppstått för att befälhavaren brustit i sitt sjömanskap.

Sammanfattningsvis har befälhavaren ett omfattande ansvar och förväntas fatta självständiga beslut, även i en tid med ständig kontakt med land. Rollen skiljer sig tydligt från andra transportslag, vilket blir tydligt när befälhavare hålls ansvariga vid till exempel grundstötningar.

ROBIN ELIASSON

Skärgårdsredarna var en av många från sjöfartsnäringen som deltog och föreläste under Försvarets arbetsmarknadsdag på Berga den 18 mars.

andra året som Skärgårdsredarna deltog, och det var fler värnpliktiga denna gång som visade intresse. Evenemanget ses som ett viktigt steg i att bygga broar mellan försvaret och den civila sjöfartssektorn.



Thrane & Lars
communication systems

ADVETO ECDIS/ECSS Systemet
är speciellt utvecklat för
trång inomskärs navigering.

Alcolås
Antenner
AIS system
Autopiloter
GPS Kompasser
Radar
Kommunikation
Epirb, PLB, SART
Kamera system
Kikare

Raymarine
FURUNO
JRC **SAILOR**

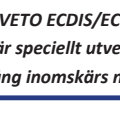


ADVETO ECDIS/ECSS Systemet
är speciellt utvecklat för
trång inomskärs navigering.



Iridium GMDSS
Iridium Certus 100/200

LCJ Capteur
Ultrasonic vindgivare





Autopilot med
Ramantenn APC system



SAAB R6 AIS/VDES



SAAB R6 AIS/VDES

reolink Kameror

AB Ramantenn

Knipplagatan 12 414 74 GÖTEBORG
Tel: 031-420130 ramantenn.se

Skärgårdsredarna

AVTALSLEVERANTÖR TILL

I slutet av maj mötte Rederi AB Ballerinas **Kanholmen** det klassiska fartyget **Soya III** utanför Waldemarsudde i Stockholm. Soya III beställdes 1935 av det året före nystartade Rederi AB Soya, idag moderbolag i Walleniuskoncernen. Det var rederiets första nybygge och byggdes på Lövholmsvarvet i Stockholm med leverans 1936. Fartyget var avsett att i första hand frakta sojaolja, men även bensin. Rederiet sålde henne 1941, men i slutet av 1990-talet köptes hon tillbaka av Walleniusrederierna, byggdes om av Oskarshamnsvarvet 2001 och är numera konferens- och representationsfartyg för rederiet under sitt ursprungliga namn. Kanholmen byggdes 1963 i Norge med namnet Solskjel och hamnade i Stockholm under 1984.





”Sverige ligger inte först i den gröna omställningen”

MILJÖ- SPALTEN

Med Jörgen Karlsson



Sverige är på gång men ligger inte först i den gröna omställningen av skärgårdstrafiken.

Nu kanske du sätter kaffet i halsen, men jag hoppas att du läser vidare så jag får förklara mig. Skärgårdstrafiken har tekniskt sett den största möjligheten att nå 100 procent eldrift jämfört med andra sjötransporter. Det handlar alltså inte om att tekniken sätter hinder, utan mer om andra utmaningar såsom regelverk, ekonomi, brist på standarder, upphandlingsprocesser och begränsad laddinfrastruktur.

Viljan och ansvarstagandet från redarna är stor och genuin, så det behövs ingen piska i detta fall. Sverige har flera fina exempel på redare som tar stort ansvar och inte minst stora ekonomiska risker för att elektrifiera sina fartyg. Detta är fördömligt och något som placerar Sverige i en ledande position i omställningen. Bra jobbat!

Offentlig upphandling sätter hinder

Att elektrifiera är inte enbart bra för miljön, det visar sig att komforten ombord är bättre, drifts- och underhållskostnaderna går ner betydande jämfört med traditionellt maskineri. På Öresundslinjen har man erfarit att passagerarna uppskattar elektrifierade färjor och genom detta sett ett ökat antal resenärer.

En av de nämnda utmaningarna är att offentlig upphandling förhindrar samverkan mellan redare och upphandlande myndighet. Här skulle man kunna prova



Testet. Trafikverket Färjerederiets testladdstation på Ljusterö som invigdes i februari 2020.

innovationsupphandling, vilket ger utrymme för att samarbeta och utveckla den bästa lösningen, istället för att fokusera på lägsta pris, som sällan blir billigast i längden. Här kan jag tyvärr konstatera att Sverige är striktare i sin hantering och därmed förflyttar sig långsammare i omställningen jämfört med flera andra länder.

Fler kan dela på infrastrukturen

Brist på laddinfrastruktur är begränsande och här skulle ett större helhetsgrepp vara önskvärt. För att få ned totalkostnaden för elektrifieringen skulle fler båtar kunna dela på laddstationerna. Det skulle innebära högre nyttjandegrad per laddare. Dagens laddare är ofta skräddarsydda för någon/några båtar. Fler snabbbladdare längs rutten är också mer kostnadseffektivt, dels behövs mindre storlek på batterier ombord, dels behövs färre fartyg eftersom de laddar längs rutten istället för att tas ur trafik för att laddas. Detta ställer visserligen högre krav och fördyrar själva laddstationen men med högre nyttjandegrad går totalkostnaden ner. Laddstatio-

nerna skulle även vara uppkopplade så man ser om det är driftsstörningar och om servicebehov uppstår för att undvika driftsstörningar. Då löser man även debiteringen på samma gång. Det finns väl fungerande system inom laddinfra för vägtransporter, som skulle kunna implementeras för sjöfarten.

Digitalisering underskattas

Digitalisering är alltid rätt och här underskattar man vad den kan bidra med, även för den befintliga flottan. En bra lösning kan ge besparingar på 10-15 procent enbart på bränsleförbrukningen och fortsätter över tid med fortsatta besparingar. Dessutom ger en uppkopplad båt tillgång till support dygnet runt, och besättningen får alltid stöd och hjälp. Ett supportcenter kan stötta med operativa uppgifter och förenkla tillvaron ombord. Här finns många goda exempel jag kan dela med mig av.

Hör av dig till mig så försöker vi lösa några av dina utmaningar tillsammans, gärna över en kopp kaffe.

JÖRGEN KARLSSON, ABB,
JORGEN.X.KARLSSON@SE.ABB.COM

Studie. Flera regioner saknar skrivningar om skärgårdens framtid, trots att öarna är centrala för deras geografi.



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Vi menar att det har betydelse hur beslutsfattare ser på platsen – som turistmål, boplat, resurs eller belastning.

Initiativet Sluta tanka havet gör det möjligt att skrota tvåtaktsmotorer gratis, men nya motorer kostar, och frågan är hur väl budskapet når fram.

– Är det motiv nog för att ställa om och får det effekt?

Framtidsplaner saknas i skärgården

Studien bygger på vetenskapliga och regionala dokument, som utvecklingsplaner och EU-projekt som Leader. Flera regioner saknar skrivningar om skärgårdens framtid, trots att öarna är centrala för deras geografi.

– Planerna beskriver flera utmaningar, till exempel hur det går att utveckla en levande landsbygd och samtidigt ta hänsyn till djur och natur.

Tidigare har Jessica Berg deltagit i ITF:s expertgrupp Innovative mobility for the periphery. Då insåg hon att kunskap om öars tillgänglighet ofta saknas, trots Sveriges långa kust.

Vill se mer forskning

För att identifiera forskningsbehov har studien involverat myndigheter, riksförbund och nätverk, särskilt Sweden Network for Island Research (SNIR), där forskare samarbetar med skärgårdsbefolkningen. Jessica Berg och Jonna Nyberg vill nu genomföra fallstudier kring hur tillgänglighet, hållbar transport och infrastruktur behandlas i lokal policy.

– Vi menar att det har betydelse hur beslutsfattare ser på platsen – som turistmål, boplat, resurs eller belastning. Det kan avgöra utvecklingsstrategier och vilka investeringar som sker.

Studien har finansierats av Trafikverket.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Studie: Skärgården saknar hållbara lösningar

Sveriges skärgårdar saknar ofta strategier för hållbar utveckling. Dokumentstudien Navigera mot en hållbar skärgård lyfter fram utmaningar som bristande infrastruktur, miljöpåverkan och ojämn belastning.

Navigera mot en hållbar skärgård är en dokumentstudie där forskare från VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, undersökt Sveriges kust- och skärgårdsregioner. Sverige har nära 230 000 öar enligt SCB. Med slingrande kustlinjer är båt ofta ett snabbare alternativ än bil – men hur ser omställningen till ett fossilfritt samhälle ut, och kan tillgängligheten förbättras genom att samordna kollektivtrafik med hyrcyklar?

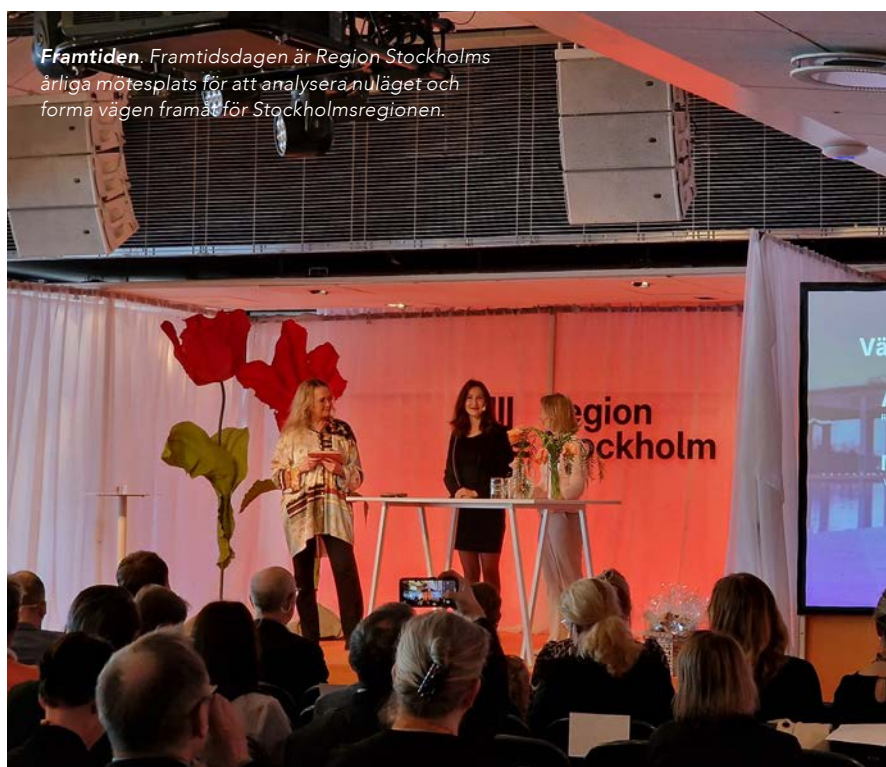
Jessica Berg, forskningschef på VTI och som själv delvis bor i skärgården, ser flera utmaningar.

– Det är svårt att få till en god tillgänglighet med vägar som inte är lämpliga för bussar. De är ofta för smala och det är inte möjligt att vända på alla ställen. Trafiken lider av en ojämn belastning, jämförbar med fjällens, med tidvis en enorm tillströmning av turister och fritidsboende, säger hon i ett pressmeddelande.

Påverkar infrastrukturen

Den ojämna belastningen påverkar vägar, vatten, bredband och el. Även naturen påverkas.

– Bitvis blir det mycket trafik på vägarna och inte minst ökad båttrafik. Det påverkar livet under vattnet, både växter och djur. Därför finns det all anledning att få kunskap om hur det går att utveckla hållbart resande till sjöss, men vi har inte funnit några större incitament för båtägare att ändra sitt beteende, som att till exempel byta till renare motorer.



Framtiden. Framtidsdagen är Region Stockholms årliga mötesplats för att analysera nuläget och forma vägen framåt för Stockholmsregionen.

REBECCA DALÉN

Det är avgörande att transportnäten byggs ut och att de kan jacka i varandra på ett sömlöst sätt över dygnet.

Nordens krona: Stockholm vision 2060

Stockholm siktar på att bli Nordens ledande metropol år 2060 – en vision fylld av möjligheter, men också utmaningar i en tid av snabb AI-utveckling. Skärgårdsredarna besökte Region Stockholms framtidsdag.

Mälardalen, med Stockholm i dess pulserande hjärta, har länge varit en dynamisk region präglad av innovation, kultur och en stark koppling till naturen och skärgården. Men blicken är redan riktad mot horisonten, mot 2060, och en potentiell framtid där Stockholm inte bara är Sveriges huvudstad utan Nordens obestridda metropol.

Visionen är tydlig: att kröna Stockholm till den nordiska huvudstaden. Men vägen dit är kantad av utmaningar och möjligheter, inte minst i skuggan av den snabba AI-utvecklingen.

En naturlig ledarposition med potential för mer, kan man sammanfatta både Aida Hadzialic, regionstyrelsens ordförande samt Michaela Haga (C) vice ordförande regionstyrelsens budskap.

Lockar talang till staden

Stockholms nuvarande position på den globala scenen är redan stark. Som nav för innovation, tech-startups och en progressiv livsstil, lockar det talang till staden och investerare från hela världen. Den höga livskvaliteten, den vackra skärgården med sina otaliga öar, en av regionerna i Sverige med flest öar och därutöver en stark tradition av hållbarhet, ger attraktionskraft. Men för att cementera rollen som Nordens huvudstad 2060 behövs ett långsiktigt arbete på flera fronter.

Sjöfarten spelar fortsatt stor roll

För att nå visionen spelar sjöfarten en

fortsatt roll, utöver andra transportlösningar. Det är avgörande att transportnäten byggs ut och att de kan jacka i varandra på ett sömlöst sätt över dygnet. Utöver att regionen tänker höghastighetståg för att knyta samman Norden, vill man satsa på elfärjor i skärgården. AI kan optimeras elförbrukning, automatisera repetitiva uppgifter, och vara en nyckel till framtida smarta städer.

Förutom att AI är nytt, höjs röster om etiska och samhällsliga frågor kring integritet. Vilka uppgifter fångas upp i en stad, i transportnätet, och samlas dessa personmönster på ett säkert sätt? En ansvarsfull AI-politik spås få en viktig roll.

Många talare på plats

Det var många talare och några av dem var: Annika Bröms, näringslivschef i Sigtuna kommun, Anne Andersson, vd för Stockholmsregionens Europakontor i Bryssel, Daniela Waldfogel, vd för Stockholms Handelskammare, Susanne Spector, ny chefekonom på Danske Bank, Per Törnvall, kommundirektör i Sollentuna kommun, Ulrika Palmblad-Wennergren, ordförande i Nordiska Skärgårdssamarbetet, Anton Västberg, utvecklingsdirektör i Region Stockholm, samt Göran Cars professor i samhällsbyggnad från KTH.

Göran Cars lyfte orden om samverkan i förflyttning där viktiga aktörer har ömsesidiga beroenden där man bygger tillit tillsammans för att ge plats för incitament och kreativa lösningar. Motparter blir medspelare, var hans budskap.

Resan har bara börjat, och med en tydlig vision och gemensamma krafter kan Mälardalen och Stockholm skriva nästa kapitel i sin framgångssaga.

REBECCA DALÉN

ÖMC arbetar för livet...



...hela livet, för alla åldrar
STCW, Yrkesvux, Sjöfartsgymnasium och Sommarläger

Läs mer på: omc.nu/livet



Naval Architects at your service



Gothia Marine erbjuder kvalificerade marintekniska konstruktions- och projektledningstjänster och arbetar med nybyggen, ombyggnader och reparationer åt rederier, varv och leverantörer.



+46 31 22 89 20
info@gothiamarine.se
www.gothiamarine.se

Göteborg
Fiskhamnsgatan 10
414 51, Göteborg

Malmö
Sundholmshagen 10
216 41, Limhamn

Möt oss på: Skärgårdsredarnas LEVERANTÖRSMÄSSA



**FRI
ENTRÉ!**

Torsdag
2 oktober 2025
ERIKSBERGSHALLEN • GÖTEBORG



ö-borgen

Skärgårdsredarna
- FÖR SÄKER SJÖRESA



”Är varvet lugna är jag också lugn”

Erik Froste, rederichef på Trafikverket Färjerederiet med anledning av att leveransen av Alvaret, den första smarta elfärjan som ska trafikera på Ljusteröleden i Stockholms skärgård, blivit försenad ännu en gång. Den här gången har det handlat om problem med att nå kravställd fart.



Bidrag till 18 kulturfartyg

Sjöhistoriska museet har beslutat vilka kulturhistoriskt värdefulla fartyg som får stöd 2025. 18 fartyg får dela på totalt 1,5 miljoner kronor. Stöden som delas ut är mellan 10 000 kronor och 250 000 kronor.

I år går det största stödet, 250 000 kronor, till ångfartyget Östersund i Stor-sjön, där en ny ångpanna måste tillverkas. Den gamla ångpannan från 1903 går inte längre att laga. Ångfartyget Polstjärnan från Karlstad får 90 000 kronor för att byta stagbultar i ångpannan.

Ny lotsbåt levererad

Den 24 april levererade Dockstavarvet lotsbåten Pilot Schnatermann till Tyskland. Det är den sextonde lotsbåten i ordningen som varvet levererat till Tyskland sedan år 2010. Det är den sjätte leveransen till det privata rederiet Lotsbetrieb GmbH M-V, ett bolag som sköter lotsutställningstjänsten i delstaten Mecklenburg-Vorpommern på kontrakt åt den tyska sjöfartsmyndigheten GDWS. Ytterligare två enheter är under utrustning i Docksta för leverans i juni respektive september.



GUNNAR LARSSON



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Studie har analyserat bästa brandskyddet på elfärjor

Enligt en ny förstudie från Lighthouse och Trafikverket är vattenflödessystem, som kan spruta vatten direkt in i ett batteripaket på mindre elfärjor att föredra framför traditionella sprinklersystem. Ett riktat vattenflöde ger betydligt bättre kyleffekt och minskar risken för brandspridning.

- Det finns inget utrymme för traditionella sprinklersystem som dessutom kräver färskvatten som väger mycket. Det behövs alltså både nya lösningar och nya skräddarsydda regler för att hantera brandrisker i nästa generations mindre eldrivna fartyg, säger Payam Kalantar på DNV, en av författarna till förstudien BattFiSafe23 som gjorts inom ramen för branschprogrammet Hållbar sjöfart.

En mer effektiv lösning

Rapporten, som baseras på litteraturstudier samt en workshop, konstaterar att vattenflödessystem bedöms som en mer

effektiv lösning för att släcka bränder i trånga batteriutrymmen ombord på fartyg - särskilt om de är konstruerade för att flöda vatten direkt in i batteripaketerna. Flödessystem som bara är kopplade till batterihöljet fungerar sämre vid externa bränder eftersom de inte kyler lika effektivt, skriver Lighthouse.

Kapsla in i låda är en lösning

En möjlig lösning är att kapsla in batteriet i en öppen låda, vilket kan minska mängden vatten som behövs för att översvämma batteriutrymmet och samtidigt bidra till att hejda intern brandspridning.

- Nästa steg är att testa detta i praktiken. Vi behöver säkerställa att systemet fungerar som tänkt, och att släckningstiden är tillräcklig i förhållande till fartygets evakuerings- och operativa förutsättningar, säger Payam Kalantar.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Repris av kryssningssuccé i Piteå

Sommaren 2025 körs en repris av fjolårets succé i Piteå skärgård med kryssningsturer, vilka arrangeras av Laponia rederi med fartyget Laponia. Sparbanken Nord och Piteå kommun tar den större delen av kostnaden för satsningen.

"Resenärer vill att det ska vara smidigt och enkelt att resa"

Michaela Haga, ordförande i sjötrafikutskottet i Region Stockholm med anledning av att SL-biljetter blir giltiga för resor med Waxholmsbolaget mellan Stockholm och Vaxholm.



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Koster Marin vill lämna med flaggan i topp

I februari blev det definitivt att Koster Marin förlorar trafiken mellan Strömstad och Koster till Torghatten som skrivit kontrakt med Västtrafik efter att Koster Marin inte fått prövningstillstånd i högsta förvaltningsdomstolen för sin överklagan av Västtrafiks upphandling. Därmed nådde ärendet vägs ände.

- Det är ju med blandade känslor så klart. Personligen har jag hållit på med det här i så väldigt många år och har jobbat tillsammans med arbetskamrater, med båtarna och med passagerarna. Man har byggt upp en relation till allt som man nu ska lämna bakom sig så det är ju klart att det känns tungt, säger Daniel Eriksson, teknisk chef på Koster Marin.

Vill maxa användningen av el

Rederiet kommer fortsätta driva trafiken till september 2026 och tänker nu satsa allt på att lämna med flaggan i topp och

sänka användningen av diesel för den elkonverterade färjan Kostervåg.

- Tack vare elektrifieringen av Kostervåg har passagerartrafiken till Koster minskat dieselförbrukningen med 63 procent under 2024 jämfört med före elektrifieringen. Det är en väldigt bra siffra som vi är nöjda med, men vi ser också att det finns mer att göra för att sänka den ytterligare under 2025, säger Daniel Eriksson.

Har putsat på tidtabellen

Kostervåg fick 7 procent av sin energi från diesel under året, bland annat beroende på att tidtabellen ibland saknat tillräckligt med tid för laddning, men även beroende på strömbavbrott och återkommande driftstörningar på snabbaddaren.

- Nu har det gjorts vissa justeringar av tidtabellen för att vi ska kunna ladda mer, säger Daniel Eriksson.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL



Ny färjelinje från Stenungsund

Inför sommaren 2025 lanseras en ny färjelinje i Bohuslän. Förutom den traditionella rutten mellan Almön och Lilla Brattön, kommer nu besökare från den 14 juni även kunna resa direkt från Stenungstorg med fartyget Granita.

- Det känns fantastiskt att kunna erbjuda en smidigare resa för alla som vill ut till Lilla Brattön i sommar, säger skepparen Stefan Karlsson.

De bygger nya högfartsbåtar

Kustbevakningen har skrivit avtal för byggandet av nästa generations högfartsbåtar. Serien KBV 100 ska byggas av finländska Boomeranger Boats Oy och har beräknad leverans från och med 2026. Båttypen CPB är cirka 13,5 meter lång och avsedd att användas året runt under isfria förhållanden. Båten är anpassad för att kunna utföra uppgifter som miljö- och sjöräddning, sjöövervakning, tull- och fiskerikontroller.

Avtal klara för skärgårdsbefäl

Den 25 april blev avtalsförhandlingarna mellan Sjöbefälsföreningen och Almega klara. De avtal som berörs är Strömma- och Styrsöavtalen som gäller i skärgårdstrafiken. Förhandlingarna resulterade i ett lönepåslag på 6,4 procent på två år. Från och med 1 januari 2025 blir lönepåslaget 3,4 procent och från 1 januari 2026 blir lönepåslaget 3 procent. Avtalet sträcker sig till den 31 december 2026.



"2025 ser ut att kunna bli det första året sedan 2017 där vi fyller antalet platser"

Johan Hartler, ansvarig för kompetensförsörjnings- och rekryteringsfrågor på Föreningen Svensk Sjöfart, med anledning av att söktrycket till de eftergymnasiala sjöfartsutbildningarna ökat rejält inför hösten 2025.



Stort varsel på Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har gått vidare med nästa steg i sin aviserade neddragning och la i början av maj ett varsel som totalt omfattar 44 administrativa tjänster.

– Vi behöver hitta ett nytt normalt efter det här. Den positiva effekten är att när det här är genomfört har vi sänkt vår fasta kostnadskostym, och kan börja utveckla myndigheten bättre, säger Sjöfartsverkets generaldirektör Erik Eklund till Sjöfartstidningen.

Ny brandbåt invigd

I början av maj döptes en ny brandbåt i Nynäshamns hamn under festliga former. Det är Södertörns brandförsvär som har fått förstärkning genom den nya brandbåten Leonore. Hon är en av fyra nya brandbåtar på Södertörn och är en viktig satsning på räddningstjänstens förmåga till sjöss och på öarna i skärgården. Det skriver Stockholms hamnar på sin Facebooksida.

”Vi är väldigt glada över att ha Leonore på plats och över vårt goda samarbete med Södertörns brandförsvär i både övning och skarpt läge”, skriver de.



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Nytt rederi bildat i Blekinge – tar över trafiken till Hanö

Det är den sista pusselbiten i Blekingetrafikens upphandling av skärgårdstrafiken i Blekinge som nu fallit på plats genom att det nybildade rederiet Blekinge Skärgårdsturer AB tilldelats uppdraget att driva båttrafiken i Karlshamns skärgård samt båttrafiken mellan Nordersund och Hanö med trafikstart i januari 2026. Det meddelar Blekingetrafiken i ett pressmeddelande.

Övergång mellan gammalt till nytt

I det inledande skedet kommer Haglund Shipping, som kör båttrafiken idag, att vara en del av organisationen samt agera garant för både fartyg och tekniskt kunnande.

– Vi ser detta som en fantastisk lösning. Att få möjligheten att kombinera Haglund Shippings gedigna erfarenhet och tekniska kapacitet med en ny aktör som tillför nya perspektiv skapar goda förutsättningar för en stark och hållbar

båttrafik i regionen, säger Jakob Emander, kollektivtrafikchef på Blekingetrafiken i pressmeddelandet.

Enkel och tillgänglig båttrafik

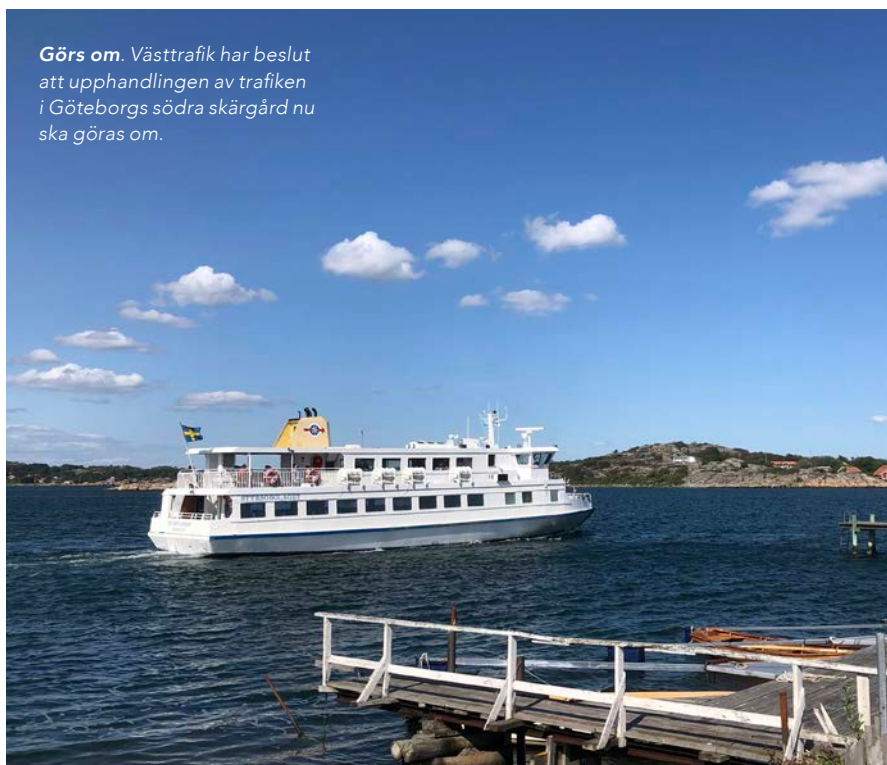
Ägare bakom Blekinge Skärgårdsturer AB är Hampus Södergren som idag driver Hanö Dyk och Rib-charter samt Marlene Nordgren från Haglund Shipping.

– Jag är stolt över förtroendet att få driva båttrafiken i Karlshamn och Sölvesborg. Båttrafiken i Blekinge har så mycket att erbjuda, och det är fantastiskt att vara med och bidra till besöksnäringen, säger Hampus Södergren i pressmeddelandet.

Med tilldelningen av båttrafiken i västra Blekinge är upphandlingen av all båttrafik i Blekinge nu avslutad. I december förra året stod det klart att Affärsverket i Karlskrona vunnit ett tolvårigt avtal om trafik i Karlskrona och Ronneby.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

Görs om. Västtrafik har beslutat att upphandlingen av trafiken i Göteborgs södra skärgård nu ska göras om.



CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

På det sättet känns det bra att detta blir rätt och riktigt och att vi konkurrerar på lika villkor.

Västtrafik gör om upphandlingen

En dom i förvaltningsrätten gav Styröbolaget rätt i sin överklagan av Västtrafiks upphandling av trafiken i Göteborgs södra skärgård som vanns av norska Torghatten i höstas. Nu görs upphandlingen om.

Det var i oktober förra året som det norska rederiet Torghatten vann Västtrafiks upphandling av trafiken i Göteborgs södra skärgård, vilket skulle innebära att Styröbolaget tappade den trafik som bolaget kört i över ett sekel. Men upphandlingen överklagades av Styröbolagets och dess ägare, Transdev, och i mars kom förvaltningsrätten med beskedet att de gav Styröbolaget bifall på sin överklagan.

Domstolen ansåg att det vinnande anbudet hade sådana brister att Västtrafik

behövde göra en ny utvärdering av upphandlingen utan Torghattens anbud. Och under onsdagen kom beslutet från Västtrafik att upphandlingen ska göras om.

- Vi har tagit beslut om att göra en ny upphandling då vi efter förvaltningsrättens dom bara har ett giltigt anbud och därmed en bristande konkurrens i upphandlingen. Det anbudet som kvarstår ligger dessutom väsentligt över Västtrafiks budget. För resenärerna blir det ingen skillnad, trafiken fortsätter att köra som vanligt, skriver Anna Johansson, affärsområdeschef på Västtrafik i ett mail.

"Nu vet vi vad som gäller"

Bertil Pevantus, vd på Styröbolaget, menar att Västtrafiks beslut är ett av utfallen som rederiet räknat med skulle kunna ske.

- Vi visste när vi gjorde överklagan att detta kunde vara ett möjligt resultat av det

här, det är bara att konstatera. Nu vet vi vad som gäller, säger han.

Även om det nu innebär att upphandlingen börjar om på ruta ett, så ser Bertil Pevantus förvaltningsrättens dom som en viktig delseger för rederiet.

- Förvaltningsrätten bekräftade de brister som vi förstod kunde finnas i konkurrentens anbud. Och på det sättet känns det bra att detta blir rätt och riktigt och att vi konkurrerar på lika villkor, säger han.

Den 17 april publicerade Västtrafik den nya upphandlingen av trafiken i södra skärgården. Den sista dagen att lämna in anbud är den 4 september.

- Det är i stora drag samma upphandlingsunderlag som senast, rent trafikalt är det samma som i föregående upphandling, skriver Anna Johansson i ett mail.

Ingen överprövning av godstrafiken

Parallellt med Västtrafiks upphandling av trafiken i södra skärgården pågår även en juridisk process kring Göteborgs stads upphandling av godstrafiken i Södra skärgården, en upphandling som vanns av Stockholmsbaserade Ressel Rederi. Även där överklagade Styröbolaget, men där gav förvaltningsrätten beskedet att de inte medger någon överprövning. Däremot har Styröbolaget överklagat det beslutet till nästa instans, kammarrätten.

- Vi menar att det finns brister i den fraktupphandlingen så vi har valt att ta det till kammarrätten. Vi vet ännu inte om vi får prövningstillstånd där, men vi känner ändå att det är så viktigt att vi konkurrerar på lika villkor och utgår från samma förutsättningar. Det är därför vi valt att göra båda de här överprövningarna, säger Bertil Pevantus.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL



Ny styrelse. Från vänster: Fredrik Almlöv, Ulrika Kommes, Lotta Rammus, Niklas Drakenberg, Fredrik Robbertte, Bertil Pevantus och Annika Kristensson. Saknas: Peter Henricson samt Gustaf Myrsten.



Avtackad. På mötet avtackades den tidigare ordföranden Linus Olsson till vänster.



Prisad. Från vänster: Olle Börjesson och ordförande Bertil Pevantus.

Lyckat årsmöte på Teaterskeppet

Ny styrelse valdes, framstående Skärgårdsredare prisades och nya avtalsleverantörer presenterades under Skärgårdsredarnas årsmöte den 6 mars.

I en sannerligen maritim anda höll Skärgårdsredarna sitt årliga möte ombord på charmiga Teaterskeppet förtöjd vid kaj i Stockholm under den stilla vårdagen den 6 mars. Den härliga miljön bidrog till en både produktiv och gemytlig stämning när medlemmarna samlades för att blicka tillbaka på året som gått och framåt mot nya utmaningar.

Ny styrelse vald

Årsmötet inleddes med en sedvanlig agenda. Ny styrelse valdes med Bertil Pevantus som ordförande. Annika Kristensson välkomnades in som ny i styrelsen.

En av mötets höjdpunkter var utdelningen av utmärkelsen "Årets Skärgårdsrederi". Under applåder och erkännande tilldelades utmärkelsen Börjessons

Charterbåtar HB och som mottogs av Olle Börjesson på plats (läs mer om Årets Skärgårdsrederi på sidan 8).

Presentationer från avtalsleverantörer

Under eftermiddagen gavs även tillfälle för medlemmarna att ta del av presentationer från våra nya avtalsleverantörer Köksbörsern samt Seapax. Intressanta nyheter inom allt ifrån restaurangkök till senaste säkerhetsutrustningen presenterades. Det gav redarna en god inblick i det senaste tillskotten med avtalsleverantörer som kan bli goda potentiella samarbeten framöver.

Ett annat mycket uppskattat inslag var när representanter från Transportstyrelsen närvarade för att besvara en del inkomna frågor från redarna. Den öppna dialogen gav möjlighet till klargöranden både kring aktuella regelverk och framtida utmaningar.

På plats fanns även SUI AB som samarbetar med bland annat Chalmers och Linnéuniversitetet samt många gymnasieskolor till yrkesvux som har inriktningar med

sjöfartsprogram. SUI arbetar aktivt för att finna praktik till dessa elever på olika fartyg runt om i Sverige.

Utbildning för framtiden

Johan Hartler från Svensk Sjöfart fanns också på plats och pratade varmt om sjöfartsutbildning för framtiden. Han talade om arbetsmarknadsläget, rekrytering och dagens utbildningssystem. Sammantaget ska det finnas större flexibilitet i utbildningssystemet, vilket behövs för att kunna vara attraktivt för kommande generationer att välja sjöfarten som yrkesinriktning.

Dagen avslutades på bästa möjliga sätt med en gemensam middag på den anrika restaurangen Mårten Trotzig. I den historiskt charmiga miljön fortsatte samtalen att flöda och nätverkandet mellan redare och branschkollegor stärktes ytterligare.

Sammanfattningsvis kan vi summera en lyckad och inspirerande tillställning som inte bara hanterade viktiga formella frågor, utan även skapade en stark känsla av framtidstro i den svenska sjöfartsnäringen.

REBECCA DALÉN

Erik gjorde klass VII-praktik på lotsbåt

Erik Ahlsten, 42, går praktikutbildningen för klass VII-behörighet och har nyss gjort praktik på Sjöfartsverkets lotsstation i Helsingborg.

- Jag har lärt mig väldigt mycket. Jag har fått jobba med service och underhåll och kört väldigt mycket båt. För att få mer förståelse för lotsverksamheten har jag fått följa med lots in och ut ur hamn och varit på studiebesök i Göteborg, säger Erik Ahlsten som går den nystartade praktikutbildningen på Sjöfartshögskolan i Kalmar för att få ut klass VII-behörighet.

Han har känt sig väl omhändertagen och uppskattar att ha fått gå bredvid flera olika båtmän under sin praktikperiod.

- Det är nyttigt att se hur olika befälhavare värderar förutsättningarna för dagen, med vindar och strömmar och tider och skicket på båtar och allt vad det nu kan vara. Befälhavare tar mycket beslut, och alla resonerar på sitt sätt och har olika erfarenheter med sig, säger Erik Ahlsten.

De första praktikanterna

Han är en av hittills endast två praktikanter i Sjöfartsverkets lotsverksamhet.

- Sjöfartsverket var ju en av de drivande i utvecklingen av det nya utbildningssystemet men när det väl blev dags att tillsätta praktikplatser så fanns det inga. Vi var många som väntade på detta och jag var snabb att anmäla mitt intresse när möjligheten dök upp.

Erik Ahlsten har arbetat inom byggbranschen i över två decennier. Han började i sin fars byggfirma och läste vidare till byggingenjör. För fem år sedan engagerade han sig i Sjöräddningssällskapet. Gick internutbildningar och blev befälhavare på sällskapets båtar. Sedan hittade han klass VII-utbildningen och läste den parallellt med jobbet som ingenjör.



Nöjd. Erik Ahlsten är nöjd med praktiken på lotsbåt och säger att han lärt sig väldigt mycket.

- Egentligen var syftet bara att bli en bättre befälhavare hos Sjöräddningssällskapet. Jag förstod ju snabbt att jag aldrig skulle kunna få ut sjötiden som behövdes för att få ut behörigheten. Räknar man baklänges och ska göra allt rätt så tar det minst sex år att få ihop 36 månader. Och jag hade fem år på mig efter examen i Kalmar så redan där sprack det, säger han.

Letar efter fler praktikplatser

Men när den teoretiska utbildningen led mot sitt slut började det ryktas om att en regeländring var på gång: en möjlighet att göra fartygsförlagd utbildning och få ut behörigheten på kortare tid.

Erik Ahlsten spetsade öronen direkt. Nu är han halvvägs genom utbildningen och har förutom praktiken på lotsstation även gjort praktik hos Northern Offshore Services och på passagerarfartyget M/S Soten i Smögen.

Han letar efter fler praktikplatser och har som mål att få ut sin behörighet innan sommaren är slut.

- Det blir nog lättare nu när turistsäsongen kommer igång. Det är ju inte så att rederierna skriker efter praktikanter utan vi får själva vara aktiva och hitta kontaktvägar. Det är faktiskt inte så lätt.

Motiverade och erfarna

Han önskar att fler rederier på sikt ska vilja ta emot befälslever. Att medelåldern är relativt hög på utbildningen borgar enligt Erik Ahlsten för motiverade och kunniga studenter med erfarenhet.

- Är man mitt i livet och tar beslutet att lära sig något annat så har man ambitionen att göra något riktigt bra. Jag hoppas att fler rederier och besättningar ska våga ta emot oss, för jag tror verkligen att vi kan tillföra saker, säger han.

KLARA JOHANSSON

PRIVAT

De ska utreda grön omställning

Regeringen ger Energimyndigheten i uppdrag att analysera behovet av stöd för att påskynda omställningen till fossilfri sjö- och luftfart.

Sjö- och luftfarten spelar en avgörande roll för transporter av både passagerare och gods, skriver regeringen i ett pressmeddelande. För att klara Sveriges klimatmål om nettonollutsläpp senast år 2045 behöver inrikes transporter nå klimatneutralitet med nettonollutsläpp till dess.

Eftersom fartyg och flyg i hög grad är beroende av fossila bränslen ser regeringen behov av insatser för att komplettera den klimatlagstiftning på EU-nivå som nu implementeras i Sverige, så att sjöfartens och luftfartens klimatomställning ytterligare påskyndas.

- Hela transportsektorn behöver ställa

om mot klimatneutralitet för att nå det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast år 2045, och kraftigt minska utsläppen på kort sikt. Sjöfarten och luftfarten är viktiga sektorer i dessa avseenden, där Sverige har stor potential att ligga i framkant och hitta lösningar som andra länder kan ta efter. Omställningen av sjöfarten och luftfarten är central för att nå hela vägen till nettonollutsläpp, säger klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari i pressmeddelandet.

Vill främja omställning till eldrift

I regeringens klimathandlingsplan "Hela vägen till nettonoll" föreslås att en analys ska genomföras av hur fartyg som drivs på el och konvertering av fartyg till eldrift ska kunna främjas på ett effektivt sätt.

Dessa förslag genomförs nu i uppdraget till Energimyndigheten. För att effek-

tivt påskynda sjöfartens och luftfartens omställning behövs både ökad elektrifiering och en bredd av olika nya fossilfria lösningar.

För sjöfarten breddas uppdraget till att inkludera inte bara eldrift, utan också behovet av stöd till andra fossilfria lösningar.

Tar hänsyn till olika behov

Energimyndigheten ska i uppdraget beakta de varierande behov av fossilfria lösningar som aktörerna inom sjö- och luftfarten har. Myndigheten ska också beakta lösningarnas varierande teknikmognadsgrad.

Energimyndigheten ska genomföra uppdraget i samarbete med Trafikanalys, bland annat utifrån myndighetens expertis om transportsektorns elektrifiering. Uppdraget ska redovisas den 1 februari 2026.

KLARA JOHANSSON

Take control
of your
energy consumption
ONBOARD



<http://www.blueflow.se>

BLUEFLOW ENERGY MANAGEMENT AB
Sjöängsvägen 15
192 72 Sollentuna, Sweden

**BLUEFLOW**
ENERGY MANAGEMENT

**A SWEDISH STATE OF THE ART
ECO DRIVING AND
ENERGY MANAGEMENT SYSTEM**

Take
Eco driving to the
NEXT LEVEL



Share fleet
status in the
OFFICE



Contact us
for more
INFORMATION

+46 8 54021680
info@blueflow.se

Vi är **Styrsöbolaget** – en självklar del av Kollektivtrafiken till sjöss!

Allt började med att en ångslup började gå i trafik över älven 1837. Varven på Hisingen och populära sommarutflykter till södra skärgården la grunden för verksamheten. I över ett sekel har vi navigerat genom omvärldens förändringar och idag är vi en naturlig del av många människors vardag, med stolta traditioner och ett arv att förvalta.

Tillsammans skapar vi vår verksamhet och gör den framgångsrik, så att vi förblir en central del av Göteborgs kollektivtrafik till sjöss- både idag och imorgon.

I december 2025 går starten för trafikering enligt det nya Älv-avtalet. Just nu pågår nybyggnation av en helt elektrisk färja som levereras till sommaren 2026. Samtidigt byggs andra fartyg om för att möta kraven på helt elektrisk drift i det nya avtalet.



90 distans norr om Stockholm ligger...



INOMHUS VARVET

Vi erbjuder tjänster för fritids- och yrkessjöfarten och kan hantera fartyg upp till 50 meters längd.

SERVICE, UNDERHÅLL
OCH OMBYGGNINGAR FÖR YRKES
OCH MYNDIGHETSFARTYG

Läs mer på oregrundsvarvet.se



90 distans söder om Stockholm ligger...

N 58° 09' 016" 49"

MÖJLIGHETERNAS VARV

Här finns båtplatser, gästhamn, verkstad och sjömack. På området finns hamnkontor, restaurang, hotell och servicehus.

SERVICE, UNDERHÅLL
OCH OMBYGGNINGAR FÖR
ALLA TYPER AV FARTYG

Läs mer på grytsvarv.se

Spårvagnen. Föreningen Färjans vänner kör regelbundet turer med Hamnfärjan II, eller Spårvagnen som den kallas i folkmun.



Vårdar landets första elfärja

Eldrivna färjor är långt ifrån något nytt. På Marstrand driver föreningen Färjans vänner Spårvagnen från 1948.

Med yviga rattrörelser svänger Lars Strömberg runt den lilla Spårvagnen, som färjan kallas i folkmun och som enligt många är mer känd än självaste Carlstens fästning uppe på toppen av Marstrandsön.

- Den här färjan är svårare att manövrera än Stena Danica, säger han.

Och som tidigare befälhavare på nuvarande Stena Danica vet han vad han talar om. Men faktum är att Spårvagnen, eller Hamnfärjan II som den heter officiellt, inte är byggd för att svänga, utan att gå rakt fram mellan Marstrandsön och Koön i Kungälv kommun på västkusten.

År 1948 invigdes Spårvagnen som

ersättare till föregångaren Hamnfärjan I. Totalt 49 passagerare kunde transporteras på samma gång i den lilla färjan som påminner om en spårvagn, både till utseendet men också rent tekniskt.

Dieseldrift bara krånglar

Istället för dieseldrift körs den helt på el. En elektrisk motor på åtta hästkrafter från Asea drivs av 40 batterier på två volt vardera, vilka sammankopplade ger 80 volt.

- Vi brukar säga att detta är Sveriges första helt eldrivna färja. Jag vet inte om det stämmer, men eftersom ingen har opponerat sig ännu stämmer det nog, säger Bosse Sandgren som är ordförande i Färjans vänner, den förening som vårdar och driver den gamla färjan.

Faktum är att redan den första färjan, som invigdes år 1913, också var eldriven.

- Den hade exakt samma teknik, men en lite svagare motor och var dessutom lite mindre. Den färjan hade även en dieselmotorskin, men när den nya skulle byggas kom de fram till att den aldrig användes. Det var bara besvärligt med dieseldrift, eltekniken fungerade såpass bra att den andra färjan bara fick eldrift, säger Bosse Sandgren.

Transporterade åtta miljoner

När den första färjan byggdes var hälften av alla bilar eldrivna, vilket gjorde det naturligt att titta på den tekniken.

- Tekniken bygger på likströmsdrift, plus- och minuspool i motorn och blybatterier. Det är en teknik som utvecklades redan på 1880-talet, säger Bosse Sandgren som själv har arbetat som skeppsarkitekt och bland annat ritat den nuvarande Marstrandsfärjan Lasse-Maja.

När Spårvagnen togs ur trafik i juni 1985 hade den transporterat omkring åtta miljoner människor mellan Koön och Marstrandsön. Färjans öde höll likt föregångaren på att bli en målarflotte vid Marstrands Mekaniska Verkstad. Men i kulisserna började ett gäng Marstrandsbor med Bosse Sandgren i spetsen, att uppvakta Kungälvspolitikerna för att försöka bevara färjan som ritats av den legendariske båtbyggaren Gösta Johansson från Orust.

- Vi var ett tiotal personer som uppvaktade politikerna eftersom vi ansåg att den här färjan är värd att visa upp för eftervärlden. Först ville politikerna använda den som en lekstuga på en lekplats, men sedan fanns också intresse från Åmål att köpa den för att köra där, säger Bosse Sandgren.

Men diskussionerna tog en vändning när en av Kungälvspolitikerna förde fram vikten av att det fanns redundans i trafiken till Marstrand.

- Det var den sista reserven. När inget annat fungerar så funkar den elektriska färjan, sa man. Och vi har faktiskt använt den så ett par gånger när de stora färjorna inte gått. Jag minns att jag körde 200 människor här över en gång när det var stopp, säger Bosse Sandgren.

Fick köpa Spårvagnen för två kronor

Entusiasterna bildade föreningen Färjans vänner och fick till slut köpa färjan för den symboliska summan två kronor, men med motkravet att de skulle renovera upp den.

- Vi fick lova att inte konkurrera med de stora färjorna. Vi började renovera henne, vi höll på under kvällar och lediga dagar, la nytt däck och gjorde nytt ekbord.

Efter ett och ett halvt års arbete, lagom till färjans 40-årsjubileum sommaren 1988, kunde Spårvagnen återinvigas av landshövding Åke Norling.

Efter ytterligare en hel del arbeten genom åren kör föreningen specialturer med Spårvagnen inom Marstrands Hamn och Albrektsunds kanal, både vid bröllop, begravningar och födelsedagsfirande.

- Det har blivit en stor framgång, vi är bokade varje lördag hela sommaren, säger Bosse Sandgren.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL



Veteranerna. Här till vänster Bosse Sandgren, ordförande i föreningen samt Lars Strömberg till höger som är sekreterare.



Renoverad. Färjan genomgick en omfattande renovering 1996-1999.



Maskin. Spårvagnen drivs av en motor på 8 hk (Asea) och har 40 batterier som ger 80 volt.

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

CHRISTOPHER KULLENBERG ROTHVALL

FARTYGS NYTT

MED KRISTER BÅNG



ROYAL SHIPPING

Royal Star

Royal Star har i april 2025 sålts av Royal Shipping AB, Gävle till Sterud Group AB, Furuvik.



KRISTER BÅNG

Movitz

Movitz har i april 2025 sålts av Echandia Group AB, Solna till Karlsvikspiren AB, Ankarsvik.



KRISTER BÅNG

Amina

Amina har i april 2025 sålts av Crister Bragderyd, Harö till Ådalen 3 AB, Kramfors och omdöpts till Alvira.



CHRISTER SAMUELSSON

Blincka av Nacka

Blincka av Nacka har i april 2025 sålts av Amfimar AB till Ressels Rederi AB, Stockholm och omdöpts till Njord med hemort i Karlskrona. Fartyget togs till Rindö Marin för uppgradering.



KRISTER BÅNG

Navaren

Navaren har i april 2025 sålts av Navens Skärgårdskryss, Lidköping till Johan Engdahl, Marstrand.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belönar SKÄRGÅRDSREDAREN 2-25 ★ Instrument för smidig mätning på distans

Olle Edvinsson, teknisk chef på Rederiaktiebolag Eckerös fartyg M/S Eckerö, har konstruerat ett laserinstrument som gör det både enklare och säkrare att utföra mätningar ombord. För det belönades han av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus med 25 000 kronor under en ceremoni i Stockholm våren 2024.

Efter tre år på fartyg i Finska viken kom Olle Edvinsson tillbaka till M/S Eckerö som teknisk chef efter pandemin. Han trivs med sin tjänst och kollegorna ombord, men vissa arbetsmoment i maskinavdelningen på det 26 år gamla fartyget är mycket krävande. Det hör att mäta huvudmaskinens linjering mot växeln vilket görs med en analog indikatorklocka. En av mätpunkterna finns längst ner på tanktaket och det kräver att man tar sig ner bland rördragningarna för att läsa av indikatorklockan.

– Det är väldigt trångt och svårt att komma åt och man riskerar att fastna när man ska ner bland rören. Jag började fundera på om det inte fanns ett digitalt instrument som gjorde att man kunde mäta på håll istället, säger Olle Edvinsson.

”Förr var man tvungen att stå med näsan alldeles intill kolven för att kunna mäta”

Han letade runt på marknaden, men hittade ingenting som motsvarade hans behov. Istället väcktes idén om att tillverka ett eget instrument med de funktioner som han ville ha. För det behövdes en ny mätenhet som kunde skicka digitala signaler.

– Jag hittade ett laserhuvud som används vid tillverkning av kretskort och som visade sig vara perfekt till detta. Sedan behövdes en display som kunde visa mätresultaten, men också spara ett maxvärde och ett minimivärde. Jag rådslog med elektrikern ombord och tillsammans hittade vi en display som passade för ändamålet, säger Olle Edvinsson.

Instrumentet försågs med såväl kabelanslutning som batteri för att öka flexibiliteten. Sedan packetterades alltihop i en vadderad, stöttålig väska som både skyddar tekniken och gör instrumentet enkelt att bära med sig. Numera används laser-



Olle Edvinsson är teknisk chef på ropax-färjan M/S Eckerö som går mellan Grisslemhamn i Roslagen och Eckerö på Åland.

mätaren i flera sammanhang och på olika avdelningar ombord.

– Den stora fördelen är att man kan stå på håll och mäta, som exempelvis när man ska mäta spelet i tappar till olika hydraulkolvar och gångjärn till ramper och bogvisir. Det handlar om enorma krafter när kolven rör sig och förr var man tvungen att stå med näsan alldeles intill för att kunna mäta. Nu kan vi stå tio meter bort och göra våra mätningar, säger Olle Edvinsson.

Lasermätaren kan också användas för att mäta runda ytor som inte är helt släta.

– Vill du exempelvis mäta ovaliteten på ett kugghjul så går inte det med en traditionell indikatorklocka eftersom den måste läggas an mot materialet och då fastnar den i spåren eller kuggarna. Med lasermätaren får du inte det problemet.

Var det svårt att bygga det här instrumentet?

– Det svåra var väl egentligen att väcka tanken. Först måste man förstå behovet och sedan tänka ut hur man skulle kunna lösa det. Det tekniska är sådant som man får förhålla sig till och fundera över efter hand, säger Olle Edvinsson.



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



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Belöning 2026

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivselen ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det. Det går redan nu att lämna in förslag till Belöning 2026. Läs mer om vår belöningsverksamhet på sjomanshus.se

MAN SMART HYBRID: EN NY ERA AV MILJÖVÄNLIG MARINA MOTORER

MAN har nyligen lanserat en ny hybridmotor, benämnd MAN Smart Hybrid, vilket markerar ett signifikant framsteg i företagets satsning på miljövänlig teknologi. Detta nyutvecklade hybridsystem integrerar konventionella marinmotorer med elmotorer, generatoraggregat och batterilösningar. MANs innovativa hybridmotor är tillgänglig för olika motorplattformar inklusive I6, V8 och V12, med en systemeffekt som varierar från 644 till 2500 hästkrafter.

”Detta hybridsystem erbjuder anpassningsbara lösningar för både yachter och kommersiella marina applikationer, vilket gör det möjligt för användare att dra fördel av hybridteknik genom en enda leverantör. Detta understryker MANs engagemang för att leda utvecklingen inom marina sektorn med hållbara och framåtblickande teknologier.” Säger Peter Thorne, Sales Manager Commercial Marine på Dpower Sweden AB.



PETER THORNE

*Sales Manager
Commercial Marine
peter.thorne@dpower.se
Tel +46 (0)31-748 62 07*

